

Cristian CONSTANTIN*

**DESCHIDEREA ȘI DEZVOLTAREA DUNĂRII MARITIME
PENTRU NAVIGAȚIA INTERNAȚIONALĂ
(1829-1853)**

***The Opening and Development of the maritime Danube
for International Navigation (1829-1853)***

Abstract: *This study aims to present the evolution of the maritime navigation on the Danube after the Treaty of Adrianople (1829). The Sulina channel was still the only gate for commercial ships sailing to and from the Danubian ports. In the second quarter of the nineteenth century, Danube navigation encountered major problems which threatened the growing economies of the Romanian principalities of Moldavia and Wallachia, where the free ports of Galați and Brăila had become important outlets for inexpensive grain.*

The major commercial routes of European and international trade passed through its waters. Western European merchants were extremely interested to trade with the autonomous states of Moldavia and Wallachia, which were under Turkish suzerainty and Russian protection. At the same time, the treaty of 1838 is analysed in the context of the strained British-Russian relations in the Near East, after the conclusion of the treaties of Adrianople and Unkiar Skellesi, when the Russian impositions in the way of the Danube navigation became the object of Britain's diplomatic representations. Within this trade system, Ionian shipping specialized in the transport of bulk cargo from the Black Sea and Eastern Mediterranean to Western Europe. This specialization led to the distribution of commercial and nautical activity within Ionian shipping and the port system during the British occupation of the Ionian Islands (1815-1864). In less than three decades of the 19th century, the Danube trade was transformed beyond recognition, making the area one of the most dynamic commercial areas of the world.

Keywords: *Sulina, Brăila, Galați, Russia, ethnicities.*

* Ph.D. Candidate, "The Lower Danube" University of Galați, Romania; constantin.p.cristian@gmail.com.

Date submitted: 2 April 2015

Revised version submitted: 12 May 2015

Accepted: 24 August 2015

* * *

Evoluția intereselor occidentale pentru comerțul și navigația la gurile Dunării se manifestă intens după 1774 (Pacea de Kuciuk-Kainargi), când Imperiul otoman a fost nevoit să accepte libertatea de navigație a vaselor rusești prin Strâmtoarele Bosfor și Dardanele. Interesul piețelor occidentale, aflate în plină revoluție industrială, a făcut din hinterlandul Rusiei de Sud un veritabil centru al exportului de cereale. După manifestarea expansiunii rusești către strâmtoare și victoria împotriva otomanilor din războiul purtat între 1828 și 1829, marile puteri au încercat să găsească alternative pentru produsele oferite de Rusia. În acest context, economia pastoral-agricolă a Principatelor Române a oferit alternativa la piața rusească după deschiderea navigației pe Dunăre în baza Tratatului de la Adrianopol (1829).

Motorul cu aburii a reprezentat pasul decisiv pentru transformarea Dunării în una dintre cele mai importante artere navigabile ale lumii în epoca modernă. Intrarea acestui fluviu în cadrul rutelor comerciale europene a stimulat interesul occidentalilor pentru piața autohtonă. Ideea lui Robert Fulton de a utiliza navigația cu aburi pentru transportul de persoane și mărfuri pe cursul inferior al fluviului Mississippi a fost preluată în 1819 de Anton Bernhard și cavalerul St. Leon care doreau introducerea acestui procedeu pe Dunăre. Patentele austriece rezervate de ei au expirat în 1828-1829 fără soți de izbândă. Un nou privilegiu a fost acordat inginerilor britanici John Andrews și Joseph Prichard. Aceștia au înființat la Viena *Prima companie austriacă de navigație cu piroscafe pe Dunăre* [*Erste österreichische Donau Dampfschiffahrts Gesellschaft – DDSG*]¹. În următorii ani s-au intensificat relatările și dorința de a transforma Dunărea în principalul drum de acces din Europa Centrală către Orient și, în special, către Constantinopol și Marea Mediterană.

Pentru accesul la șenalul navigabil al Dunării Maritime, căpitanii vaselor trebuiau să opteze pentru una din intrările pe Dunăre. Ruta cea mai des frecventată a fost cea de la Gura Sulina. Cel mai adânc braț al Dunării, dintre cele cunoscute în epoca modernă, oferea posibilitatea abilitilor navigatori ai epocii să-și conducă ambarcațiunile până în porturile Galați și Brăila. Relativ ușor de identificat de navigatori datorită poziționării la 23 de mile vest de Insula Șerpilor, Sulina a fost cheia de acces la bogățiile Țărilor Române. Autoritățile ruse au dat în funcțiune în 1843 un far pe Insula Șerpilor care oferea o vizibilitate la o distanță de 20 de mile². Pe baza articolului VI al convenției ruso-austriece din 1840 rușii s-au angajat să realizeze un far modern la Sulina, care să fie utilizat din martie și până în decembrie. Finalizarea lucrărilor a avut loc în anul 1842, fiind plasat pe partea rusească/ dreapta cu privești dinspre mare). Lumina acestui far era

¹ Beattie 1844: 88.

² Spratt 1857: 220-224.

vizibilitate de la aproximativ 13 mile și oferea un sprijin pentru cei care doreau să indentifice intrarea pe fluviu care avea o lățime de sub 300 de metri. Intrarea era semnalizată de două geamanduri³. Principala problemă a Dunării în epoca modernă a constat în adâncimea de la bara Sulina care de regulă avea cam 9-10 picioare, primăvara putea ajunge chiar la 12 picioare (10-14 picioare în lunile martie-iunie și 9-10 picioare în iunie-august 1838). O altă chestiune a epocii a fost obligația impusă după 1829 de către guvernul țarist de a se efectua carantina⁴.

Pentru a aduce nava în singurață din raza portului Sulina la Galați/Brăila a apărut în această epocă specializarea de pilot. Funcție, extrem de bine plătită, care îndeplinea rolul de a conduce vasele sosite în portul Sulina, pe brațul Sulina și până în porturile Dunării Maritime. Misiunea era atribuită celor mai buni căpitani care activau în acest areal. De cele mai multe ori printre acești indivizi s-au găsit și unii cu adevărate veleități de pirați. Tariful perceput pentru pilotajul pe distanța dintre Sulina – porturile dunărene și retur a variat în funcție de mai multe chestiuni. În anul 1847 tariful pilotajului a fost 90 de dolari, și a ajuns peste doi la 50 de dolari⁵. Prevederile de carantină au impus navelor intrarea pe fluviu să navigeze aproape de malul drept, otoman. Navigația în amonte a fost îngreunată de diferitele impedimente pe care le avea fluviul. Neamenajarea șenalului navigabil, meandrele numeroase, lipsa semnalizării obliga la angajarea, la Sulina, la doi-trei oameni care aveau rolul de a tracta vasul împotriva curentului alături de echipaj. Aceștia erau plătiți cu sume în jurul valorii de 20 de dolari⁶. Navigația putea fi afectată și de celebrele boli transmise de țânțarii, extrem de numeroși, la oameni. Dizenteria, frigurile și febra dunăreană erau des întâlnite la marinarii epocii din regiunea gurilor Dunării⁷.

Când vasele ajungeau la Brăila și Galați trebuiau să ancoreze pe malul opus, unde așteptau o zi, până aveau voie să se apropie de zona de carantină din porturile dunărene. Malul Dunării era secționat de un zid care oferea un perimetru pentru ca navele să efectueze carantina. Lungimea zidului era de aproape un kilometru, distanța care separa zona de carantină de malul apei avea aproximativ 50 de picioare. Pentru descărcarea și încărcarea vasului se folosea un „sistem ingenios”. Zidul despărțitor avea mai multe găuri care ofereau acces în teritoriul carantinei, prin aceste orificii cerealele erau vărsate, după care marinarii le încăreau în saci și le transportau cu ajutorul scripeților la bordul navelor⁸. O ambarcațiune de

³ Marigny 1846: 39; Norie 1831: 204-205.

⁴ Ardeleanu 2012a: 122-124.

⁵ Norie 1831:203-204; Ardeleanu 2014: 32-34.

⁶ Norie 1831: 203-204; Ardeleanu 2014: 32-34.

⁷ Harwood 1852: 48-49.

⁸ Dent 1854: 27-28.

1.200 quarteri [aproximativ 152 de chintale⁹] era încărcată în două zile. Muncitorii erau remunerați cu 0,5 lire pentru fiecare fiecare 13 chintale încărcate [100 de quarteri], banii fiind plătiți în proporție egală de către negustorii de cereale și căpitanul sau armatorul vasului. Pentru a putea discuta cu negustorii de cereale din port căpitanii vaselor, pe timpul șederii în carantină, apelau la intermediari, oameni ai marilor case comerciale internaționale și zarafi de ocazie. În schimbul intermedierei primeau 10% din valoare comenzii, speculând tranzacțiile valutare ajungeau la un profit mult mai mare¹⁰.

În plan diplomatic, după 1829 s-au încheiat mai multe tratate internaționale care au vizat și navigația pe Dunăre și utilizarea Canalului Sulina. Primul tratat comercial și de navigație care a privit și Dunărea în această epocă a fost cel dintre Austria și Grecia din 1835. Articolul XVII a reglementat statutul celor două state în perimetrul gurilor Dunării. Concluzia finală a fost încurajarea și protecția navigației pe Dunăre și prin gurile sale. Presa vremii a prezentat pe larg subtitlurile acestui tratat și a declanșat în spațiul public o primă fază a ceea ce istoriografia a consacrat-o ca fiind „rusofobia” occidentalilor față de interesele și impedimentele puse traficului și comerțului pe Dunăre de către Imperiul țarist, în special pe Canalul Sulina¹¹. Deja la acea dată Rusia lua în calcul concurența pe care porturilor românești o puteau crea porturilor rusești din nordul Mării Negre și, în special, Odesei care se afla la aproximativ 300 km. În 1838 autoritățile țariste deja aveau finalizat un important raport despre concurența exercitată de porturile Galați și Brăila comerțului prin portul Odessa și mijloacele de contracarare pe care ar fi trebuit să le pună în aplicare¹².

În 1838 s-a încheiat între Sfântul Imperiul roman de națiunea germană și Marea Britanie un tratat comercial și de navigație în continuarea celui din 1829. Discuțiile dintre austrieci și englezi au pornit încă din 1836, cancelarul Metternich înțelegând cât de aberante au fost măsurile luate pentru a crea un sistem de tarife vamale prohibitive. Aceste idei austriece veneau și pe fondul creșterii disputei dintre Prusia și Austria pentru supremația în Europa Centrală și spațiul germanic¹³. Articolul încheiat de austrieci și englezi în 1838 avea 14 articole și stabilea reciprocitatea taxelor de navigație pe teritoriul ambelor imperii, tratamentul reciproc al produselor celor două țări (cu tot cu produsele austriece exportate pe fluviile Elba și Dunăre; și chiar egalitatea în privința numărului de vase austriece cu cele britanice în porturile care aparțineau

⁹ Chintaul (egal cu 100 de kilograme) este unitatea de măsură internațională utilizată pentru măsurarea masei cerealelor în statisticile moderne.

¹⁰ Dent 1854: 27-28.

¹¹ Ardeleanu 2014: 164-173.

¹² Tomuleț & Emilciuc 2012: 55-75.

¹³ Ardeleanu 2012: 142.

Austriei (art. 5)¹⁴. Semnarea Tratatului de comerț și navigație austro-britanic la care se adaugă discuțiile ulterioare pe teme similare conduc fără echivoc la ideea unui puternic interes al cercurilor politice și economice din Londra pentru hinterlandul danubian și navigația pe Dunăre. După ce între Rusia și Imperiul otoman s-au încheiat tratatele de la Adrianopol (1828) și Unkiar Iskelessi (1833) regiunea Dunării de Jos părea o simplă afacere a intereselor rusești. În condițiile date, controlul pe care Rusia îl exercita la gura Sulina și diversele mijloace prin care obstrucționa navigația și comerțul (carantină, abuzuri ale canonierelor rusești, serviciul piloților) la care se adugă cauzele naturale (bancurile de nisip) pe care administrația rusă le tolera au fost factorii care au afectat interesele economice engleze în Țările Române¹⁵.

Epoca tratatului austro-britanic a născut numeroase dispute în mediile internaționale, cazul „cavalerului dreptății și libertății” David Urquhart și a navigației pe Dunăre (1833-1837)¹⁶ și implicațiile internaționale ale chestiunii prilejuite de falimentul casei comerciale engleze din Principate *Bell & Anderson* din București, cu filiala sa de la Brăila condusă de vice-consulul englez din localitate¹⁷, și planurile utopice de a construi la acea vreme un canal între Marea Neagră și Dunăre. Canalul propus de englezi urma să aibă aproximativ 32 de kilometri și să scurteze călătoria navelor de toate impedimentele naturale sau ale politicii rusești de pe canalul Sulina¹⁸.

Nefuncționalitatea tratatului din austro-britanic din 1838 a condus Viena la demararea unor tratative directe cu Imperiul țarist, principalul „protector” al gurilor Dunării. Rusia a făcut unele concesii și în iulie 1840 a semnat la Sankt-Petersburg convenția cu privire la navigația pe Dunăre. Se arată încă o dată lumii întregii, cel puțin în aparență, că Rusia dorea păstrarea principiilor internaționale semnate Congresul de la Viena (1815) cu privire la regimul navigației pe fluviile internaționale¹⁹. Chestiunea navigației pe Dunărea devenea astfel o afacere în doi, în care Austria și Rusia dictau politica la gurile Dunării.

Convenția comercială și de navigație ruso-britanică din ianuarie 1843 a stipulat încă o dată liberatea de navigație pentru toate pavilionale pe

¹⁴ Bădulescu *et. alii* 1957: 335; Florescu 1997.

¹⁵ Vezi pe larg date în Constantin Ardeleanu 2011: 41–56. Spiridon G. Focas 1987: 201. Vernon John Puryear considera că „motivele pentru încheierea noului tratat comercial cu Austria erau numeroase, principalele noi prevederi aveau de a face cu comerțul cerealiier al provinciilor danubiene”. Vernon John Puryear 1935: 141; o prezentare detaliată a politicii Austriei la gurile Dunării în această perioadă vezi și la Manfred Sauer 1987: 185–236; (II), 1990: 72–137.

¹⁶ Problema rusofobiei este dezbătută pe larg se istoriografia românească, vezi atitudinea și acțiunile lui David Urquhart în: Cornelia Bodea 1984: 30–55; Ardeleanu 2010: 337–352.

¹⁷ Cernovodeanu 1998.

¹⁸ Vezi pe larg în V.3.2. *The Danube – Black Sea canal*, în Ardeleanu 2014: 185urm; Ardeleanu 2014: 17–30; Cernovodeanu 1976: 189–209.

¹⁹ Würm 1855: 30.

Dunăre, iar cabinetul de la Sankt-Petersburg își lua încă o dată angajamentul de a garanta (!) un trafic normal pe brațul Sulina, prin amenjări de ordin tehnic²⁰. Situația conflictuală dintre Marea Britanie și Rusia a degenerat după abolirea legii cerealelor și creșterea intereselor engleze pentru grânele din Principate. Tot mai mult s-a pus problema construirii unui canal care să lege Marea Neagră de Dunăre, cu ocolirea gurilor fluviului în scopul de a depăși orice impediment pus comerțul internațional de către Rusia. Influential pamfletar rusofob, David Urquhart, a publicat la Londra în anul 1851 o lucrare cu mare ecou în media britanică anti-rusească, fiind rapid popularizată de publicațiile de scandal²¹.

Animositățile privind dreptul de moștenire la gurile fluviului al „bătrânului” Imperiu otoman aveau să continue până la Războiul Crimeii. Dacă, în mare, aceste tratate au reușit să prevadă și să pună în practică o serie de aspecte fiscale, principalele probleme ale navigației pe Dunăre nu s-au rezolvat. Cu toate angajamentele și taxele încasate guvernul țarist nu a luat măsurile necesare, luate prin angajamentele cu celelalte semnatare ale tratatelor încheiate în epocă, și nu a transformat Canalul și Bara Sulina în arterele necesare traficului maritim internațional. Chestiunea Orientală avea să genereze în 1853 la un conflict în care marile puteri ale vremii au reușit să păstreze suveranitatea otomană asupra celor două Principatele Române și au îndepărtat, în urma Congresului de la Paris din 1856, Rusia de la gurile Dunării.

În termeni cantitativi, navigația pe Dunărea Maritimă a înregistrat o creștere semnificativă după momentul 1829 și înțelegerea e către autorităților române a nevoii de cereale pe piețele occidentale și de infrastructură maritimă în porturile dunărene. În anul 1831, 285 de vase au tranzitat porturile Brăila și Galați. Dintre acestea 182 au ancorat la Galați (63 aparțineau grecilor și turcilor, 54 Rusiei, 31 Franței și Angliei - Insulelor Ioniene, 30 Austriei și 4 erau ale statelor italiene). Cele 105 care au utilizat portul Brăila au avut pavilion greco-turc (38), rus (31), anglo-ionian (19) și austriac (17)²². Anul următor a adus 195 de vase la Galați și 280 la Brăila. În 1833 au ancorat în Galați 193 de vase (87 rusești, 40 turcești, 31 anglo-ioniene, 13 sub pavilion sard, 6 franceze, 4 austriece). Sursele franceze menționează în 1834 un număr de 236 de vase la Galați (60 ioniene, 42 rusești, 36 austriece, 30 grecești, 30 turcești, 18 ale Sardiniei)²³. Peste doi ani sunt consemnate 410 vase, care conform lui Constantin Ardeleanu ar include și vasele care efectuat curse regulate ale companiei austriece. Acestea au aparținut Imperiului otoman (128), grecilor (100), Rusiei (63), Austriei (52) etc²⁴.

²⁰ Pentru problemele tehnice ale Canalului Sulina vezi: Cernovodeanu, 1986, p. 105; Bădulescu *et. alii.* 1957: 110; Ardeleanu 2008: 57-58.

²¹ Urquhart 1851; Bodea 1984 : 49-50.

²² Ardeleanu 2013: 130-141.

²³ Cernovodeanu 1978: 634; Cernovodeanu *et alii.* 1979: 713; Vacalopoulos 1980: 109-110.

²⁴ Ardeleanu 2014: 38.

Dacă primele două decenii de după Tratatul de la Adrianopol și o serie de factori interni și dese perioade de ocupație străină au condus la un export relativ scăzut, perioada de după 1847 și până la declanșare ostilităților anti-rusești din 1853 a condus în porturile dunărene un număr însemnat de vase comerciale. Pe întreagă perioadă portul Galați și-a păstrat un număr mediu de ambarcațiuni care au efectuat activități comerciale în raza acestuia. Cele mai vizibile aplicări benefice ale Tratatului de la Adrianopol care au privit navigația se pot observa din traficul efectuat prin Brăila. Cifra formidabilă la care s-a ajuns în anul 1847, de 1.553 de vase, reprezintă apogeul epocii cuprinsă între două evenimente marcante ale istoriei românilor, Tratatul de la Adrianopol, cu intrarea în vigoare la scurtă vreme a Regulamentelor Organice, și Războiul Crimeii. Avantajul portul Brăila a fost legarea sa la sistemul dunărean al micilor ambarcațiuni care au permis transportul cerealelor din Oltenia până la Brăila și transferarea pe vase maritime occidentale. Cei mai slabi ani au fost 1841-1842 și 1848-1850 când ocupația și slaba producție internă de cereale au afectat inclusiv traficul naval.

Grecii au dominat navigația pe Dunăre obținând o medie de 37,98% din intrările în porturile Brăila și Galați din perioada 1837-1846. urmați de vasele sub pavilion turcesc (28,19%), cele ale Sardiniei (10,10%), rusești (8,42%) și cele sub pavilion austriac (6,02%). Vasele sub pavilion britanic (cu tot cu cele ioniene) și francez au adunat împreună puțin peste 5% din total (Ardeleanu, 2014, p. 39). Perioada 1847-1856 aduce în atenție datele statistice aparținând Comisiei Europene a Dunării și menționează vasele grecești pe prima poziție cu un procent de 48,76/ din total și 51,34% din cel al tonajului. Vasele turcești s-au situat pe poziția secundă cu 13,79% din totalul numărului și 11,28% din cel al tonajului, fiind urmate de cele britanice și austriece cu 8,12% și 7,92% din totalul vaselor și respectiv cu 7,88% și 9,24% din totalul tonajului. Vasele grecești, neutre din punct de vedere al Războiului din Crimeea, au atins un număr de 2.151 în anul 1855 în plin război. Tonajul mediu al vaselor grecești a fost de 1.890 de chintale, fiind urmate de cele otomane cu o medie de 1.460 chintale. Tot în acesta epocă se intensifică relațiile și cu state din vestul Europei și cu statele cu ieșire la Marea Baltică²⁵.

În 1846 cele mai multe nave care au plecat din porturile dunărene către Constantinopol sau către antrepozitele din Mediterana. Din Galați au navigat până la Constantinopol 203 vase, 165 către Trieste 118 către Marsilia, 61 către Genova și 57 către porturile engleze. Abolirea legii cerealelor din Marea Britanie din 1847 a schimbat radical destinația vaselor care achiziționau cereale în porturile românești de la Dunărea Maritimă. Noua stare de fapt a condus la plecarea din Galați a 206 vase care au avut ca destinație Anglia, 145 Marsilia, 123 Constantinopol, 58 au mers la Genova, 39 în Malta etc. În comparație, în 1848 din totalul de vase care au încărcat

²⁵ Ardeleanu 2014: 39.

produse românești la Galați 123 au avut ca destinație antrepozitul otoman de Stambul, 115 Marea Britanie, 44 portul austriac Trieste, 26 Marsilia. Situația portului Brăila arată astfel: În 1846 din totalul de 911 de vase 489 au avut ca punct final Constantinopolul, la Livorno și Marsilia a ajuns 203, la Trieste și Veneța 131 de vase, la Alger 67, în Anglia 11, Malta 10. Anul revoluționar 1848 a schimbat puțin destinația finală a a vaselor plecate cu produse românești din portul Brăila. Dintre acestea 359 au ajuns la Constantinopol, 136 la Trieste și 155 în porturile britanice²⁶.

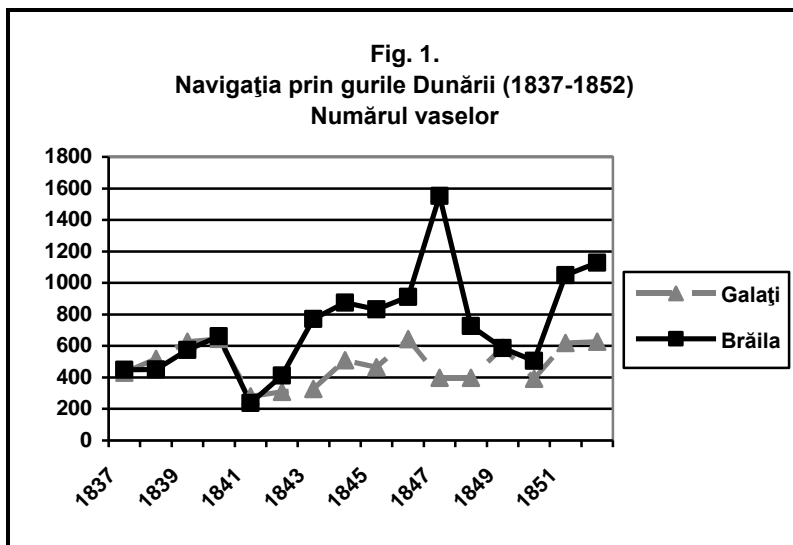
Tratatul de la Adrianopol a marcat intrarea hinterlandului danubian în zona unei piețe concurențiale. Trecerea de la monopolul otoman la capitalismul european este vizibilă din însăși elementele definitorii ale unui port, navigația și comerțul. Încercările, timide la început, ale temerarilor vest-europeni, precum englezii (cu ajutorul ionienilor), au încurajat atât piața autohtonă să se adapteze cerințelor unei producții de cereale pe măsura așteptărilor marilor antrepozite, dar și investiția mediul de afaceri din principalele centre economice europene și din capitalele lor economice și politice. Brăila și Galații anilor 1829-1840 au resimțit transformările Europei moderne. În doar două decenii și jumătate, în porturile hinterlandului dunărean s-au strâns nu numai privilegiile, corăbii și cerealele marilor boieri, cei mai căpătuiți de noua situație, ci și simplii oameni ai mărilor și porturilor, gata să facă din noile așezări casa și afacerea lor.

Tabelul 1.
Navigația prin gurile Dunării (1837-1852)
Numărul vaselor

An	Galați	Brăila	Total
1837	431	448	879
1838	517	451	968
1839	628	575	1.203
1840	645	661	1.306
1841	280	238	518
1842	309	411	720
1843	327	772	1.099
1844	509	875	1.384
1845	464	832	1.296
1846	644	911	1.555
1847	397	1.553	2.215
1848	397	726	1.123
1849	588	587	1.175
1850	391	505	896
1851	619	1.049	1.668
1852	628	1.128	1.756

Sursa: Cernovodeanu *et alii*. 1978: 634;
Cernovodeanu *et alii*. 1979: 713. Ardeleanu 2014: 159.

²⁶ Ardeleanu 2014: 41.



Tabelul 2
Navigația maritimă prin gurile Dunării (1837-1846)
Numărul vaselor

Pavilion	1837	1838	1839	1840	1841	1842	1843	1844	1845	1846
Anglia	15	6	12	8	3	14	7	26	19	52
Austria	84	20	87	92	20	37	77	105	71	58
Franta	-	8	11	1	-	2	3	3	6	7
Grecia	272	259	320	477	196	329	457	561	587	645
Insulele Ioniene	38	40	53	36	23	28	33	38	41	34
Moldova	-	-	-	-	3	7	3	-	9	20
Rusia	53	61	89	103	77	77	149	107	94	101
Sardinia	104	120	194	136	38	71	113	128	97	91
Turcia	282	358	377	412	87	133	216	367	317	500
Valahia	17	12	19	15	9	13	23	17	25	27
Altele	14	14	41	26	14	11	18	32	30	23
Total:	879	896	1.203	1.306	470	722	1.099	1.384	1.296	1.558

Sursa: Cernovodeanu *et alii.* 1978: 634; Cernovodeanu *et alii.* 1979: 713.
Vacalopoulos 1980: 109-110; Ardeleanu 2014: 160.

Tabel 3
Navigația maritimă prin gurile Dunării (1847-1856)
Numărul total de vase și tonaj

Pavilion	Număr	%	Tonaj	%	Media
America	7	0,04	1.604	0,05	229
Austria	1.484	7,61	322.637	9,24	217
Belgia	30	0,15	5.197	0,15	173
Danemarca	64	0,33	7.405	0,21	116
Franta	156	0,80	20.473	0,59	131
Grecia	9.508	48,76	1.793.298	51,34	189
Hanovra	286	1,47	37.971	1,09	134
Insulele Ioniene	332	1,70	47.760	1,37	144
Marea Britanie	1.584	8,12	275.145	7,88	174
Mecklenburg	67	0,34	16.527	0,47	247
Moldova	129	0,66	21.629	0,62	168
Norvegia	106	0,54	14.845	0,43	140
Olanda	286	1,47	37.971	1,09	133
Oldenburg	89	0,46	13.940	0,40	157
Prusia	94	0,48	20.935	0,60	223
Rusia	584	3,00	110.283	3,16	189
Samos	146	0,75	12.911	0,37	88
Serbia	39	0,20	5.088	0,15	130
Sicilia	40	0,21	8.595	0,25	215
Suedia	45	0,23	7.596	0,22	169
Toscana	88	0,45	18.710	0,54	213
Turcia	2.689	13,79	393.896	11,28	146
Valahia	611	3,13	79.109	2,26	129
Fără	30	0,15	4.047	0,12	135
Austrieci	384	1,97	122.947	3,52	320
Francezi	18	0,09	3.865	0,11	215
Total:	19.498	100,00	3.492.800	100,00	179

Sursa: Ardeleanu 2014: 95-162.

BIBLIOGRAFIE

- Ardeleanu, Constantin (2008). *Evoluția intereselor economice și politice britanice la gurile Dunării (1829-1914)*, Brăila: Editura Istros a Muzeului Brăilei.
- Ardeleanu, Constantin (2010). „The Danube Navigation in the Making of David Urquhart’s Russophobia (1833-1837)”, *Transylvanian Review*, vol. XIX, supliment nr. 5, pp. 337-352.
- Ardeleanu, Constantin (2011). „Navigația pe Dunăre și Tratatul austro-britanic din iulie 1838”, *Studii și materiale de istorie modernă*, vol. XXIV, pp. 41-56.
- Ardeleanu, Constantin (2012a). *Gurile Dunării – o problemă europeană. Comerț și navigație la Dunărea de jos în surse contemporane (1829-1853)*, Brăila, Editura Istros a Muzeului Brăilei.
- Ardeleanu, Constantin (2012b). „James Baillie Fraser’s Memorandum on the Danube Black - Sea Canal (1837)”, *Analele Universității <<Ovidius>> Constanța, Seria Istorie*, vol. IX, pp. 17-30.
- Ardeleanu, Constantin (2013). „The Navigation of the Lower Danube (1829-1853)”, *Transylvanian Review*, vol. XXII, supliment nr. 2, pp. 130-141.
- Bădulescu, Lucia; Canja, Gheorghe; Glaser, Edwin (1957) *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*, București: Editura Științifică.
- Beattie, William (1844). *The Danube: Its History, Scenery, and Topography*, Londra.
- Bodea, Cornelia (1984). „David Urquhart, Principatele și mișcarea națională română”, *Unirea Principatelor și puterile europene*, București, pp. 30-55.
- Cernovodeanu, Paul (1976). „Românii și primele proiecte de construire a canalului Dunăre-Marea Neagră (1838-1856)”, *Revista de istorie*, t. XXIX, nr. 2, pp. 189-209.
- Cernovodeanu, Paul (1986). *Relații comerciale româno-engleze în contextul politicii orientale a Marii Britanii (1803-1878)*, Cluj-Napoca: Editura Dacia.
- Cernovodeanu, Paul (1998). „Implicațiile de ordin politic ale activității și falimentul casei de comerț „Bell & Anderson” din București”, *Studii și materiale de istorie modernă*, vol. XII, pp. 3-21.
- Cernovodeanu, Paul; Marinescu, Beatrice (1979). „British trade in the Danubian Ports of Galatz and Braila between 1837 and 1853”, *Journal of European Economic History*, t. VIII, nr. 3, pp. 707-741.
- Cernovodeanu, Paul; Marinescu, Beatrice; Gavrilă, Irina (1978). „Comerțul britanic prin Galați și Brăila între 1837-1852”, *Revista Istorică*, t. XXXI, nr. 1, pp. 629-650.

- Dent, E.G. (1854). „Sailing Directions from the Archipelago to the Danube, with Remarks on the Voyage”, *The Mercantile Marine Magazine and Nautical Recorde*, Londra, vol. I, ianuarie-decembrie 1854, pp. 23-28.
- Florescu, Radu R. (1997). *The Struggle against Russia in the Romanian Principalities: A Problem in Anglo-Turkish Diplomacy 1821-1854*, Iași: Center for Romanian Studies.
- Focas, Spiridon G. (1987). *The Lower Danube River. In the Southeastern European Political and Economic Complex from Antiquity to the Conference of Belgrade of 1948*, New York: Boulder.
- Harwood, John (1852). *Stamboul and the Sea of Gems*, Londra: Richard Bentley.
- Marigny, de E.T. (1846). „Description des phares russes de la Mer Noire et de la Mer d’Azov”, *Anales maritimes et coloniales*, XXXI, seria III, t. I.
- Norie, J.W. (1831), *New Piloting Directions for the Mediterranean Sea, the Adriatic, or Gulf of Venice, the Black Sea, Grecian Archipelago, and the Seas of Marmara and Azof: Written to Accompany the New Chart of the Mediterranean Sea*, Londra.
- Puryear, Vernon John (1935). *International Economics and Diplomacy in the Near East. A Study of British Commercial Policy in the Levant 1834–1853*, Stanford: Stanford University Press.
- Sauer, Manfred (1987). „Österreich und die Sulina Frage”, (I), *Mitteilungen des Österreichischen Staatarchivs*, XL, pp. 185–236.
- Spratt, T., (1857). „Remarks on Serpent Island”, *Journal of the Royal Geographical Society of London*, Londra, vol. XXVII, pp. 220-224.
- Tomuleț, Valentin; Emilciuc, Andrei (2012). „Un document inedit despre măsurile Guvernului rus de contracarare a concurenței porturilor Galați și Brăila în favoarea comerțului prin portul Odessa (1838)”, *Analele Universității <Dunărea de Jos> din Galați, Seria 19 - Istorie*, t. XI, nr. 11, pp. 55-75.
- Urquhart, David (1851). *The mystery of the Danube: showing how through secret diplomacy that river has been closed, exportation from Turkey arrested, and the re-opening of the Isthmus of Suez prevented*, Londra: Bradbury and Evans.
- Vacalopoulos, Constantin Ap. (1980) „Données statistiques sur la prédominance du potentiel hellénique dans la navigation et le commerce au bas Danube (1837-1858)”, *Balkan Studies*, t. XXI, pp. 109-110.
- Würm, Christian Friedrich (1855) *Vier Brief über die freie Donau Schifffahrt*, Leipzig: Gustav Mayer.
- *** (1857). *A Handbook for Travellers*.