

NAVIGAȚIA PE NISTRU ÎN PERIOADA INTERBELICĂ. UN MEMORIU DIN ANUL 1933

Rezumat: Investițiile în infrastructură reprezintă una dintre cele mai importante modalități prin care autoritățile statului impulsionează mediul antreprenorial și, indirect, contribuie la creșterea nivelului de trai al propriilor cetățeni. Stimulii reciproci transmiși între casele comerciale internaționale și clasa politică bucureșteană au produs în perioada interbelică o serie de memorii pentru redresarea navigației pe Nistru.

Acest fluviu a devenit încă din secolul al XIX-lea o arteră importantă pentru integrarea cerealelor din Basarabia pe piața internațională de profil. În studiul de față ne propunem să realizăm o succintă prezentare a evoluției chestiunii navigației pe Nistru între cele două războaie mondiale. De un real folos ne sunt documentele inedite identificate în Arhiva Diplomatică a Ministerului de Externe al României și articolele din presa vremii. Coroborarea diverselor surse ne permite reconstrucția în manieră pozitivistă a unui episod relevant din trecutul relațiilor comerciale din arealul extins al Mării Negre.

Carențele existente la nivelul identificării, prelucrării și interpretării datelor empirice nu ne permit utilizarea metodelor econometrice în vederea întocmirii unor serii statistice privitoare la cuantumul exact și amortizarea sau nu a investițiilor de capital suportate de statul român în redresarea navigației pe Nistru.

Cuvinte cheie: Bugaz, navigație, comerț cu cereale, integrare pe piață, infrastructură.

La finele Primului Război Mondial, în pofida pericolului bolșevic care cuprinsese Europa de Răsărit, armatele Regatului României au controlat un teritoriu ce aduce aminte de primul vers al creației eminesciene *Doina*. „De la Nistru pân’ la Tisa” a fost dezideratul pentru care diplomația de la București și armata română au luptat pe toate fronturile la începutul perioadei interbelice. Frontierele unui stat sunt formate adesea din granițe naturale și constituie un mijloc de protecție defensivă în cazul unor tentative expansioniste ale vecinului. Totodată,

* Dr., Cercetător independent, Braila; E-mail: cristian.constantin@hotmail.com.

reprezintă și un spațiu al schimburilor și ciocnirilor de tot felul, formând un perimetru greu controlabil de către autorități. De-a lungul istoriei, trecătorile montane și apele (râuri, fluvii, mării și oceane) s-au dovedit excelente zone de circulație și schimb. Nistrul a părut să joace rolul de placă turnantă a relațiilor româno-sovietice între cele două conflagrații mondiale.

În expunerea făcută în fața Comisiei Afacerilor Române, pe 22 februarie 1919 (stil nou), reprezentantul României la Conferința de Pace de la Paris, liderul liberal Ion I.C. Brătianu, a prezentat argumentele sale pentru o Românie Mare, declarând cu privire la hotarul răsăritean al țării că „nu putem concepe existența neamului românesc fără Nistru, cum nu putem să o concepem fără Dunăre și Tisa, ca să ne despartă de elementul slav. Basarabia reprezintă pentru noi intrarea casei noastre”¹. Așadar, cercetarea navigației pe fluviul Nistru în perioada interbelică – cu precădere a rolului său în cadrul economiei Basarabiei, ca parte integrantă a României Întregite – reprezintă o problemă complexă care necesită considerarea unor aspecte aferente mult mai importante precum: geopolitica și cadrul relațiilor internaționale în Răsăritul Europei, atitudinea Uniunii Sovietice față de politicile comerciale internaționale, căile de comunicație și transportul intern și extern al României, îndeosebi conectarea Basarabiei la infrastructura Vechiului Regat. Investițiile în infrastructură reprezintă una dintre cele mai importante modalități prin care autoritățile statului impulsionează mediul antreprenorial și, indirect, contribuie la creșterea nivelului de trai al propriilor cetățeni. Stimulii reciproci transmiși între casele comerciale internaționale și clasa politică bucureșteană au produs în perioada interbelică o serie de memorii pentru redresarea navigației pe Nistru, devenit încă din secolul al XIX-lea o arteră importantă pentru integrarea cerealelor din Basarabia pe piața internațională de profil.

Principalul obiectiv al lucrării de față constă în evidențierea unor aspecte sociale și economice de la frontiera estică a României Mari în anii '30 ai secolului trecut. Articolul de față nu își propune să reia informații arhicunoscute cercetătorului aplecat spre studiul relațiilor româno-sovietice din perioada interbelică. Metoda utilizată în sistematizarea materiei a urmărit, dincolo de fundamentarea studiului în principal pe izvoare directe, trecerea printr-o sită cognitivă a aspectelor esențiale din sfera economică în contextul disensiunilor existente între Regatul României și Uniunea Sovietică.

Utilitatea și interesul unui studiu care să cuprindă realitățile cabotajului pe fluviul Nistru vine în completarea unor lucrări clasice din istoriografie care privesc

¹ Gheorghe I. Brătianu, *Geopolitica, factor educativ și național*, în „Geopolitica și Geoistoria: revista română pentru sudetul european”, tom I, nr. 1, 1941, p. 13.

regimul internațional al navigației în arealul extins al Mării Negre². Dacă Dunărea a constituit o cale de navigație internațională, inerent conectată la Marea Neagră și prin circulația continuă prin strâmțori cu Marea Mediterană și Oceanul Planetar, problematica fluviului Nistru a stârnit interesul parțial al unor istorici după relaxarea istoriografică survenită ca urmare a prăbușirii Uniunii Sovietice și a metehnelor sale politice și cultural-științifice³.

Fluviul Nistru sau Tyras a constituit un drum comercial important încă din Antichitate, din vremea în care grecii au înființat colonii pe țărmurile Pontului Euxin. Peste un mileniu și jumătate, genovezii au continuat practica navigației comerciale pe Nistru, obținând protecția tătarilor pentru a transporta grâul din Galiția către Mediterana. După includerea perimetrului fluviului Nistru în cadrul Imperiului Otoman, acesta a fost utilizat ca linie de demarcare între *dar al ahd* (casa pactului) și *dar al harb* (casa războiului), reprezentând un teritoriu disputat de otomani, ruși și habsburgi. Rusia a reușit să anexeze teritoriile aflate în stânga Nistrului la sfârșitul secolului al XVIII-lea, transformându-le în hotar al

² A se vedea câteva lucrări reprezentative: Th. Gâlcă, *Navigațiunea fluvială și maritimă în România*, București, 1930; Lucia Bădulescu, Gheorghe Canja, Edwin Glaser, *Contribuții la studiul istoriei regimului internațional al navigației pe Dunăre. Regimul de drept internațional al navigației pe Dunăre până la Convenția Dunării din 18 august 1948*, Editura Științifică, București, 1957; Gr. C. Florescu, *Navigația în Marea Neagră, prin strâmțori și pe Dunăre*, Editura Academiei Republicii Socialiste România, București, 1975; Dumitru P. Ionescu, *Navigația pe Prut până la Primul Război Mondial*, în „Revista Istorică”, S.N., tom 7, nr. 7–8, 1996, pp. 623–624; Carmen Atanasiu, *Problema suveranității României la Dunăre și „Navigația Fluvială Română” (1919–1945)*, Editura „NELMACO”, București, 2003; Charles King, *Marea Neagră: o istorie*, Polirom, Iași, 2015.

³ Vezi o descriere amănunțită a modificărilor survenite în spațiul răsăritean european interbelic în Alice Teichova, *East-central and South-East Europe, 1919–1939*, în Peter Mathias, Sidney Pollard (edit.), *The Cambridge Economic History of Europe from the Decline of the Roman Empire*, vol. VIII, *The Industrial Economies: The Development of Economic and Social Policies*, Cambridge University Press, Cambridge, 1989, pp. 887–983; Robert Conquest, *Recolta durerii. Colectivizarea sovietică și teroarea prin foamete*, Humanitas, București, 2003, pp. 171–180; Bohdan Klid, Alexander J. Motyl (edit.), *The Holodomor Reader. A Sourcebook on the Famine of 1932–1933 in Ukraine*, Canadian Institute of Ukrainian Studies Press, Edmonton, Toronto, 2012, pp. 3–50; R. Daniel Stone, *The Economic Origins of the Soviet Famine of 1932–1933: Some Views from Poland*, în „The Polish Review”, vol. XXXVII, nr. 2, 1992, pp. 167–183; R. W. Davies, M. B. Tauger, S. G. Wheatcroft, *Stalin, Grain Stocks and the Famine of 1932–1933*, în „Slavic Review”, vol. LIV, nr. 3, 1995, pp. 642–657; R. W. Davies, S. G. Wheatcroft, *The Years of Hunger: Soviet Agriculture, 1931–1933*, Palgrave Macmillan, Basingstoke, 2004; Michael Ellman, *Stalin and the Soviet Famine of 1932–33. Revisited*, în „Europe-Asia Studies”, vol. LIX, nr. 4, 2007, pp. 663–693; Hiroaki Kuromiya, *The Soviet Famine of 1932–1933. Reconsidered*, în „Europe-Asia Studies”, vol. LX, nr. 4, 2008, pp. 663–675; Vadim Guzun, *Romanian Monitoring of Soviet Dumping Practices. 1930–1933*, în „Holodomor Studies”, vol. III, nr. 1–2, Washington, 2011, pp. 109–122.

posesiunilor sale⁴. Abia la începutul secolului al XIX-lea oficialitățile ruse au conștientizat potențialul navigabil al acestui fluviu și au demarat o serie de măsuri timide pentru redresarea situației.

În anii 1791 și 1796, la inițiativa autorităților de la Sankt Peterburg și sub comanda ducelui Armand Emmanuel Sophie-Septimanie Duplessis-Richelieu (nobil genovez, ofițer în armata țaristă), principele Nassau-Zighen, respectiv inginerul francez De Volant, a fost realizat proiectul construirii portului Odessa, iar potențialul forestier al Galiției a creat, în opinia factorilor ruși de decizie, condiții benefice pentru aprovizionarea posesiunilor meridionale al Imperiului Țarist cu lemn de calitate, dar și cu cereale din regiunile fertile aflate pe direcția de la Nord spre Sud în drumul spre Marea Neagră. Singurul impediment în calea înfăptuirii acestui deziderat era navigația pe Nistru, îngreunată de nenumărate praguri, vaduri, rapiditatea și șerpuirea râului.

La începutul secolului al XIX-lea, perioada de navigație a Nistrului nu era determinată numai de intervalul de înghețare a fluviului, care survenea în cele mai multe dintre cazuri la jumătatea lunii noiembrie și se sfârșea la începutul lunii martie. În pofida măsurilor întreprinse de autoritățile ruse, cercetătorii au ajuns la concluzia că navigația pe Nistru, în prima jumătate a secolului al XIX-lea, a fost îngreunată în principal de condițiile hidrografice nesatisfăcătoare, dar la acestea trebuie adăugate și lentoarea de care au dat dovadă factorii de răspundere din cadrul Imperiului Țarist pentru ameliorarea traficului marfar la nivelul celorlalte râuri navigabile ale Rusiei⁵.

Conform datelor statistice colectate de Eugen Torgașev, navigația pe Nistru s-a efectuat cu peste o mie de mici ambarcațiuni, pentru ca după 25 de ani numărul semnificativ de bastimente fluviale (nemenționat! – *subl. n.*) să permită un export de mărfuri basarabene a căror valoare a atins 25.867 de ruble. În următorii doi ani s-a constatat o creștere până la valori de 28.514 ruble în 1856, respectiv 27.600 ruble un an mai târziu. Ca urmare a eforturilor întreprinse de Ministerul Căilor de Comunicație ale Imperiului Rus, în anul 1882 au fost efectuate lucrări pentru îmbunătățirea condițiilor de navigație pe tot cuprinsul fluviului. În baza aceleași surse, cunoaștem că au circulat pe Nistru „doar” 11 vapoare și 329 de bărci pe parcursul anului 1895, cu o capacitate totală de transport de circa 59.000 de tone. În pofida unei aparente evoluții pozitive din punct de vedere cantitativ, timp de peste

⁴ A se vedea o incursiune în istoria schimburilor comerciale derulate prin intermediul fluviului Nistru la Eugen Torgașev, *Din viața economică a Basarabiei în timpul ocupațiunei Rusești*, în „Buletinul Institutului Economic Românesc”, nr. 11–12, nov.-dec. 1929, pp. 676–677; Andrei Emilciuc, *Navigația comercială pe râul Nistru (anii 1812–1853)*, în „Tyragetia”, S. N., vol. II (XVII), nr. 2, 2008, pp. 227–228.

⁵ *Ibidem*, pp. 236–237.

un deceniu s-a constatat o stagnare a navigației pe fluviu, ajungându-se la doar 17 vase în anul 1909⁶. Lucrurile s-au îmbunătățit parțial considerabil la sfârșitul veacului al XIX-lea, perioadă în care autoritățile ruse au conștientizat potențialul agricol al Basarabiei și au fost stimulate de caracterul comercial al propriei agriculturi, dominată și dependentă de tranzacțiile de cereale de pe piața internațională.

Primul Război Mondial și Revoluția bolșevică din 1917 au schimbat radical firescul lucrurilor în întreaga lume, dar Răsăritul Europei a resimțit mult mai acut noile schimbări survenite pe toate planurile în cadrul societății ruse⁷.

Din punct de vedere al geografiei politice, în perioada interbelică, Nistrul izvoră din Carpații superiori aflați în Galiția Poloneză, constituind granița dintre România și Ucraina (parte a Uniunii Sovietice) din dreptul satului Atachi (județul Hotin) până la satul Tudora (județul Cetatea Albă), pe o lungime de 850 km, unde se vărsa în Limanul Nistrului, formând o mică deltă, și de acolo în Marea Neagră. Limanul avea o lungime de aproximativ 28 km și o lățime care a variat între 3.900 și 11.000 de metri, fiind închis de un cordon cu două deschideri: la nord Gura Oceacov și la sud Gura Bugaz. Între cele două ieșiri la mare se afla poziționată insula Carolina⁸.

Nistrul străbătea județele românești Hotin, Soroca, Orhei, Lăpușna, Tighina și Cetatea Albă. Lățimea și adâncimea fluviului, care oscilau în funcție de topirea zăpezilor de pe versanții munților Carpați și de regimul precipitațiilor din arealul străbătut, au constituit o problemă esențială în calea navigației pe Nistru între cele două războaie mondiale. Lățimea medie a acestui fluviu a fost de circa 180 metri în acea perioadă, dar, din relatările celor care au studiat această problemă, „se înțelege că sunt locuri mai înguste și altele mai late”⁹. Cursul Nistrului lua o formă sinusoidală, de zigzag, iar din cauza adâncimii medii a fluviului de doar 3 metri, șenalul navigabil, în cele mai multe dintre cazuri, s-a aflat poziționat pe mijlocul

⁶ Eugen Torgașev, *op. cit.*, pp. 676–677; vezi și Constantin Cheramidoglu, *Despre navigația comercială pe Nistru, în prima jumătate a secolului XX*, în Andreea Atanasiu-Croitoru (ed.), *Dunărea și Marea Neagră în spațiul euro-asiatic. Istorie, relații politice și diplomatie*, vol. V, Editura Muzeului Național al Marinei Române, Constanța, 2017, p. 325.

⁷ Eugen Torgașev, *op. cit.*, pp. 676–677; vezi și Carmen Atanasiu, *Contribuția ofițerilor de marină la elaborarea și aplicarea măsurilor privind reglementarea și redeschiderea navigației pe Nistru – aprilie 1918*, în Florin Stan (ed.), *Studia in horem magistri Ion Calafeteanu LXX*, Editura Muzeului Național al Marinei Române, Constanța, 2010, pp. 111–122.

⁸ *Enciclopedia României*, vol. I, Imprimeria Națională, București, 1938, passim; Virgil Arbore, *Atlas istoric*, Editura Didactică și Pedagogică, București, 1971, pp. 62–63.

⁹ Memoriul întocmit, în iulie 1933, de Boris Schönberg cu privire la navigația pe fluviul Nistru, în Arhiva Diplomatică a Ministerului de Externe al României, *Problema 68 (Societăți de navigație fluviale maritime și aeriene: române și străine)* [abreviat: AMAE, *Problema 68*], vol. 24, *România: Navigație pe Nistru. Nistru – Polonia*, ff. 7–8.

fluviului, existând și porțiuni în care navigația a întâmpinat mari probleme. Spre exemplu, între localitățile Atachi și până la Lalova adâncimea cursului de apă a variat între 1 și 3 metri, pentru ca de la Lalova și până la Tudora să oscileze între 2 și 5 metri. Navigatorii trebuiau să ia în considerare și curentul Nistrului de 8–10 km/oră.

Pentru a înlesni navigația pe Nistru, factorii de decizie ai Imperiului Țarist au decis, încă de la sfârșitul veacului al XIX-lea, construirea unui număr însemnat de diguri pe porțiunile în care fluviul este mai lat și unde adâncimea apei este scăzută, oferind vaselor care urmau să intre și/sau să iasă pe Marea Neagră un șenal navigabil optim. De asemenea, un caz particular îl constituiau pietrele mari așezate de natură în dreptul satului Perega și pentru care Inspectoratul Navigației pe Nistru a construit diguri speciale din piatră, pentru a îndrepta albia fluviului într-o singură direcție, unde apa avea o adâncime mai mare, oferind premisele navigației ambarcațiunilor comerciale¹⁰.

După 1918, când frontiera statului român a atins linia Nistrului, autoritățile de la București au început să se intereseze de capacitatea și posibilitățile efectuării unei navigații comerciale intense pe această arteră. Comandorul Pavel Popovăț și căpitanul Dorin Iacomî au întocmit în 1918 un raport intitulat „Studiu preliminar asupra Nistrului”¹¹. Conform raportului întocmit de cei doi ofițeri români, Nistrul era utilizat înaintea primei conflagrații mondiale pentru transportul de cereale și lemne. Grânele expediate la Odessa, după transbordarea acestora la Cetatea Albă, au atins și cantități anuale de aproximativ 40.000 tone. Odată cu ruperea relațiilor româno-ruse din 13/26 ianuarie 1918, canalele de comunicare între autoritățile de la București și cele de la Petrograd (ulterior de la Moscova) au fost închise¹². Rusia sovietică, pe fondul unei politici revizioniste prin care nu accepta pierderea Basarabiei în detrimentul României, nu a permis relații comerciale normale/reglementate legal între punctele de pe malul ucrainean al Nistrului¹³.

¹⁰ *Ibidem*.

¹¹ Raportul a fost publicat de Carmen Atanasiu în Carmen Atanasiu, *op. cit.*, pp. 118-122.

¹² Cristina Podăreanu, *Fondul personal Constantin Diamandy*, în „Revista Arhivelor”, nr. 1, 1994, pp. 123–127; Ion Bistreanu, *Arestarea ministrului României la Petersburg, în 1918*, în „Magazin Istoric”, nr. 8–9, 2012, pp. 24–25; Gleen E. Torrey, *România în Primul Război Mondial*, Editura Meteor Publishing, București, 2014.

¹³ A se vedea o prezentare de ansamblu a câtorva episoade din încercările întreprinse de mediul comercial și autoritățile române pentru redresarea porturilor Cetatea Albă și Bugaz la Constantin Cheramidoglu, *op. cit.*, pp. 326–327. Articolul se bazează pe memoriile comercianților și a administrației românești din porturile Cetatea Albă și Bugaz, conservate la Serviciul Județean Constanța al Arhivelor Naționale ale României [de aici înainte: SJAN Constanța], *Fond Direcția Navigației Maritime*, dosarele: 18/1927, 6/1930, 37/1932, 46/1937, 48/1937, 64/1938, 44/1939, 47/1939 și 78/1939.

La sfârșitul anilor 1920 și începutul următorului deceniu, concomitent cu evoluția Marii Crize Economice, între România și Uniunea Sovietică s-a desfășurat un „război economic” pentru plasarea propriilor produse agroalimentare pe piața internațională de profil la un preț cât mai convenabil pentru recuperarea costurilor de producție și realizarea unui profit (aparent) neînsemnat, dar rentabil pentru „jucătorii de anduranță”. Atitudinea Uniunii Sovietice s-a dovedit una dezastruoasă pentru piața liberă, prin practicarea unei politici de *dumping*, dar și pentru propria populație supusă penuriei alimentare și a terorii exercitate de organele statului sovietic¹⁴. Mediul politic de la București, supus efectelor Crah-ului new-yorkez, a decis identificare unor soluții pentru sporirea potențialului stocului comercial de cereale al României. Dincolo de problemele ridicate de capacitatea de producție, un factor decisiv în îndeplinirea planurilor propuse l-a constituit infrastructura deficitară din regiunile fertile dobândite după Marele Război, poziționate în estul țării¹⁵.

Pe parcursul anului 1933 autoritățile române au conștientizat că au pierdut lupta cu Uniunea Sovietică pentru plasarea propriilor grâne pe piața globală. Prețurile reduse solicitate și stocurile impresionante ale Uniunii Sovietice au creat premisele unei ample mișcări românești de identificare a unor soluții și de ameliorare a carențelor existente în cadrul sistemului de producție – comercializare – transport de produse agroalimentare.

În acest cadrul se integrează și documentele conservate în cadrul fondului Problema 68 (Societăți de navigație fluvială, maritimă, aeriană: române și străine) de la Arhivele Diplomatice ale Ministerului Afacerilor Externe al României. Prin coroborarea informațiilor arhivistice cu cele identificate prin parcurgerea presei epocii, am putut reconstitui un episod demn de evocat din seria rivalității comerciale româno-sovietice.

¹⁴ Vezi o imagine de ansamblu în Cristian Constantin, *Stalin, dumping-ul sovietic și comerțul cu cereale la gurile Dunării*, în „Revista Istorică”, S.N., tom XXVI, nr. 5–6, 2015, pp. 505–521.

¹⁵ Idem, *Comerțul cu cereale la Gurile Dunării: integrarea pe piață, structuri productive și infrastructura de transport (1829–1940)*, Editura Istros a Muzeului Brăilei „Carol I”, Brăila, 2018, pp. 541–554; vezi și o imagine de ansamblu a infrastructurii Basarabiei după 1918 la C. Filipescu, Eugeniu N. Giurgea, *Basarabia: Considerațiuni generale, agricole, economice și statistice*, Institutul de Arte Grafice „România Nouă”, Chișinău, 1919, pp. 132–147; Ștefan A. Nicolae, *Șoselele Basarabiei și șoselele moderne*, Chișinău, 1927, pp. 3–5; Scarlat Panaitescu, *Aspecte economice și sociale din Basarabia (1920–1926)*, vol. I, Tipografia Eparhială „Cartea Românească”, Chișinău, 1927, passim. Pentru racordarea Basarabiei la infrastructura României Mari după 1918, a se vedea studii mai noi: Ion Agrigoroaiei, Gheorghe Palade, *Basarabia în cadrul României întregite. 1918–1940*, Editura Universitas, Chișinău, 1993, pp. 81–84; Nicolae Enciu, *Basarabia în anii 1918–1940: evoluție demografică și economică*, Editura Civitas, Chișinău, 1998, pp. 71–74; Arthur Tuluș, *Connexion de la Bessarabie au commerce extérieur de la Roumanie par les bouches du Danube. L’infrastructure des transports*, în „Danubius”, vol. XXX, 2012, pp. 169–180.

În iulie 1933, prefectura județului Bălți, situat pe malul drept al Nistrului, a decis să informeze autoritățile de la București cu privire la posibilitatea îmbunătățirii navigației pe fluviul amintit. Boris Schönberg, fost director al navigației pe Nistru, le-a pus la dispoziție factorilor români de decizie un memoriu prin care arăta principalele impedimente ale navigației pe fluviul amintit, dar identifica și numeroase soluții pentru depășirea acestora. Acțiunea lui Boris Schönberg a fost întemeiată de lectura unui articol din ziarul „Cuvântul Basarabiei”, referitor la tratativele purtate de Guvernul Român cu un consorțiu britanic pentru restabilirea navigației pe Nistru la parametrii optimi pentru ambarcațiunile comerciale, problemă ce viza în primul rând Basarabia. Restabilirea navigației pe Nistru, cu toate neajunsurile ridicate de pe cealaltă parte a malului acestui fluviu, aveau intenția de a „trezi întreaga Basarabie din semnul letargic din punct de vedere economic în care a căzut de 15–16 ani”¹⁶.

Toată acțiunea a pornit de la Pantelimon Halippa, ministrul Basarabiei, care a declarat presei că dacă „Nistru ar fi făcut navigabil provincia dintre Prut și Nistru ar avea mari avantagii economice. Transportul cerealelor până la portul Bugaz ar costa 1.500 lei mai puțin la vagon”¹⁷. Costul lucrărilor hidrotehnice preconizate pentru a face Nistrul navigabil au fost evaluate ca fiind nesemnificative în raport cu beneficiile pe care le puteau aduce, mai ales că înainte de război acest fluviu era navigabil.

Problema redeschiderii navigației pe Nistru avea în sine mai mult o importanță politică. Dacă acest fluviu devenea navigabil, dată fiind plasarea acestuia pe granița a două state, Nistrul ar fi devenit o arteră de circulație și pentru Rusia. Chestiunea invocată de cercurile politice și economice din arealul gurilor Dunării nu putea soluționa, fără a fi rezolvate, într-un fel sau altul, și raporturile româno-sovietice. În opinia ministrului Pantelimon Halippa, „Nistrul poate fi navigabil pentru România, fără ca să se reia relațiile cu Rusia [dar] problema a fost încredințată spre rezolvare abilității diplomatice a d-lui Titulescu”¹⁸.

În urma semnării Convenției pentru definirea agresiunii din 1933 dintre România și Uniunea Sovietică, Nicolae Titulescu și Maxim Litvinov au convenit ca asupra teritoriului fiecărei dintre părțile semnatare să se exercite autoritatea aceuia

¹⁶ A se vedea *Memoriul* întocmit de Boris Schönberg referitor la navigația pe fluviul Nistru în AMAE, *Problema* 68, vol. 24, *România: Navigație pe Nistru. Nistru – Polonia*, ff. 7–10.

¹⁷ *Problema navigabilității Nistrului se cere neîntârziat rezolvată*, în „Curentul”, 14 aprilie 1933, p. 4. Vezi interpretări asupra impactului cabotajului între Bugaz și Constanța/porturile Dunării Maritime la Arthur Tuluș, *Aspecte privind deschiderea liniei de cabotaj Bugaz – porturile Dunării Maritime (1930–1933)*, în „Anuarul Muzeului Marinei Române”, t. VIII, 2005, pp. 273–285.

¹⁸ *Problema navigabilității Nistrului...*, în „Curentul”, 14 aprilie 1933, p. 4.

sub a cărui administrare se afla la acel moment¹⁹. În urma semnării convențiunii de neagresiune cu Rusia Sovietică, guvernul român a examinat mai atent atât problema unei apropieri cu vecinul său de la Răsărit, fie ea numai de ordin economic, considerându-se că era momentul pentru ca problemele economice și administrative ale provinciei basarabene să capete un început de rezolvare. Dar pentru eliminarea decalajelor existente între diversele regiuni al României Mari, problema infrastructurii avea o importanță capitală pentru Basarabia. În această direcție s-au făcut prea puține lucruri de la Marea Unire și până în 1940. De aceea, cercurile economice din provincia pruto-nistreană își doreau identificarea și rezolvarea cât mai rapidă cu putință a unor mijloace prin care, cu ajutorul navigației pe râurile existente, să se efectueze scurgerea produselor agricole basarabene către Marea Neagră.

În această privință, fruntașul basarabean Pantelimon Halippa considera că dorința „reluării navigației pe Nistru interesează îndeaproape provincia noastră și o soluționare a acestei probleme într-un mod satisfăcător ar bucura toate cercurile economice din Basarabia. Eu însumi am ridicat această chestiune, atât în precedentă guvernare a partidului național-țărănesc, cât și în actuala guvernare. Atât atunci, cât și acum am găsit din partea d-lui ministru de externe, N. Titulescu, cea mai mare înțelegere și bunăvoință pentru soluționarea chestiunii”²⁰.

Presa și guvernarea au ținut să sublinieze că până la declanșarea Marelui Război, Nistrul era pentru Basarabia o importantă arteră de transport pentru cereale. Tocmai de aceea navigația era destul de intensă, fiind deservită de mai bine de 20 de vapoare și numeroase ambarcațiuni de mici dimensiuni. Întregul material de navigație a fost însă distrus în timpul Revoluției bolșevice. De la acel moment, dat fiind că raporturile româno-sovietice erau rupte (cu mici excepții), navigația pe Nistru a fost suspendată, aspect care a îngreunat mult valorificarea produselor basarabene. Toate acestea erau coroborate cu lipsa drumurilor terestre și a unei infrastructuri feroviare deficitare²¹.

Pe ordinea de zi a lucrărilor conferinței comisiei mixte româno-ruse din prima jumătate a lunii iulie 1933 s-a aflat doar chestiunea transporturilor pe

¹⁹ Geta-Cristina Gheorghe, *Semnificația Pactului de asistență mutuală dintre România și URSS (Montreaux, 21 iulie 1936) în viziunea lui Nicolae Titulescu*, în „Buletinul Cercurilor Științifice Studentești Arheologie-Istorie”, vol. I, 1995, p. 218.

²⁰ *Raporturile dintre România și Rusia Sovietică. Problema reluării navigabilității pe Nistru se află în mâinile sigure ale d-lui Titulescu. Declarațiile d-lui ministru Pan. Halippa*, în „Lupta”, 13 iulie 1933, p. 1.

²¹ *Ibidem*; vezi și Nicolae Enciu, *În componența României Întregite. Basarabia și basarabenii de la Marea Unire la notele ultimative sovietice*, Editura Academiei Române, Editura Istros a Muzeului Brăilei „Carol I”, București – Brăila, 2018, pp. 143–154.

segmentul dintre Limanul Nistrului și portul Bugaz, noua schelă a Basarabiei la Marea Neagră, care promitea să ia, în opinia lui Pantelimon Halippa, „o frumoasă dezvoltare”. Comisia mixtă avea atribuții limitate doar la poliția de frontieră. Organizarea transporturilor de cereale pe Liman reprezenta o economie de 1.500 lei la fiecare vagon, constituind o diferență apreciabilă pentru producători și exportatori. Factorii români de decizie, impulsionați de mediul economic autohton, au avut în vedere ca printr-o organizare sistematică să dea noului port basarabean o dezvoltare atât de mare, încât să existe un stimul puternic pentru structurile productive din regiune și o sporire semnificativă a stocurilor comerciale.

În concluziile declarațiilor oferite presei, Pantelimon Halippa a subliniat că pentru organizarea transporturilor în portul Bugaz nu era nevoie de o înțelegere cu Rusia, deoarece „navigația pe Liman și în portul Bugaz se fac exclusiv în apele românești, astfel încât nu e nevoie de un aranjament special cu Sovietele”²².

În tot acest context, problema navigației pe Nistru constituia punctul central al dezbaterilor și principala enigmă de dezlegat pentru factorii români de decizie. Boris Schönberg a propus ca pentru operațiunile de dragare a Nistrului de pietre și diversele resturi vegetale să fie utilizate curățitorul de nămol și dragele aflate în administrarea portului Galați.

Atât autoritățile țariste, cât și cele române după Marea Unire de la 1918, au dorit să integreze infrastructura Moldovei dintre Prut și Nistru la rețeaua națională de drumuri și căi ferate. Din acest punct de vedere, laudabila lor intenție s-a dovedit pernicioasă pentru navigația pe Nistru. De-a lungul celor 850 km pe care îi străbătea Nistrul pe teritoriul Basarabiei au existat trei poduri feroviare în zona localităților Atachi, Rezina și Tighina. Conform informațiilor furnizate de raportul lui Boris Schönberg, cele trei poduri amintite se aflau într-o stare deplorabilă, nefiind utilizate de compania Căile Ferate Române, iar părți din aceste construcții se aflau prăbușite în albia Nistrului, constituind o piedică pentru traficul de bastimente pe fluviu. Fostul director al Navigației pe Nistru a propus o soluție tehnică aparent ingenioasă, de ridicare a acestor poduri, în primul rând al celui de la Tighina, urmând ca acestea să fie repuse după efectuarea operațiunilor de curățarea a fluviului de aluviunile depuse. În opinia aceluiași specialist, acțiunile de dragare s-ar fi desfășurat într-un interval relativ scurt de timp, de câteva săptămâni, și ar fi produs o îmbunătățire substanțială a navigației pe tronsonul Cetatea Albă – Tighina.

Din cauza suspendării navigației pe Nistru după izbucnirea Revoluției bolșevice și retrăsării granițelor de la finele Primului Război Mondial, albia fluviului necesita cercetări amănunțite, deoarece exista probabilitate ca în mijlocul

²² *Raporturile dintre România și Rusia Sovietică*, în „Lupta”, 13 iulie 1933, p. 1.

acesteia să se afle scufundate ambarcațiuni încărcate cu diferite mărfuri, poduri umblătoare și alte lucrări care au servit navigației. Pentru ridicarea acestora s-a propus utilizarea unor ascensoare.

Până la declanșarea primei conflagrații mondiale, mărfurile se încărcau aproape în toate schelele de pe Nistru, fiind transbordate pe cargouri în porturile rusești de la Marea Neagră, în principal la Odessa. Dincolo de navigația comercială, Nistrul a constituit și o importantă arteră de navigație pentru vasele de pasageri. În anul 1900 a navigat pe acest fluviu doar un singur vapor de pasageri, pentru ca după 1912 să fie utilizate 22 de vapoare, dintre care unul de remorcă, exceptând navele Societății de navigație Ruso-Dunărene, care a folosit bastimente pentru remorcarea bărcilor cu zeci de mii de puduri²³ greutate.

La începutul Primului Război Mondial, după o campanie de colonizare rusească, pe malurile Nistrului au fost întemeiate sau repositionate peste o sută de localități, a căror populație a utilizat serviciul de vapoare care a circulat de 2–3 ori/zi pe itinerariul Atachi – Soroca – Chișinău – Tighina. Navele de pasageri circulau cu o viteză medie de 15 km/oră pe cursul apei și de 8 km/oră în contra curentului. Pentru remedierea mișcării portuare s-a considerat necesară construirea unor debarcadere, care urmau să fie așezate în stațiile principale, pentru a deservi drept puncte de așteptare pentru călători și mărfuri, dar și locuri de depozitare a unor produse agroalimentare până la încărcarea acestora pe vapoare.

Conectarea schelelor navigabile de pe Nistru cu restul Basarabiei se efectua cu ajutorul șoselelor, de cele mai multe ori rudimentare. Fluviul a fost legat de principalul oraș al regiunii, Chișinăul, prin intermediul șoselei Chișinău – Orhei – Criuleni²⁴. În urma eforturilor susținute ale statului român, stimulat de memoriile frecvente ale mediului de afaceri, traficul comercial prin portul Bugaz a urmat o traiectorie ascendentă, vizibilă și din datele înscrise în următorul tabel.

Tabelul 1
Mișcarea portului Bugaz (1932–1936)

An	Vase ieșite	Cantități de mărfuri ieșite	
		produs	tone
1932	23	cereale	12.600
1933	99	cereale	50.800
		alte mărfuri	2.000

²³ Pud, *puduri*, s. n. Unitate (rusească) de măsură pentru greutate egală cu 16,38 kg. – Din rus. pud.

²⁴ A se vedea *Memoriul* întocmit de Boris Schönberg referitor la navigația pe fluviul Nistru în AMAE, *Problema* 68, vol. 24, *România: Navigație pe Nistru. Nistru – Polonia*, ff. 8–9.

1934	54	cereale	13.000
1935	----	cereale	370
		făină	50
1936	----	cereale	2.000
1937	27	cereale	19.200
1938	20	cereale	12.000
1939	29	cereale	19.500
Medie	42	cereale	16.184

Sursa: Date coroborate din SJAN Constanța, Fond *Direcția Navigației Maritime*, dosarele: 47/1939, f. 25; 78/1939–1940, ff. 14–16; și Constantin Cheramidoglu, *Despre navigația comercială pe Nistru, în prima jumătate a secolului XX*, pp. 329–331.

Deși factorii de decizie și mediul comercial au arătat un interes pentru dezvoltarea portului Bugaz, eforturile întreprinse de aceștia au fost insuficiente. Traficul portului Bugaz s-a aflat la parametri destul de reduși în perioada interbelică, în principal din cauza investițiilor mici de capital ale statului român. Valoarea totală a lucrărilor executate în intervalul 1932–1939 a depășit cu puțin 3 milioane de lei, fiind efectuate de către Direcția Porturilor Maritime²⁵. Contextul internațional de la finele anilor 1930 și izbucnirea celui de-al Doilea Război Mondial în septembrie 1939, au întrerupt acțiunile de modernizare ale navigației pe Nistru, iar limanul acestui fluviu s-a aflat din nou pe linia frontului²⁶.

²⁵ Suma investițiilor a fost de 3.045.000 lei; vezi SJAN Constanța, Fond *Direcția Navigației Maritime*, dosar 78/1939–1940, ff. 14–16.

²⁶ Constantin Cheramidoglu, *op. cit.*, p. 331.

Anexa 1

21 iulie 1933, adresa Prefecturii județului Bălți cu privire la memoriul înaintat de Boris Schönberg referitor la navigația pe fluviul Nistru.

România
Prefectura Județului Bălți
Serviciul Administrativ
Biuroul _____
No. 13189
21 Iulie 1933

Domnule ministru,

Motivat de intervenția D-lui Boris Șeinberg, domiciliat în orașul Bălți, strada Regina Maria No. 23,

Avem onoare a Vă prezenta anexat un memoriu întocmit de D-sa cu privire la deschiderea navigației pe fluviul NISTRU, rugându-vă să binevoiți a dispune să fie luat în seamă, atunci, când se va pune în discuție chestiunea navigației pe acel fluviu.

Prefect,
Olograf [indescifrabil]
Domniei -Sale
Domnului MINISTRU al Afacerilor Străine,
BUCUREȘTI

Sursa: AMAE, *Problema 68*, vol. 24, *România: Navigație pe Nistru. Nistru – Polonia*, f. 6.

Anexa 2

Iulie 1933, Memoriul întocmit de Boris Schönberg, referitor la navigația pe fluviul Nistru.

BORIS SCHÖNBERG
BĂLȚI
Fost Director al Navigațiunei pe Nistru

DOMNULE MINISTRU,

Citind relatarea ziarului „Cuvântul Basarabiei” despre tratativele duse de Guvernul Român cu un consorțiu Englez pentru repunerea navigației pe Nistru, chestiune ce interesează în mod viu regiunea de pe lângă Nistru, Basarabia și Moldova. Repunerea navigației pe Nistru chiar fără relațiunile cu cealaltă parte a malului acestui fluviu, ar trezi întreaga Basarabie din semnul letargic din punct de vedere economic în care a căzut de 15–16 ani. Această idee este salutăată cu viu interes de toți cei ce doresc o mai bună stare economică țării întregi și în principal a Basarabiei.

Astfel fiind și ca unul ce sunt specialist în chestiuni de navigație, îmi permit să prezint un memoriu ale cărui date bazate pe cunoștințe reale v-ar putea servi de bază la studierea în amănunt a acestei chestiuni pentru definitivarea ei.

MEMORIU

Iată care ar fi elementele ce cred a fi avute în vedere la tratativele ce se vor urma în rezolvarea chestiunii de mai sus:

I. ÎNTINDEREA FLUVIULUI NISTRU. ADÂNCIMEA ȘI LĂȚIMEA

Nistrul izvorăște din Carpații superiori aflători în Galiția Poloneză; el servă de hotar între România și Ucraina din dreptul satului Atachi-Hotin până la satul Tudora-Cetatea Albă, pe o lungime de 850 km. Aci Nistrul se varsă în liman și de acolo în Marea Neagră; Județele ale căror hotar le formează sunt: Hotin, Soroca, Orhei, Lăpușna, Tighina și Cetatea Albă. Lățimea Nistrului, nu este aceeași întotdeauna, căci depinde de nivelul său, care și acesta depinde de topirea zăpezilor pe munții Carpați și de ploile locale. La un nivel normal, lățimea Nistrului se socotește a fi de 180 m. Se înțelege că sunt locuri mai înguste și altele mai late. Cursul Nistrului se prezintă în formă de zigzag și locul navigabil și abea pe o întindere de unu-cinci km, se schimbă de câteva ori. Adâncimea Nistrului în ceiace privește navigațiunea depinde de apele mai mari sau mai mici, dar în mijlociu se socotește a fi dela unu până la 3 mt., începând dela Atachi până la Lalova și dela Lalova până la Tudora de la 2–5 mt.

II. DIGURI ȘI PRAGURI

Din cauza multor locuri unde Nistrul este mai lat și unde apa nu este adâncă pentru înlesnirea navigației, la timpul său au fost construite o mulțime de diguri, special amenajate sub supravegherea Inspectoratului Navigației și la satul Perega, unde pietrele mari sunt așezate de natură de a lungul și latul Nistrului pe o întindere mare; s’au construit diguri speciale de piatră, pentru a îndrepta albia fluviului într’o singură direcție, unde apa este mai adâncă, ceiace a dat posibilitatea vapoarelor și corăbiilor să plutească fără nici o piedică.

III. CURENTUL NISTRULUI

Curentul Nistrului se socotește a fi de 8–10 km oră.

IV. PODURI

Pe întinderea întregului fluviu de 850 km sunt așezate 3 poduri feroviare și anume: La Atachi, Rezima și Tighina. Actualmente toate aceste poduri sunt dărămate și părțile spre malul Nistrului sunt înfundate în fluviu și la o organizare bună tehnică, ele ar putea fi ridicate și repuse, căci în starea lor actuală sunt o piedică pentru navigațiune și în primul rând trebuie ridicat podul dela Tighina și apoi la Rezina și Atachi. La început dacă s'ar curăți Nistrul de nisip, pietre și mîlul, s'ar putea reînoi navigațiunea în săptămânile apropiate pe linia C. Albă – Tighina.

V. PIETRE ȘI TUFĂRIȘUL

Pentru curățirea Nistrului de pietre și tufărie în general pentru restabilirea unui trafic regulat, se găsesc la Galați curățitoare de nămol, drage rămase de'năinte, care fără mari cheltuieli s'ar putea întrebuința pentru curățirea Nistrului.

VI. CURBURA

În timpul de iarnă, când Nistrul îngheață trebuiesc pregătite curbura, întrucât cele vechi sunt neutilizabile.

VII. TRAFICUL DE CĂLĂTORI ȘI MĂRFURI

Pe malurile Nistrului în anul 1915 au fost așezate mai mult de 100 sate, comune și orașe și cătune, populația cărora se folosește de serviciul vapoarelor care navigau pe Nistru și pe unele linii cum sunt Atachi – Soroca, Soroca – Chișinău – Tighina de 2–3 ori pe zi. Vapoarele făceau pe cursul apei 14–16 km pe oră și în contra curentului 8–9 km pe oră, fiind aproape întotdeauna aglomerate de călători de clasa I, II și III-a. Mărfurile se încărcau aproape la toate stațiile, în afară de operațiunile de cereale care se ridicau la milioane de puduri și se încărcau la malurile Nistrului cu destinația Marea Neagră. În anul 1900 naviga pe Nistru numai un vapor de pasageri, în anul 1912–1914, navigau 22 de vapoare, unul de remorcă, afară de vapoarele Societății de navigație Ruse-Dunărene, care trimitea vapoare pentru remorcarea bărcilor cu zeci de mii de puduri greutate.

VIII. ÎNCĂLZITUL

Vapoarele care navigau pe Nistrul se foloseau pentru încălzirea cazanelor lor de (navigație) vapor cu lemnele din pădurile basarabene iar cele care aveau nevoie de cărbuni, aveau depozite speciale la stațiile de căile ferate ca Atachi, Rezina și Tighina.

IX. ASCENSOARE

Navigațiunea pe Nistru fiind suspendată de 15–16 ani ar trebui fără îndoială ca albia să fie cercetată în mod amănunțit, căci este posibil ca în mijlocul fluviului să se afle scufundate bărci încărcate cu diferite mărfuri, poduri umblătoare și alte lucrări ce au servit pentru navigațiune, care vor trebui ridicate cu ascensoare.

X. DEBARCADERE PLUTITOARE

Pentru înlesnirea mișcării mai lesnicioase a călătorilor și a mărfurilor pe Nistru este necesar ca să se construiască debarcadere plutitoare, care vor trebui așezate la stațiile principale care vor servi ca punct de așteptare pentru călători și mărfurile ar putea să fie depozitate până la încărcarea lor în vapor.

XI. ȘOSEAUA

Nistrul este legat de Chișinău prin șoseaua Chișinău – Orhei – Criuleni, unde pasagerii se îndreaptă cu vehicule și automobile, ceiace ar înviora desigur și orașul Chișinău și toată regiunea de pe lângă Nistru.

XII. GRANIȚA VAMA

Pentru înviorarea regiunii de pe lângă Nistru și a Basarabiei întregi se poate reîncepe navigațiunea bine înțeleasă după despotmolirea lui neținând seama de granița sau de partea cealaltă a Nistrului.

Granița din punct de vedere diplomatică nu trebuie să ne fie o piedică, căci se cunosc exemple chiar pe Nistru când se naviga numai pe partea stângă a fluviului și când toate vapoarele de pasageri și mărfuri trăgeau (la) numai malul românesc, unde ca pe urmă când se vor restabili legăturile diplomatice între ambele maluri a Nistrului, să stabilească sistemul vamei, pașaportului pentru străinătate, etc., etc.

Cu acestea încheind observațiunile ce mi se le-am permis acest memoriu.

Vă rog a primi mulțumirile mele pentru luarea lui în considerațiune.

[Semnătura olografă a lui Boris Schönberg]

Sursa: AMAE, *Problema* 68, vol. 24, *România: Navigație pe Nistru. Nistru – Polonia*, ff. 7-10.

NAVIGATION ON THE DNIESTER RIVER DURING THE INTERWAR.
A MEMOIR OF 1933

Abstract: Investment in infrastructure is one of the main means by which state authorities propel the entrepreneurial environment and, indirectly, contribute to the increase of the welfare rates of their citizens. The mutual stimuli of the international trading houses and the political class from Bucharest produced, during the interwar years, a number of memoirs addressing the navigation on the Dniester. This river had become, ever since the 19th century, an important route for integrating the grains from Bessarabia on international specialized markets. This study aims to briefly present the evolution of the question of the navigation on Dniester in the years between the two World Wars. Extremely useful for the present endeavour are the unpublished documents identified in the Diplomatic Archives of the Romanian Ministry of Foreign Affairs, and also some articles published in the press of that time. By corroborating various sources, we are able to reconstruct, in a positivist manner, a telling episode of the past of the trading relations within the wider area of the Black Sea. The shortcomings at the level of identification, processing and interpretation of the empirical data do not, however, allow us to employ econometric methods in view of designing statistic series with reference to the exact quantum and the writing-off of the capital investments of the Romanian State, in their attempt at recovering the navigation on the Dniester River.

Keywords: Bugaz, navigation, grain trade, market integration, infrastructure.