



TRATATIVE ROMÂNNO-SÂRBE PENTRU CONSTRUIREA UNUI POD PESTE DUNĂRE LA CUMPĂNA SECOLELOR XIX-XX

de Marius TĂNASE

ABSTRACT

For centuries, the Danube – the second-longest river in Europe – has always been both a commercial road and a barrier for the people living on its banks. The real progress of human civilization on the banks of the Danube began with the building of the first bridges across the river. But here, on the Lower Danube, which also comprises the Romanian-Serbian river border, after the ephemeral Roman bridge from the 2nd and 4th century AD, no bridge was built until the end of the 19th century. After 1878, when Romania and Serbia became independent states, the two neighboring countries began talks for building a railway bridge across the Danube, which formed the entire natural border between them. In this respect, after intensive endeavors and negotiations, in 1898 and 1913, Romania and Serbia signed two conventions for building a railroad bridge, but the financial conditions and the outbreak of the Great War postponed their plans. The new territorial conditions after WWI and the appearance of the Romanian-Serbian land border in the Banat region with a strong railway system led to the abandonment of the plans for the bridge, although in the 1930s some Romanian engineers unsuccessfully tried to revive the plans of the bridge. The bottom line is that it was not until 1972 when Romania and Serbia (Yugoslavia) managed to build their first connection across the Danube, a road bridge over the dam of the “Iron Gates” Hydropower Plant.

De-a lungul timpului, fluviul Dunărea¹ a reprezentat atât o importantă arteră comercială a Europei centrale și de est, cât și o barieră temporară în calea diverselor forțe expansioniste ajunse pe malurile sale. Tentativele acestora de a forța Dunărea au pendulat când dinspre sud, când dinspre nord. Astfel, sunt numeroase exemple, care pot începe încă din antichitate cu grecii și romanii în încercările lor de a supune teritoriile de la nord de Dunăre, pentru ca, la finele antichității, să urmeze migratorii germanici și slavi, care au trecut Dunărea dinspre nord. În Evul Mediu a fost rândul turcilor să forțeze Dunărea dinspre sud, urmași ulterior, dar în sens invers, de către trupele Imperiului Habsburgic și, nu în ultimul rând, de către cele țariste.

Dintre toți acești cuceritori ce au traversat Dunărea până la finalul secolului al XIX-lea, doar romanii au dispus efectiv de capacitatea tehnologică, forța economică și voința politică de a-și consolida stăpânirea pe celălalt mal al fluviului prin construcția de poduri (fixe) peste Dunăre. Iar aici avem în vedere atât celebrul pod dintre castrele romane Pontes și Drobeta construit de Apolodor din Damasc la ordinele împăratului Traian în anii 103-105 d.Hr., precum și pe cel ridicat în domnia împăratului Constantin cel Mare între cetățile Oescus și Sucidava și finalizat în anul 328 d.Hr. Urmare a presiunii migratorilor din nord, ambele poduri au avut însă cel mai probabil o existență de doar câteva decenii. Datorită îngustimii Dunării la ieșirea din Cazane, podul lui Traian a avut o lungime de 1135 m, în timp ce podul lui Constantin cel Mare, din cauza lățimii fluviului din acea zonă, avea o lungime totală de 2437 m. Ambele poduri aveau în componență o construcție din piloni de piatră și mortar, peste care era așezată suprastructura din lemn a podului, ele reprezentând adevărate minuni arhitectonice și ingineresti atât pentru epoca antică, cât și pentru cea medievală. Declinul tehnologic și economic ce a urmat Antichității romane la Dunărea de Jos a fost atât de sever încât vreme de mai bine de un mileniu și jumătate nu au mai existat nici măcar încercări de construire a unor poduri (fixe) peste această porțiune a fluviului².

În Evul Mediu, în ciuda obstacolului dunărean, între români și sârbi au existat permanente legături economice și politice, dar condițiile tehnologice și financiare medievale nu au permis nici măcar la nivel de proiect imaginar construirea unui astfel de pod peste

Dunăre, iar această situație s-a perpetuat până în epoca modernă. Abia în a cea de-a doua jumătate a secolului al XIX-lea, odată cu apariția statelor moderne român și sârb, se putea vorbi despre o reală consolidare a relațiilor economice și politice dintre cele două state, deși încă exista obstacolul suzeranității otomane.

În acest sens, în vara anului 1878, la Congresul de Pace de la Berlin, a fost recunoscută independența de stat a României și, respectiv, a Serbiei, dispărând astfel și ultimele obstacole externe din calea apropierei economice și politice depline a celor două state. Deși în acea epocă a existat în ambele state o reală voință politică de consolidare a relațiilor bilaterale, devenise totuși evident faptul că relațiile economice dintre acestea erau adesea îngreunate și de scurta graniță naturală formată în totalitate de Dunăre, mai precis între Vârciorova³ și Gura Timocului (sau satul Pristol, pe partea românească a fluviului). Acestui impediment i se adăuga inexistența unei legături feroviare directe, într-o epocă în care Europa se afla în plină extindere a rețelelor feroviare. De aceea, cea mai sigură alternativă pentru depășirea acestor obstacole economice era construirea unui pod peste Dunăre în vederea racordării sistemelor de cale ferată din România și Serbia.

Ideea construirii unui pod peste Dunăre nu a apărut numai din dorința celor două state vecine de a avea relații economice mai puternice. Ea s-a datorat și conjuncturii politice și economice din această zonă a Europei la sfârșitul secolului al XIX-lea, conjunctură care a suferit însă modificări majore în primele două decenii ale secolului al XX-lea printr-o serie de evenimente, precum schimbarea dinastiei din Serbia în 1903, criza bosniacă din 1908, războaiele balcanice din anii 1912-1913, apoi Primul Război Mondial.

Situația economică a României de la sfârșitul secolului al XIX-lea și începutul secolului al XX-lea era destul de asemănătoare cu cea a Serbiei. Chiar dacă statutul României pe plan extern era mai solid, iar economia românească era mai dezvoltată decât cea a Serbiei, totuși situația fărănimei din Serbia era mai bună decât a celei din România, iar relațiile sociale păreau și ele mai avansate în Serbia decât în România.

Pe plan extern însă, în ultimele două decenii ale secolului al XIX-lea, ambele state s-au aflat sub o împovărătoare dominație economică austro-ungară. Această situație se datora tratatelor economice

dezavantajoase pe care România și Serbia au fost nevoite să le încheie cu Dubla Monarhie în anul 1875⁴ și, respectiv, în 1881⁵, în schimbul recunoașterii înlăturării suzeranității otomane. Mai ales în cazul Serbiei, respectivul tratat aducea o gravă atingere suzeranității statale. Tocmai de aceea, atunci când tratatele au expirat sau au fost denunțate, atât România cât și Serbia au căutat noi parteneri economici și piețe de desfacere pentru produsele lor neprelucrate. În plus, ele s-au confruntat cu blocarea accesului produselor proprii spre Austro-Ungaria. Toate acestea au dus la izbucnirea unor așa-numite războaie vamale ale României și Serbiei cu Austro-Ungaria. În ultimii ani ai secolului al XIX-lea aceste războaie vamale au luat sfârșit, dar România și Serbia hotărâseră deja că era nevoie de o legătură feroviară între cele două state, ajungându-se astfel la semnarea unei convenții pentru construirea unui pod peste Dunăre⁶.

Proiectul unui pod peste Dunăre nu s-a putut concretiza imediat după obținerea independenței din mai multe motive. Astfel, primii ani de după 1880 au fost destul de tulburi în Serbia, iar aici avem în vedere luptele politice dintre guvern și radicalii lui Nikola Pašić, răscoala din Timoc din anul 1883 (destul de aproape de zona de amplasament a podului) și, nu în ultimul rând, înfrângerea suferită de Serbia în fața Bulgariei în războiul din 1885. Toate acestea, împreună cu crizele politice din Serbia de la sfârșitul deceniului nouă al secolului al XIX-lea, au temporizat într-o anumită măsură relațiile bilaterale dintre cele două state vecine. În plus, din primul moment, Austro-Ungaria s-a poziționat ferm împotriva unei legături feroviare româno-sârbe peste Dunăre. În acest sens, războiul vamal româno-austro-ungar de la sfârșitul secolului al XIX-lea a constituit, probabil, atât un impediment, cât și un impuls în vederea demarării unui asemenea proiect.

Schimbările de pe scena politică sârăbă ce au avut loc după anul 1889, odată cu abdicarea regelui Milan Obrenović⁷, mai ales câștigarea alegerilor de către

radicali, au dus la propagarea tot mai intensă a ideilor de emancipare a Serbiei de sub tutela economică a Austro-Ungariei. Astfel, una dintre primele teme importante de discuție ale noului ministru al României la Belgrad, Gheorghe Rosetti-Solescu, au fost legate tocmai de planurile Serbiei de extindere a rețelei feroviare în vederea realizării joncțiunii cu drumurile de fier ale României⁸.

Înceapereoadă, guvernul Serbiei se afla în tratative cu o societate austro-germană în vederea construirii căii ferate Niș–Radujevac, în apropierea graniței cu România. În acest sens, Rosetti-Solescu era asigurat că partea sârăbă nu va lua decizia finală decât după ce se va pune de acord cu omologii români în privința locului unde se va realiza joncțiunea dintre cele două rețele de cale ferată. În acest context, șeful Departamentului Lucrărilor Publice din Serbia, P. Velimirović, arăta că joncțiunea dintre cele două rețele de cale ferată trebuia să se facă între Gruia (România) și Radujevac (Serbia), care ar fi fost o variantă mai bună decât Turnu Severin-Cladova, întrucât, s-ar fi apropiat prea mult de capătul liniei ferate austro-ungare Timișoara–Orșova. De altfel, încă din 1879 se realizase joncțiunea căilor ferate austro-ungare cu cele românești prin darea în folosință a tronsonului⁹ de cale ferată dintre Orșova și Vârciorova. Economiiștii sârbi considerau că printr-o linie ferată de nici 100 de km între Craiova și Gruia se putea face legătura cu linia Niș–Salonic sau, în perspectivă, cu linia spre Adriatică¹⁰. Cu toate acestea, clasa politică românească din acea vreme, în frunte cu regele Carol I, era mult mai interesată de consolidarea legăturilor cu Occidentul decât de o mai strânsă legătură cu zona Balcanilor.

După anul 1890, situația părea să se schimbe. Deși ambele state erau încadrate în orbita Triplei Alianțe, mai ales în cea a Austro-Ungariei, România și Serbia făceau primii pași spre ieșirea de sub tutela economică și politică a Dublei Monarhii. Apropierea româno-sârăbă avea la bază nu numai diferendele celor două state cu

¹Precizăm că atunci când folosim termenul Dunăre, ne referim de fapt la Dunărea de Jos, cu alte cuvinte la porțiunea fluviului care străbate teritoriul României de azi.

²Merită menționat, în mod excepțional, podul militar de vase de la Siliștioara/Corabia-Măgura, din august 1877, construit spre a fi utilizat la trecerea trupelor române în Bulgaria. Un moment de răscruce în această direcție l-a reprezentat inaugurarea în 14/26 septembrie 1895 a podului „Carol I” de la Cernavodă, proiectat și realizat de o echipă de ingineri condusă de Anghel Saligny (1854-1925).

³Localitatea de hotar Vârciorova, cu gară și vamă, (Verciorova, în documentele vremii) era poziționată la est de Orșova, care la acea vreme făcea parte din Imperiul Austro-Ungar. În prezent, vatra localității este acoperită de apele lacului de acumulare al hidrocentralei „Porțile de Fier I”.

⁴Posibil și din cauza clauzelor sale defavorabile, autoritățile române nu s-au grăbit să ratifice tratatul cu Dubla Monarhie, astfel că acesta a intrat în vigoare abia spre jumătatea anului 1876 (*Lege de ratificare a Convențiunii de comerț încheiată la Viena, la 10/22 iunie 1875, între România și Austro-Ungaria*, în Monitorul Oficial al României nr.113 din 26 mai 1876).

⁵În perioada aprilie-iunie 1881, Serbia a încheiat mai multe convenții economice și politice, unele dintre ele secrete, cu Austro-Ungaria prin care erau acordate mari înlesniri exportului de mărfuri industriale austriece în Serbia, respectiv exportului de cereale, vite și porci din Serbia în Austria. În general aceste tratate au fost net în favoarea economiei austro-ungare, iar drept recompensă cneazul Milan Obrenović obținea sprijinul Vienei în vederea proclamării țării sale regat, aspect care s-a petrecut la începutul anului 1882.

⁶Istorijs Srpskog Naroda, knjiga 6, tom 1, „Od berlinskog kongresa do ujedinjenja, 1878–1918”, Beograd, 1994, p.105.

⁷Milan Obrenović IV (1854-1901), cneaz/rege al Serbiei între anii 1868/1882-1889, a fost fiul lui Miloš Obrenović (1829-1861) și al Mariei Elena Catargi (1832-1879), cunoscută și sub numele de Maria Obrenovici, fiica Marelui Logofăt Constantin (Costin) Catargi. Maria Obrenovici este cunoscută în epocă și datorită relației sale cu domnitorul Alexandru Ioan Cuza. Bunicul patern al lui Milan era Jevrem Obrenović (1790-1856), fratele mai mic al primului principe modern al Serbiei, Miloš Obrenović I (1780-1860). În anul 1875, Milan s-a căsătorit cu moldoveanca Natalia Cheșcu, bunicul ei, Petru Cheșcu, fiind Mare Vornic în Moldova pe la 1800. În urma acestei căsătorii, în anul 1876 s-a născut Alexandru Obrenović (1876-1903), viitor rege al Serbiei în perioada 1889-1903 (pe larg în *Legături dinastice româno-sârăbe în cea de-a doua jumătate a secolului al XIX-lea*, în BSLI nr.1/2021, pp.23-29).

⁸Arhiva Ministerului Afacerilor Externe al României, București (în continuare se va cita AMAE), vol.287, Serbia, *Raport diplomatic de la Belgrad, 31 mai 1889*, ff.111-112.

⁹Pe larg în Toader Popescu, *Proiectul feroviar românesc* (1842-1916), SIMETRIA, București, 2014, pp.54, 249.

¹⁰AMAE, vol.287, Serbia, Raport diplomatic de la Belgrad, 31 mai 1889, f.112.

mai-marele vecin de la nord, dar și altele cu tânăru, dar energicul stat bulgar. Poate că tocmai de aceea Serbia venea acum cu soluția construirii podului între Turnu Severin și Cladova, care se găsea astfel la doar 19 km de granița austro-ungară și la peste 70 km de cea bulgară.

Ideea podului peste Dunăre și a joncțiunii căilor ferate a fost reluată constant în ultimii ani ai secolului al XIX-lea. Astfel, în cadrul unei întrevederi cu regele Carol I din primăvara anului 1893, la scurt timp de la lovitura de stat de la Belgrad a regelui Alexandru Obrenović, ministrul Serbiei la București, Stojan Bošković, a redeschis problema podului peste Dunăre, dar de această dată între Turnu Severin și Cladova, făcând apoi aluzie la podul lui Traian din antichitate, care avusese aproximativ aceeași locație. Regele Carol I s-a mulțumit doar să zâmbească în fața unei asemenea comparații¹¹.

Serbia se afla într-o situație mai grea decât România la sfârșitul secolului a XIX-lea, fiind pur și simplu izolată de mai-marele său vecin de la nord. La această situație Serbia a răspuns prin reluarea mai vechiului proiect al liniei ferate spre Marea Adriatică. Aceasta urma să treacă pe valea Timocului până la Niș, iar de acolo prin teritoriul Imperiului Otoman, trebuia să lege Serbia de Marea Adriatică. Punctul de plecare din nord al acestei linii ferate era Cladova, chiar lângă granița cu România. În felul acesta se putea realiza joncțiunea liniilor ferate românești și sârbești printr-un pod peste Dunăre între Turnu Severin și Cladova¹². Un asemenea proiect putea oferi o cale sigură pentru exportul produselor sârbești spre vest și ieșirea Serbiei din impasul creat de boicotarea produselor sale de către Austro-Ungaria. La fel de bine, proiectul putea servi și intereselor economice românești prin crearea unei noi rute comerciale spre vest în condițiile relațiilor economice tensionate cu Austro-Ungaria.

Diplomația sârbă a început încă din anul 1895 să tatoneze Sublima Poartă în vederea obținerii acordului acesteia pentru construirea unei căi ferate care să asigure ieșirea Serbiei la Marea Adriatică prin Kosovo și nordul Albaniei. Totodată au fost reluate și negocierile cu România în vederea construirii unui pod peste Dunăre. În felul acesta, pe viitor, Serbia putea realiza și legătura cu liniile ferate rusești¹³.

Inaugurarea¹⁴ podului de cale ferată de la Cernavodă, în 14/26 septembrie 1895, a atras laudele și admirația ministrului Serbiei la București, K.N. Hristić. Acest eveniment a resuscitat interesul ambelor state pentru construirea unui pod comun peste Dunăre, dar în locații diferite: România încă susținea varianta Gruia-Radujevac, pe când Serbia avansa varianta Turnu Severin-Cladova¹⁵.

La finalul anului 1895 și începutul lui 1896 discuțiile pe tema podului au fost reluate la București de către ministrul Serbiei, K.N. Hristić și omul politic liberal, George Manu, directorul Monopolurilor Statului. Cu acest prilej Hristić a amintit despre discutarea de către guvernul sârb a proiectului căii ferate Niș–Cladova, în speranța realizării joncțiunii Turnu Severin-Cladova. Aceeași idee a fost expusă de diplomatul sârb și în fața regelui Carol I cu prilejul unui dineu la Palat. Suveranul României s-a arătat foarte receptiv față de o asemenea propunere, evidențiind avantajele ce se puteau crea pentru România prin realizarea deschiderii rețelei feroviare românești spre Marea Egee. Cu toate acestea, încheierea unui acord scris nu a putut fi îndeplinită în acel an din motive financiare¹⁶.

În octombrie 1897, în fruntea Consiliului de Miniștri al Serbiei a ajuns Vladan Đorđević. La numirea în funcție acesta a declarat că prima chestiune de care se va ocupa noul guvern va fi joncțiunea căilor ferate cu România. Chiar și regele sârb Alexandru Obrenović a cerut grăbirea semnării convenției privind joncțiunea căilor ferate¹⁷. În privința joncțiunii căilor ferate la Turnu Severin, regele Serbiei îl încredința pe ministrul român la Belgrad că, după revenirea lui Vladan Đorđević de la Constantinopol, la București se va deplasa K.N. Hristić în vederea semnării Convenției. Diplomatul român Ioan N. Papiniu și-a arătat în continuare nemulțumirea față de dorința fostului guvern sârb de a introduce la art.4 din Convenție o declarație explicativă prin care se permitea Serbiei să înceapă chiar mai târziu lucrările de joncțiune de pe teritoriul sârb și nu în același timp cu lucrările de construire a podului, așa cum urma să procedeze România. Regele Serbiei a pus acest lucru pe seama opoziției fostului guvern față de proiectul de joncțiune prin Turnu Severin și pe starea precară a finanțelor

Serbiei. Cu toate acestea, noul guvern era de acord cu joncțiunea prin Severin și sprijinea intensificarea demersurilor pentru construirea podului. Papiniu mai remarcă și un alt aspect destul de interesant. El era de părere că Serbia se temea de realizarea unei înțelegeri româno-bulgare în privința joncțiunii căilor ferate în apropierea graniței cu Serbia, înainte de joncțiunea căilor ferate române și sârbești. Tocmai de aceea, prin formularea vagă a art.4 din Convenție, se dorea păstrarea de către Serbia a dreptului de a renunța la joncțiunea căilor ferate prin Severin. De aici rezulta că problema nu era neapărat una financiară. De asemenea, regele sârb Alexandru Obrenović vorbea despre posibila înlocuire a ministrului Serbiei de la București, K.N. Hristić cu M. Đorđević pe care îl recomanda ca fiind un om de-ai săi de încredere¹⁸.

După mai multe runde de negociere, prima convenție româno-sârbă care reglementa chestiunea unui pod peste Dunăre între Cladova și Turnu Severin și joncțiunea căilor ferate¹⁹ a fost încheiată la București în data de 6/18 ianuarie 1898 de către Președintele Consiliului de Miniștri și, totodată, ministru al Afacerilor Străine, D.A. Sturdza și ministrul de Justiție al Serbiei, K.N. Hristić. Despre convenție vorbea și noul ministru sârb la București, M.K. Đorđević, care, într-o telegramă de la începutul lunii februarie 1898, arăta că se așteaptă ca acordul bilateral să fie dezbătut curând în Parlamentul de la București²⁰.

Convenția²¹ stabilea realizarea joncțiunii căilor ferate românești și sârbești prin construirea unui pod peste Dunăre între Turnu Severin și Cladova. Dispozițiile art.2 stipulau ca studiile privind planurile și devizele podului și ale joncțiunii căilor ferate urmau să fie realizate prin strădania guvernului român²², iar la toate acestea participau și ingineri sârbi, care se subordonau directorului lucrărilor. Totodată, conform prevederilor art.3, guvernul român se angaja să termine planurile și devizele până la sfârșitul lunii septembrie 1899.

Referitor la cheltuielile generate de studiile și construcția podului, ele urmau a fi suportate în mod egal

de cele două guverne, iar cheltuielile de pe teritoriul fiecărui stat, inclusiv cele de întreținere, trebuia să fie suportate de statul respectiv. Cu toate acestea, la art.6 se preciza că totalitatea fondurilor necesare pentru studii și construcție vor fi procurate de statul român, urmând ca Serbia să ramburseze României partea sa, conform unui acord ce va fi semnat între cele două state. Ratificările s-au făcut la București la data de 10/22 octombrie 1898, din partea României purtând semnătura lui D. I. Ghica, secretar general la Ministerul Afacerilor Străine²³.

Într-un studiu²⁴ al unui specialist român în domeniu din perioada interbelică, dedicat problemei construirii unui pod peste Dunăre între România și Iugoslavia²⁵ se aprecia că tocmai situația geopolitică din Balcani, de la sfârșitul secolului al XIX-lea a fost cea care a dus la conturarea unui astfel de proiect. De asemenea, situarea celor două state în sfera de influență a Austro-Ungariei, deci a Triplei Alianțe, a permis alegerea localității Turnu Severin ca loc pentru construirea podului.

Studiile de teren au început încă din 1899, dar criza financiară din anul 1900 a dus la imposibilitatea punerii în practică a convenției. Instalarea lui Edgar Mavrocordat în funcția de ministru al României la Belgrad, în martie 1900, a impulsionat negocierile pentru construirea podului. El a fost primit curând și de către regele sârb Alexandru Obrenović, căruia i-a vorbit despre impedimentul materializării acestui proiect, din cauza faptului că Serbia deținea în zona limitrofă României doar linie ferată cu ecartament îngust. De aceea, ministrul român a arătat că era nevoie de investiții serioase pentru amenajarea zonei respective din Serbia. Chiar și fostul rege Milan Obrenović a observat aceste neajunsuri și a propus, în consecință, amânarea provizorie a construirii podului până când Serbia va reuși să amenajeze în zonă o cale ferată cu ecartament normal²⁶.

În cadrul audienței pe care a avut-o la regele Carol I în data de 2/14 aprilie 1900, ministrul Serbiei la București, M. Miličević, a abordat, printre alte subiecte (situația internă și externă a celor două state, relațiile cu Bulgaria etc.) și pe cea a podului peste Dunăre, fără a se

¹¹ Arhiva Serbiei, fond „Ministarstvo Inostranih Dela Kraljevine Srbije – Političko Odeljenje (1871-1918)” (în continuare se va cita ASMID), Belgrad, Serbia, 1893, I/4, f.1415.

¹² M. Vojvodić, *Putevi Srpske Diplomacije – Ogledi o spoljnoj politici Srbije u XIX i XX veku*, Editura Clio, Beograd, 1999, p.151.

¹³ Č. Popov, D. Đorđević, N. Rakočević, Đ. Mikić, K. Milutinović, V. Krestić, A. Radenić, M. Ekmečić, *Istorija Srpskog Naroda. Šesta Knjiga, Prvi Tom, „Od Berlinskog Kongresa do Ujedinjenja, 1878-1918”*, Beograd, 1983, p.164.

¹⁴ Actul de fundare și, respectiv, Actul de inaugurare a Podului de la Cernavodă sunt reproduse în albumul întocmit de Nicolae Șt. Noica, *Lucrări publice în vremea lui Carol I*, Editura Cadmos, București, 2008, pp.30-33.

¹⁵ ASMID, 1895, I/10, doc. nr.1576.

¹⁶ ASMID, 1896, I/9, doc. nr.312.

¹⁷ AMAE, vol.7, 1897, Raport nr.597 de la Belgrad, 15/27 octombrie 1897, ff.88-92.

¹⁸ AMAE, Telegramă de la Belgrad, 22 noiembrie/4 decembrie 1897, f.103.

¹⁹ D. Đorđević, *Projekt Jadranske Železnice u Srbiji (1896–1912)*, în „Istorijski Glasnik”, 3-4, 1956, pp.4-5.

²⁰ ASMID, MF, r.186/1898, c.265, Telegramă de la București nr.10/04.02.1898.

²¹ Legea pentru ratificarea Convențiunii încheiată la 6/18 ianuarie 1898, între Romania și Serbia, pentru joncțiunea liniilor ferate ale celor două țări, în Monitorul Oficial al României nr.156 din 17 octombrie 1898.

²² AMAE, vol.8, 1898, Convenție dintre România și Serbia cu privire la construirea podului de cale ferată Turnu Severin – Kladovo, București, 6/18 ianuarie 1898.

²³ Monitorul Oficial al României nr.156 din 17 octombrie 1898.

²⁴ M. Tudoran, *Amplasamentul noului pod peste Dunăre*, București, 1933, p.5.

²⁵ La sfârșitul anului 1918, Regatul Serbiei s-a unit într-o primă fază cu Regatul Muntenegrului sub domnia regelui Petru I Karageorgevici (1844-1921), ginerele ultimului rege muntegrec Nicolae I (1841-1921). Ulterior, la numai câteva săptămâni distanță, avea să ia naștere Regatul Sârbilor, Croaților și Slovenilor. La 3 octombrie 1929 entitatea a luat numele de Regatul Iugoslaviei, dar fiind invadată de Puterile Axei în aprilie 1941, în anii 1943-1945 a avut o existență discutabilă. Iugoslavia a fost redenumită în 1946 Republica Populară Federativă Iugoslavia, prin instalarea unui guvern comunist, pentru ca în 1963 să devină Republica Socialistă Federativă Iugoslavia (R.S.F. Iugoslavia), entitate care ulterior s-a dezintegrat în anul 1991 (urmare a unor conflicte violente între fostele republici, din motive religioase, etnice, economice și politice).

²⁶ AMAE, Serbia, vol.10, 1900, f.91.

stabili, însă, ceva concret. Suveranul român a remarcat că împrejurările interne au amânat începerea lucrărilor și că, în timp, trebuie găsită o variantă mai bună de racordare decât cea dintre Cladova și Turnu Severin, piedica principală constând în existența ecartamentului îngust la liniile ferate din Serbia, care ar fi presupus cheltuieli suplimentare de transbordare a mărfurilor²⁷.

Discuțiile dintre Edgar Mavrocordat și regele sârb Alexandru Obrenović au continuat în toamna anului 1900 și au dus la schimbarea atitudinii Serbiei, care a acceptat de această dată vechea alternativă dintre Gruia și Radujevac. Chiar și regele Serbiei se vedea nevoit să recunoască dificultatea executării traseului Negotin-Cladova, din cauza terenului accidentat, față de varianta Negotin-Radujevac. Noua variantă era mai avantajoasă și pentru România datorită drumului mai scurt prin Gruia. Suveranul Alexandru Obrenović considera că trebuia să fie făcute noi demersuri comune la Sublima Poartă pentru obținerea acordului de ieșire a Serbiei la Marea Adriatică prin Albania. În momentul respectiv, regele Alexandru Obrenović considera că Serbia putea profita și de neînțelegerea crescândă dintre Poarta Otomană și Imperiul Austro-Ungar pe tema prelungirii liniei ferate din Bosnia prin Novi Pazar și Kosovo²⁸.

Pe de altă parte, Serbia a întâmpinat și alte obstacole, deoarece pentru construirea liniei ferate spre Adriatică avea nevoie atât de acordul Înaltei Porți, cât și de bani, pe care nu îi avea. Negocierile în acest sens nu au avut succes din cauza opoziției Austro-Ungariei și indeciziei Rusiei de a sprijini un asemenea proiect. Dubla Monarhie avea propriul plan de construire a unei linii ferate spre sud prin sangeacul Novi Pazar. De asemenea, era nevoie și de sprijinul statelor occidentale, precum Franța și Italia²⁹.

Proiectul a fost reluat în 1901, mai ales pe segmentul liniei ferate spre Adriatică, în acest sens fiind contactate o serie de firme occidentale. În ceea ce privește podul peste Dunăre, Guvernul Serbiei propunea acum schimbarea amplasamentului podului de la Cladova la Radujevac, care ar fi fost o soluție mai ușor de conectat cu linia de pe valea Timocului. România s-a arătat și ea interesată de această soluție prin Radujevac, dar a arătat că nu va putea începe lucrările la pod până când nu va fi construită linia spre Adriatică. În plus, nici România nu avea construită infrastructura feroviară care să asigure legătura prin Gruia-Radujevac. Serbia a continuat să

caute sprijin în străinătate pentru acest proiect. După o serie de tatonări la Paris, la jumătatea anului 1901, chiar și ministrul francez de externe, Theophile Delcassé, s-a arătat plăcut impresionat de proiectul unei căi ferate care să lege Dunărea de Adriatică. Aceste declarații nu s-au materializat în niciun fel. Pentru a zădărnici planul Serbiei, Imperiului Otoman a avansat propunerea unei linii ferate de la Salonic prin Bitola până la Valona. Deși Serbia a mai încercat să atragă capital străin, mai întâi german, apoi francez, măcar pentru construirea liniei ferate de pe valea Timocului, nici aceste proiecte nu s-au materializat. În acest fel, atât proiectul unei linii ferate spre Adriatică, cât și cel al joncțiunii cu căile ferate române printr-un pod peste Dunăre au fost abandonate pentru o bună perioadă de timp³¹.

Evenimentele din anul 1903 – schimbarea dinastiei din Serbia – au dus la reorientarea politicii externe a Serbiei spre statele viitoarei Triple Înțelegeri. În anii care au urmat au existat o serie de proiecte austro-ungare ce vizau chiar mai multe linii ferate spre sud care să lege Imperiul Austro-Ungar, prin sangeacul Novi Pazar, de Imperiul Otoman cu ieșire spre Salonic și Marea Adriatică. Planurile sârbești trebuia să fie acum legate de cele austro-ungare. Convorbirile cu Dubla Monarhie au continuat și în anii următori. Ministrul sârb în România, M.G. Ristić, a avut numeroase discuții cu omologii săi din țările vecine României pe această temă. La începutul anului 1907, el discuta cu ambasadorul englez la București despre investițiile britanice în creștere din industria căilor ferate din Serbia. La începutul lunii februarie 1907, Ristić a discutat și cu ministrul român al Afacerilor Străine de atunci, Ion Lahovari, despre proiectul podului de peste Dunăre și a legăturii feroviare dintre România și Serbia. Lahovari i-a declarat lui Ristić că România nu are nimic de obiectat față de decizia Serbiei de a construi linia cu ecartament îngust. De asemenea, tot în acea perioadă, s-au auzit tot mai multe voci care discutau despre proiectul unui pod peste Dunăre între Vidin și Calafat, care să lege liniile ferate române de cele bulgare. Serbia vedea un asemenea proiect drept o trădare din partea Bulgariei, considerând mai avantajoasă soluția unei linii feroviare bulgare care să asigure legătura cu linia spre Salonic, cu Macedonia și Serbia Veche. În ceea ce privește legătura Bulgariei cu România, vecinii noștri de la sud de Dunăre își doreau această conexiune pentru a putea beneficia de ajutorul României în cazul

unui eventual conflict cu Imperiul Otoman, mai ales că Sublima Poartă se împotriva unui asemenea proiect³².

La începutul lunii aprilie 1907, ministrul sârb Ristić a avut discuții despre un viitor pod peste Dunăre în zona Prahovo-Gruia și cu președintele Consiliului de Miniștri, D.A. Sturdza, care participase și la încheierea Convenției din 1898. Astfel, Sturdza i-a vorbit interlocutorului său despre greutățile financiare prin care trecea România în acea vreme, unele cauzate de răcoala țărănească din acel an. Cât privește podul peste Dunăre, Sturdza a arătat că România nu dispune nici măcar de infrastructura necesară între Craiova și Gruia. În acest fel, infrastructura din Oltenia ar fi fost favorizată față de alte zone din România unde, conform opiniei lui Sturdza, era o și mai mare nevoie de căi ferate, ca de exemplu în Moldova ori în Dobrogea. De asemenea, mai existau încă voci care susțineau ca podul să fie construit la Turnu Severin, chiar dacă se afla în apropierea graniței austro-ungare. În opinia lui Ristić, ideea cu Turnu Severin era susținută de Sturdza și avea la bază influența pe care o avea acesta din urmă în rândurile alegătorilor și moșierilor din zonă³³.

La un moment dat Ristić a întrebat în legătură cu zvonurile privind viitorul pod dintre Vidin și Calafat, însă Sturdza a declarat că a citit și el în ziare despre acest lucru, dar mai multe nu știe. El a mai adăugat că probabil bulgarii ar fi cei care doresc un asemenea pod, dar ei nu vor putea obține acest lucru, deoarece, în acel moment, României nu îi era utilă o asemenea legătură. În primăvara anului 1907 Guvernul de la Belgrad, prin intermediul legației de la București, a făcut numeroase interpelări la adresa guvernului român sau a legației bulgare pentru a obține informații în legătură cu zvonurile privind construirea unui pod între Vidin și Calafat. Guvernul sârb se arăta foarte îngrijorat de eventualitatea construirii respectivului pod, dar de fiecare dată guvernul român, în frunte cu Sturdza, a negat existența unui asemenea proiect³⁴.

Cu ocazia întâlnirii de la începutul lunii mai 1907 dintre Ristić și Sturdza, prim-ministrul român a susținut răspicat că România dorește ca podul să fie construit între Turnu Severin și Cladova, așa cum fusese prevăzut în Convenția din 1898. Sturdza i-a povestit că și regele Carol I susține proiectul construirii podului la Turnu Severin. Astfel, după ce a văzut o machetă a podului lui Traian de la Drobeta, Suveranul român a declarat că acelea erau

podul și locația pe care și le dorea³⁵. În finalul telegramei sale, Ristić arată că în zilele următoare se va întâlni cu înalți ofițeri ai armatei române, printre care generalul Crăiniceanu, șeful Marelui Stat Major, întrucât armata va avea și ea un cuvânt decisiv de spus în momentul deciziei finale cu privire la amplasamentul unde va fi construit podul.

Într-un discurs din luna iunie 1907, Sturdza a reiterat hotărârea României de a construi podul în zona Turnu Severin-Cladova datorită faptului că această locație era mult mai avantajoasă pentru România. În privința locului de construire a viitorului pod de peste Dunăre, Sturdza a arătat că în ultimii ani s-au vehiculat diverse locații, de la Turnu Măgurele, Giurgiu și până la Calafat, toate fiind numai niște zvonuri. În continuare, Președintele Consiliului de Miniștri a arătat că țara noastră nu poate alege o variantă sau alta doar pentru că ar fi mai scurtă sau mai avantajoasă pentru statul vecin. Sturdza a atacat proiectul căii ferate spre Adriatică, precizând că, deocamdată, România nu poate fi acuzată de nimic, deoarece mare parte din acest proiect, în care se încadrează și podul cu pricina, urmează a se construi pe teritoriul otoman, iar Serbia încă nu obținuse aprobarea Înaltei Porți în acest sens. Demnitarul român a arătat că țara noastră are o experiență mult mai mare decât Serbia în construcția de căi ferate și poduri de o asemenea anvergură. De aceea, el a invitat Serbia să își trimită inginerii să ia contact cu experiența românească, propunându-l drept exemplu elocvent pe proaspătul președinte al Academiei Române, inginerul Anghel Saligny, artizanul podului de la Cernavodă. Se pare că Ristić ținea la părerea lui Ionel Brătianu, pentru că și de această dată el și-a încheiat telegrama cu o concluzie desprinsă dintr-o convorbire avută cu acesta. Astfel, conform spuselor lui Ristić, Brătianu i-a declarat ministrului sârb că rezolvarea întregii chestiuni se află în mâinile Serbiei. Totul se va rezolva foarte ușor, declara oficialul român, dacă Serbia va reuși să construiască linia de cale ferată din Timoc cu ecartament normal. Atunci când va fi gata linia până la Niș, podul va fi construit exact acolo unde va dori Serbia, deoarece România nu se va putea lipsi de o asemenea legătură, arăta în final Brătianu³⁶.

Câteva zile mai târziu, Ristić era asigurat și de N. Mișu, ministrul român de la Sofia, că nu se va construi niciun pod în zona Vidin-Calafat, deoarece Bulgaria nu

²⁷ Arhivele Naționale Istorice Centrale, București (în continuare se va cita ANIC), fond MF *Iugoslavia*, r.188/1900, c.391-398; Vezi și ASMID, 1900, I/6, doc. nr.1043.

²⁸ AMAE, Serbia, vol.10, 1900, Raport confidențial Belgrad din 12/25 noiembrie 1900, ff.218-221.

²⁹ M. Vojvodić, op.cit., p.152.

³⁰ *Ibidem*, p.155.

³¹ *Ibidem*, p.158.

³² *Dokumenti o Spolnoj Politici Kraljevine Srbije, 1903-1914* (în continuare se va cita DSPKS), kn. II, sv. 3/I, 1/14 ianuar – 2/15 april 1907, urednik Ljiljana Aleksić-Pejović, SANU, Beograd, 2003, p.339.

³³ *Ibidem*, p.767.

³⁴ *Ibidem*, p.768.

³⁵ *Ibidem*, p.937.

³⁶ *Ibidem*, pp.1092-1093.

acceptă decât varianta Zimnicea-Sviștov³⁷. De asemenea, după o călătorie la Roma a ministrului italian la București, Ristić a fost asigurat și de guvernul italian de tot sprijinul acestuia privind construirea podului între Gruia și Prahovo. În schimb, guvernul italian cerea Serbiei să grăbească pe cât se poate construirea porțiunii de cale ferată dintre Niș și Dunăre³⁸.

În cursul anului 1907, Austro-Ungaria și-a intensificat eforturile de a convinge Imperiul Otoman să accepte construirea unei linii ferate prin sangeacul Novi Pazar, care să asigure o legătură a Dublei Monarhii către Salonic. Urmarea imediată a unei asemenea decizii ar fi fost neutralizarea liniei folosite atunci pentru transportul feroviar de mărfuri, respectiv Viena-Belgrad-Niș-Adrianopol (Edirne), precum și întârzierea sau chiar periclitarea proiectului Serbiei spre Adriatică. În plus, o linie ferată a Austro-Ungariei prin sangeacul Novi Pazar ar fi avut și o covârșitoare importanță militară, deoarece în felul acesta trupele austro-ungare puteau ajunge foarte rapid la granița sudică a Serbiei, putând să o atace, astfel, din mai multe direcții și să îi taie legătura cu principalul său aliat, Muntenegru³⁹.

Din cauza evenimentelor din 1908 – proclamarea independenței Bulgariei, precum și anexarea Bosniei și Herțegovinei de către Austro-Ungaria – încordarea dintre Dubla Monarhie și Serbia a atins apogeul. Serbia a folosit tema liniei ferate spre Adriatică drept armă de presiune asupra Austro-Ungariei în perioada crizei bosniace. Din aceste motive, începând din primăvara anului 1908, chestiunea construirii podului peste Dunăre a fost trecută pe un plan secundar în agendele diplomatice de la București și Belgrad. Ea va fi reluată cu o mult mai mare fermitate în cursul lunii decembrie a anului 1909, la inițiativa ministrului Serbiei la București, M. Ristić. Acesta, conform instrucțiunilor primite de la Belgrad, a notificat guvernul român despre intențiile țării sale, afirmând că în cazul în care partea română este gata să se angajeze în discuții preliminare, i se vor înmâna propunerile formale ale guvernului Serbiei⁴⁰.

Este posibil ca hotărârea bruscă a Serbiei în privința podului să aibă legătură și cu deplasarea la București în luna octombrie a anului 1909 a unei comisii bulgare pentru a discuta cu partea română problema interconectării rețelelor de cale ferată printr-

un pod peste Dunăre. În timpul discuțiilor, cea mai clară divergență dintre cele două state a fost reprezentată de locul amplasării podului. În timp ce Bulgaria dorea să construiască podul cât mai spre est posibil, guvernul român îl dorea cât mai spre vest. Pozițiile celor două state aveau la bază serioase motive strategice și economice. În cele din urmă a fost găsit un punct comun de discuție, hotărându-se că cea mai bună locație pentru un pod care să asigure legătura feroviară nu numai pentru România și Bulgaria, dar și pentru Austro-Ungaria, ar fi localitatea Corabia⁴¹. Toate acestea au rămas însă la stadiul de discuții. Pentru demararea unor studii serioase în acest sens era nevoie de semnarea unei convenții care să fie ratificată de parlamentele celor două state. Acest lucru nu s-a întâmplat însă.

În 1909, Serbia a încercat atragerea unor investitori francezi, cu ajutorul cărora să transpună în practică proiectul podului prin construcția unei linii de cale ferată pe traseul Craiova-Gruia-Radujevac-Niș-Priștina-Prizren-Scutari (Shkodër)-Antivari (Bar). Finalizarea unui asemenea proiect ar fi avut o importanță deosebită pentru transportul de mărfuri din România și Serbia, deoarece în acest mod se putea realiza o ieșire directă la Adriatică, prin traversarea teritoriului otoman și muntenegrean. Deși această idee a avut adversari în ambele state, cel mai mare opozant a fost Bulgaria care, cu sprijinul Austro-Ungariei și Rusiei, avea în vedere un alt traseu, care să ocolească Serbia, prin București-Craiova-Sofia-Skopje (Uskub) și care să aibă ca punct final la Adriatică unul dintre porturile Durazzo (Durrës) sau Valona (Vlorë)⁴².

Serbia a continuat să susțină proiectul liniei ferate spre Adriatică și în anii următori, 1910-1911, cu speranța că Imperiul Otoman îi va permite în cele din urmă accesul prin nordul Albaniei⁴³. Planurile Belgradului nu s-au materializat însă deoarece Poarta a hotărât că pe teritoriul său va construi singură linia ferată. În nordul Albaniei lucrările au fost demarate abia în 1911, dar au fost imediat oprite, mai întâi din cauza războiului italo-turc (1911-1912), iar ulterior ca urmare a participării țărilor din zonă la războaiele balcanice (1912-1913)⁴⁴. Dialogul româno-sârb pe tema podului de peste Dunăre a continuat până în preajma începerii războaielor balcanice. Astfel, în decembrie 1911, acest subiect a fost abordat de Titu

Maiorescu într-o discuție pe care a avut-o cu ministrul Serbiei la București, Mihailo Ristić⁴⁵.

Din pricina războaielor balcanice, în cursul anului 1912 și în prima jumătate a anului 1913, diplomații de la București și Belgrad nu au mai discutat această problemă a podului peste Dunăre. Pe fondul neînțelegerilor dintre Serbia și Bulgaria, ce au urmat celui de-al Doilea Război Balcanic din 1913, pe de o parte, dar și din cauza tradiționalei dușmăanii dintre Serbia și Dubla Monarhie, în anul 1913 a fost reluat planul construirii unui pod peste Dunăre între România și Serbia. De această dată, sub presiunea evenimentelor, se propunea amplasarea podului între Brza Palanka (Serbia) și Țigănași (România). Inițial, Serbia a susținut amplasarea podului la Prahovo-Gruia, pentru a face legătura cu linia de pe Valea Timocului, ceea ce ar fi însemnat ceva mai puține cheltuieli pentru partea sârbă⁴⁶.

Interesant este că, chiar și în perioada tratativelor de pace de la București din vara anului 1913, s-a discutat problema podului peste Dunăre. Astfel, la 30 iulie 1913, în cadrul unei convorbiri cu prim-ministrul Maiorescu, Pašić a abordat problema construirii unui pod peste Dunăre între Gruia și Prahovo. Acesta trebuia să facă legătura feroviară cu Marea Adriatică, în cadrul unui proiect ce urma să se realizeze în 4 ani. Cu toate că cei doi nu au dezbătut prea multe referitor la problema podului peste Dunăre, această discuție a reușit să readucă în atenția politicianilor de la București și Belgrad chestiunea podului și să impulsioneze reluarea negocierilor pentru semnarea unei convenții bilaterale în acest sens⁴⁷.

Astfel, tratativele bilaterale au fost redemarate încă din toamna anului 1913, la scurt timp după semnarea Tratatului de pace de la București. În acest sens, la 21 octombrie / 3 noiembrie 1913 ministrul Serbiei la București, Mihailo Ristić, transmitea guvernului de la Belgrad că un împluternic al Ministerului Afacerilor Străine l-a anunțat că guvernul român a reușit să definitiveze lista cu specialiștii care, împreună cu cei sârbi, vor începe studiile privind construirea viitorului pod peste Dunăre. În vederea încheierii convenției pentru joncțiunea căilor ferate printr-un pod peste Dunăre, între Țigănași și Brza Palanka, s-a constituit o comisie mixtă româno-sârbă, formată din zece persoane, șase din România și patru din Serbia. Aceasta cuprindea specialiști

de la ministerele lucrărilor publice, ministerele de război și din serviciile de construcții ale căilor ferate din cele două state⁴⁸. S-a mai hotărât ca în România linia să aibă un ecartament normal, dar conform dorinței Marelui Stat Major al armatei române partea sârbă trebuia să se ocupe și de ridicarea unor fortificații la capătul podului dinspre Serbia din cauza apropierii de granița bulgară⁴⁹.

Delegația română care a purtat negocierile la sfârșitul anului 1913 a întâmpinat mari dificultăți pentru convingerea delegației sârbe că, de fapt, România dorește o legătură mai importantă, spre Belgrad, prin Stubić, și nu una cu o linie de graniță cum este cea de pe valea Timocului. În condițiile în care delegația sârbă își menținea poziția, negocierile au fost întrerupte pentru ca partea sârbă să ceară noi instrucțiuni de la Belgrad. În felul acesta, partea sârbă a acceptat mutarea amplasamentului podului mai la vest de Prahovo, pe traseul Stubić-Brza Palanka-Țigănași. Cât privește România, spre deosebire de anul 1898, situația se schimbă, mai ales în ceea ce privește relațiile cu vecinul de la nord, Austro-Ungaria. Acestea erau mult mai încordate, fapt care nu favoriza amplasarea podului la Turnu Severin, ca în trecut, din cauza apropierii de granița austro-ungară⁵⁰.

Convenția pentru construirea unui pod peste Dunăre s-a încheiat la 10/23 decembrie 1913 la București, iar după numai câteva zile, la 29 decembrie 1913 / 11 ianuarie 1914, a și fost votată de Parlament și promulgată⁵¹ de regele Carol I. Ulterior, la 12/25 ianuarie 1914, Convenția a intrat efectiv în vigoare prin publicarea sa în Monitorul Oficial al României, după cum transmitea ministrul Serbiei la București, Mihailo Ristić⁵². La fel ca în cazul precedentei Convenții din 1898, s-a stabilit ca planurile și devizul pentru realizarea podului să se facă în întregime prin îngrijirea Guvernului român, care va numi și direcțiunea generală. Specialiștii vor fi atât ingineri români, cât și sârbi. Totodată, unul dintre cei doi subdirectori va fi numit de Serbia⁵³.

Planurile și devizele trebuia să fie terminate în cel mult un an și jumătate de la ratificarea convenției, iar podul trebuia dat în folosință după cel mult 4 ani de la începerea lucrărilor. Chiar dacă România se angaja să procure anumite fonduri ori să se îngrijească de întreținerea podului, toate cheltuielile urmau să fie suportate, în final, pe jumătate de către cele două state.

³⁷ *Ibidem*, p.1102.

³⁸ *Ibidem*, p.1255.

³⁹ M. Macuc, *România, Balcanii și Europa*, vol. I, București, 2007, p.110.

⁴⁰ S.L. Damean, *Diplomatul britanic Sir William Conyngham Greene despre situația României în anul 1909*, în „Politică, Diplomatie și Război. Profesorului Gheorghe Buzatu la 70 de ani”, coordonatori S.L. Damean, M. Cîrstea, Craiova, 2009, p.191.

⁴¹ *Ibidem*, p.192.

⁴² *Ibidem*, p.68.

⁴³ AMAE, Serbia, vol.18, 1911, f.154.

⁴⁴ Č. Popov, D. Đorđević et. al., *Istorija Srpskog Naroda*. Šesta Knjiga, Prvi Tom, „Od Berlinskog Kongresa do Ujedinjenja, 1878–1918”, Beograd, 1983, p.165.

⁴⁵ ASMID, MF, r.355, c.401-410.

⁴⁶ M. Tudoran, op.cit., p.5.

⁴⁷ Gh. Zbucă, *România și războaiele balcanice, 1912–1913. Pagini de istorie sud-est europeană*, Editura Albatros, București, 1999, p.298.

⁴⁸ Cei zece specialiști-negociatori sunt enumerați în cuprinsul Convenției din 1913, publicată în Monitorul Oficial al României nr.228 din 12 ianuarie 1914.

⁴⁹ DSPKS, knj. VI, sv.3, doc.448, p.472.

⁵⁰ M. Tudoran, op.cit., p.6.

⁵¹ Legea pentru ratificarea Convenției de joncțiune la trecerea Dunării, între liniile ferate române și cele sârbesti, în Monitorul Oficial al României nr.228 din 12 ianuarie 1914.

⁵² DSPKS, knj. VII, sv.1, doc.87, p.209.

⁵³ Monitorul Oficial al României nr. 228 din 12 ianuarie 1914.

Materialele folosite la construcția podului urmau a fi lipsite de dreptul de vamă, de acciză sau de orice altă taxă sau impozit. În ceea ce privește frontiera dintre cele două state, aceasta urma să coincidă cu mijlocul podului care „va fi indicat printr-un semn foarte vizibil”⁵⁴.

Ambele state erau dornice să pună cât mai curând în aplicare prevederile Convenției. La Belgrad, însuși președintele Consiliului de Miniștri, Nikola Pašić, a cerut Skupștinei (Parlamentului sârb) în luna februarie 1914 să dezbată proiectul Convenției privind podul peste Dunăre în procedură de urgență⁵⁵. Drept urmare, în ședința din 28 aprilie/11 mai 1914, Skupștina de la Belgrad a votat favorabil convenția privind construirea podului peste Dunăre, fapt care l-a determinat pe ministrul român al Afacerilor Străine, Emanoil Porumbaru, să îi transmită lui Pašić, prin intermediul ministrului Serbiei în România, *felicitările sale cordiale*⁵⁶. Ulterior, la 19 mai/1 iunie 1914, a avut loc schimbul ratificărilor Convenției. Din partea României a participat ministrul de externe, E. Porumbaru, iar din partea Serbiei, ministrul acestei țări la București, M. Ristić. Exemplarul românesc a fost trimis imediat la Belgrad prin intermediul unui curier, în persoana domnului Marković, secretar la Ministerul Afacerilor Externe de la Belgrad⁵⁸.

Față de proiectul anterior din 1898, de această dată cele două state se arătau mult mai hotărâte să demareze lucrările de construcție a podului. În acest sens, la începutul lunii iunie 1914 ministrul român al Lucrărilor Publice, dr. Constantin Angelescu, a hotărât să se deplaseze în zona unde va fi construit podul, însoțit de directorul Căilor Ferate Române, inginer Alexandru Cottescu. Ministrul Serbiei, M. Ristić, a primit aprobare de la președintele Consiliului de Miniștri al Serbiei, N. Pašić, de a însoți pe teren delegația română⁵⁹. În aceeași perioadă, partea sârbă a făcut, de asemenea, primii pași pentru demararea lucrărilor. În urma cererii ministrului român al Lucrărilor Publice din luna mai 1914, ca Serbia

să își numească inginerii ce vor face parte din comisia care va elabora studiile de teren, la 7/20 iunie 1914, Direcția căilor ferate din Serbia anunța guvernul de la Belgrad că din respectiva Comisie vor face parte ministrul sârb al Lucrărilor Publice Mih. V. Ilić și inginerul clasa a IV-a Antonije Radojević. Se mai arăta, de asemenea, că, în cazul în care va fi nevoie, Serbia va mai aduce și alți ingineri din generația tânără⁶⁰.

În luna iunie 1914, Ristić transmitea că vizita delegației oficiale românești în zona unde urma să fie construit podul trebuia să aibă loc la 22 iunie/5 iulie 1914. Din delegație, în afară de Ristić, trebuia să mai facă parte ministrul Lucrărilor Publice din România împreună cu directorul Căilor Ferate. Aceștia urmau să se deplaseze la Turnu Severin, de unde a doua zi trebuiau să meargă în Serbia, la Brza Palanka. Ministrul sârb cerea guvernului de la Belgrad să anunțe oficialitățile dintre Cladova și Radujevac în legătură cu această vizită. La Brza Palanka delegația română urma să se întâlnească cu cea sârbă, compusă din M. Ilić și A. Radojević⁶¹, în vederea definitivării unor aspecte tehnice privind viitorul pod peste Dunăre⁶².

Atentatul de la Sarajevo⁶³ și izbucnirea Primului Război Mondial⁶⁴ au dus la oprirea definitivă a proiectului de construire a podului peste Dunăre. După terminarea războiului situația s-a schimbat din nou. În primul rând, lungimea graniței dintre Regatul României și Regatul Sârbilor, Croaților și Slovenilor a crescut considerabil, iar legătura feroviară dintre acestea se putea face cu ușurință prin Banat, unde exista o puternică infrastructură feroviară⁶⁵. În plus, această rețea de cale ferată din Banat era conectată atât cu sistemele feroviare din Vechiul Regat al României și din Transilvania, cât și cu rețeaua feroviară din Vechea Serbie.

Proiectul podului peste Dunăre a fost reluat la finalul lunii august 1921, când la București s-a întrunit⁶⁶ o comisie mixtă româno-sârbă pentru rezolvarea anumitor

chestiuni legate de comunicațiile feroviare și telegrafo-telefonice, precum și de transporturile poștale. În final s-a ajuns la încheierea unui protocol ce prevedea punerea în valoare a liniei feroviare Timișoara-Vârșeț-Baziaș prin intermediul unui pod peste Dunăre lângă Semendria (Smederevo). De asemenea, pe lângă aceste linii, alături de cele telegrafice și telefonice, urma să se înființeze și o linie aeriană București-Belgrad. Se mai preconiza, ca în conformitate cu mai vechea Convenție din 1913, să se construiască o a doua linie ferată de legătură între cele două state, Craiova-Gruia-Prahovo-Negotin-Pojarevaț-Belgrad, prin intermediul unui pod peste Dunăre între Gruia și Prahovo.

Totuși, proiectul podului peste Dunăre nu a putut fi realizat nici în deceniul al treilea al secolului al XX-lea. Acesta va fi reluat după accederea la Tronul României a regelui Carol al II-lea, când s-a căzut din nou de acord asupra ideii ridicării unui pod peste Dunăre. În acest sens au avut loc o serie de întâlniri ale unei comisii mixte româno-iugoslave la București și Belgrad în vederea găsirii unei soluții pentru construirea podului. Prin urmare, Convenția din 1913 a fost modificată prin Convenția de la Belgrad din 21 noiembrie 1936⁶⁷. Astfel, se avea în vedere realizarea unui pod mixt peste Dunăre, „de șosea și de cale ferată”, situat între Turnu Severin și Cladova. Însă, încă din anul 1935, Iugoslavia dăduse în folosință podul peste Dunăre de la Pančevo, care lega Serbia cu noile sale teritorii din nord, Voivodina și Banatul de Vest, iar prin intermediul acestui pod sârbesc se putea face legătura, prin Banat, și cu România. Probabil că din acest motiv, punerea în executare a proiectului podului peste Dunăre între România și Iugoslavia a fost din nou amânat.

Zbuciumatul deceniu patru al secolului al XX-lea și-a pus amprenta și asupra acestui proiect. Chiar dacă între România și Serbia existau acum și puternice legături dinastice⁶⁸, gravele crize politice și economice din perioada interbelică nu au permis finalizarea unui astfel de proiect. Au urmat apoi evenimente dramatice pentru ambele state, precum cea de-a doua conflagrație mondială, instaurarea regimurilor comuniste în România și Iugoslavia, și, nu în ultimul rând, ruptura dintre liderul iugoslav Iosip Broz Tito și liderul sovietic Iosif V. Stalin⁶⁹, momente care au amânat din nou pentru o bună

perioadă de timp chestiunea construirii unui pod comun peste Dunăre.

Concluzii

Ca un epilog la cele analizate, în anul 1964 au început lucrările de construcție a barajului pentru realizarea hidrocentralei „Porțile de Fier”, mega-proiect comun al autorităților din România și Iugoslavia, în urma cărora în anul 1972 a fost dat în folosință podul rutier de peste coronamentul barajului, care leagă și astăzi România de Serbia, între localitățile Gura Văii (România) și Novi Sip (Serbia). Anterior însă, în luna iunie 1954, fusese dat în folosință cel de-al doilea pod peste fluviu de la Dunărea de Jos, respectiv Podul Prieteniei⁷⁰ dintre Giurgiu (România) și Ruse (Bulgaria), proiectat și construit cu ajutorul U.R.S.S.

Ulterior, prin „Acordul dintre guvernul Republicii Socialiste România și guvernul Republicii Socialiste Federative Iugoslavia privind condițiile extinderii colaborării pentru utilizarea potențialului hidroenergetic al Dunării”, semnat la București la 19 februarie 1977, cele două țări au căzut de acord „să construiască și să exploateze Sistemul hidroenergetic și de navigație „Porțile de Fier II” pe fluviul Dunărea în sectorul Ostrovul Mare (Republica Socialistă România) – Prahovo (Republica Socialistă Federativă Iugoslavia), la km Dunării 863”⁷¹. Drept urmare, în anul 1985 a fost inaugurat podul rutier de peste barajul Hidrocentralei „Porțile de Fier II”, dintre localitățile Gogoșu și Prahovo. Cu toate acestea, abia în anul 2011 a fost deschis oficial acest pod pentru traficul rutier și de persoane, în special din cauza lipsei infrastructurii rutiere necesare în România, care a fost efectiv conectată la acest pod abia în anul 2003, prin finalizarea podului suspendat de peste brațul Gogoșu al Dunării.

După aproape un secol de la semnarea primelor două convenții româno-sârbe pentru construirea unui pod feroviar peste Dunăre s-a reușit construirea a două poduri rutiere între România și Serbia peste coronamentele hidrocentralelor „Porțile de Fier I” și „Porțile de Fier II”, chiar în zonele avute în vedere de convențiile româno-

⁵⁴ *Ibidem*.

⁵⁵ *DSPKS*, knj. VII, sv.1, doc.212, p.343.

⁵⁶ *Ibidem*, knj. VII, sv.2, doc.88, p.216.

⁵⁷ *Ibidem*, knj. VII, sv.1, doc.648, pp.803-804.

⁵⁸ *Ibidem*, knj. VII, sv.2, doc.140, p.266.

⁵⁹ *Ibidem*, doc.217, p.351.

⁶⁰ *Ibidem*, doc.228, p.361.

⁶¹ *Ibidem*, doc.268, p.405.

⁶² Cel mai probabil aceste vizite de lucru nu au mai avut loc din cauza nefastei conjuncturi internaționale din acea perioadă. Oricum, de la finalul lunii iunie 1914, documentele din arhivele diplomatice nu mai fac nicio referire la un eventual pod peste Dunăre dintre România și Serbia, majoritatea depeșelor diplomatice având ca subiect conflictul european care se prefigura la orizont.

⁶³ *Atentatul de la Sarajevo* a avut loc la data de 15/28 iunie 1914, urmările acestuia ducând la remiterea unui ultimatum Serbiei, iar ulterior a unei declarații de război de către Imperiul Austro-Ungar.

⁶⁴ *Primul Război Mondial* a izbucnit la 15/28 iulie 1914 prin atacarea Serbiei de către forțele armate austro-ungare.

⁶⁵ M. Tudoran, *op.cit.*, p.6.

⁶⁶ Detalii succinte despre lucrările comisiei mixte au fost publicate spre informare publică în cotidienele vremii (*Universul*, anul XXXIX, nr.196-197, 29-31 august 1921). Întâlnirea este relatată și în lucrarea lui Gh. I. Demian, *Pentru Banatul robii. Istoricul tratativelor duse pentru obținerea Banatului sârbesc* (1914–1923), Timișoara, Tipografia Românească, 1933, p.22, cu mențiunea ca poziționarea în timp a lucrărilor comisiei este incorectă – „septembrie 1920”, în loc de sfârșitul lunii august 1921, cum a fost în realitate.

⁶⁷ Lege relativă la ratificarea Convenției pentru construirea podului peste Dunăre la Turnu Severin, în Monitorul Oficial al României nr.84 din 10 aprilie 1937.

⁶⁸ La 8 iunie 1922, la Belgrad, a avut loc căsătoria principesei Mărioara (Mignon), fiică a cuplului regal al României, Ferdinand I și Maria, cu regele Alexandru I Karageorgevici al Regatului Sârbilor, Croaților și Slovenilor.

⁶⁹ Din cauza unor largi divergențe ideologice și de supremație în interiorul lagărului socialist în perioada 1948–1955 (în special până la decesul dictatorului sovietic I.V. Stalin survenit în martie 1953), între U.R.S.S. și R.S.F. Iugoslavia a avut loc un adevărat „război rece”. În acest conflict „frățesc”, România a fost aliata U.R.S.S., fapt ce a dus la o maximă încordare a relațiilor româno-iugoslave.

⁷⁰ Pe larg în Geta Roman, „*Podul Prieteniei, gigantul de care rușii aveau nevoie ca de aer*”, disponibil la <https://historia.ro/sectiune/general/podul-prieteniei-gigantul-de-care-rusii-aveau-574071.html> (accesat la 28 iulie 2022).

⁷¹ Buletinul Oficial al R.S.R. nr.56 din 30 iunie 1977, disponibil și la <https://lege5.ro/Gratuit/he2tmzx/acordul-dintre-guvernul-republicii-socialiste-romania-si-guvernul-republicii-socialiste-federative-iugoslavia-privind-conditiile-extinderii-colaborarii-pentru-utilizarea-potentialului-hidroenergetic-a> (accesat la 28 iulie 2022).

sârbe din 1898 și 1913. O legătură feroviară în această zonă a Dunării a apărut abia în anul 2013, odată cu inaugurarea⁷² podului feroviar și rutier peste Dunăre dintre Vidin (Bulgaria) și Calafat (România), foarte aproape de frontiera Serbiei cu Bulgaria și România.

Extinderea Uniunii Europene spre estul Europei la începutul secolului XXI a transformat Dunărea – ca lungime, al doilea cel mai lung fluviu din Europa – într-un liant și o coloană vertebrală a continentului, materializată și prin construcția de numeroase poduri peste bătrânul

fluviu, chiar dacă majoritatea acestora există în zona de vest a Dunării⁷³. În acest sens, mai ales cu finanțare de la Uniunea Europeană, sunt în derulare numeroase proiecte pentru astfel de poduri peste Dunăre – numai Bulgaria are în plan⁷⁴ cinci noi poduri peste Dunăre, spre România, în următorii 6 ani – iar în prezent unul dintre cele mai avansate proiecte este cel al impresionantului pod suspendat de la Brăila, care ar putea fi inaugurat⁷⁵ în cursul anului 2023.

REFERINȚE BIBLIOGRAFICE:

Izvoare inedite:

Arhiva Ministerului Afacerilor Externe al României, București, vol. 287, Serbia.

Arhiva Serbiei, fond „Ministarstvo Inostranih Dela Kraljevine Srbije – Političko Odeljenje (1871-1918)”, Belgrad, Serbia.

Arhivele Naționale Istorice Centrale, București, fond Microfilme Iugoslavia.

Colecții de documente:

Dokumenti o Spoljnoj Politici Kraljevine Srbije, 1903-1914, kn. II, sv. 3/I, 1/14 januar – 2/15 april 1907, urednik Ljiljana Aleksić-Peجویć, SANU, Beograd, 2003.

Monitorul Oficial al României, nr.156 din 17 octombrie 1898, nr.228, 12 ianuarie 1914, nr. 228, 12 ianuarie 1914.

Lucrări publicate:

Damean, S.L., *Diplomatul britanic Sir William Conyngham Greene despre situația României în anul 1909*, în „Politică, Diplomatie și Război. Profesorului Gheorghe Buzatu la 70 de ani”, coordonatori S.L. Damean, M. Cîrstea, Craiova, 2009.

Demian, Gh. I., *Pentru Banatul robii. Istoricul tratatelor duse pentru obținerea Banatului sârbesc (1914–1923)*, Timișoara, Tipografia Românească, 1933.

Đorđević, D., *Projekt Jadranske Železnice u Srbiji (1896–1912)*, în „Istorijski Glasnik”, nr.3-4, 1956.

Istorija Srpskog Naroda, knjiga 6, tom 1, „Od berlinskog kongresa do ujedinjenja, 1878–1918”, Beograd, 1994.

Macuc, M., *România, Balcanii și Europa*, vol. I, București, 2007.

Popescu, T., *Proiectul feroviar românesc (1842-1916)*, SIMETRIA, București, 2014.

Popov, Č., Đorđević, D. et. al., *Istorija Srpskog Naroda. Šesta Knjiga, Prvi Tom, „Od Berlinskog Kongresa do Ujedinjenja, 1878–1918”*, Beograd, 1983.

Tudoran, M., *Amplasamentul noului pod peste Dunăre*, București, 1933.

Vojvodić, M., *Putevi Srpske Diplomacije – Ogleđi o spoljnoj politici Srbije u XIX i XX veku*, Editura Clio, Beograd, 1999.

Zbucă, Gh., *România și războaiele balcanice, 1912-1913. Pagini de istorie sud-est europeană*, București, 1999.

Site-uri web:

Buletinul Oficial al R.S.R. nr.56 din 30 iunie 1977, disponibil și la <https://lege5.ro/Gratuit/he2tmmzx/acordul-dintre-guvernul-republicii-socialiste-romania-si-guvernul-republicii-socialiste-federative-iugoslavia-privind-conditiile-extinderii-colaborarii-pentru-utilizarea-potentialului-hidroenergetic-a> (accesat la 28 iulie 2022).

Roman, G., *Podul Prieteniei, gigantul de care rușii aveau nevoie ca de aer*, disponibil la <https://historia.ro/sectiune/general/podul-prieteniei-gigantul-de-care-rusii-aveau-574071.html> (accesat la 28 iulie 2022).

Bulgaria propune să fie construite cel puțin cinci poduri peste Dunăre, disponibil la <https://www.digi24.ro/stiri/economie/bulgaria-propune-sa-fie-construite-cel-putin-cinci-poduri-pest-dunare-1886655> (accesat la 6 septembrie 2022).

Comunicat de presă „Pod suspendat peste Dunăre în zona Brăila”, disponibil la <http://www.cnadnr.ro/proiecte/pod-suspendat-pest-dun-%c4%83re-%c3%aen-zona-br%c4%83ila-0> (accesat la 6 septembrie 2022).

⁷² Podul „Noua Europă” (Podul Calafat-Vidin sau Podul 2 peste Dunăre) a fost inaugurat la 14 iunie 2013, după mai bine de 100 de ani de la tratativele româno-bulgare din anul 1909 pentru construirea unui pod peste Dunăre, menționate succint în studiu.

⁷³ În prezent, de-a lungul celor 2415 km navigabili ai Dunării există 133 de poduri, dintre care 92 sunt în secțiunea superioară a Dunării (624 km), 34 în secțiunea de mijloc (860 km) și numai 7 poduri în zona Dunării de Jos, cuprinsă între Drobeta-Turnu Severin și Sulina (931 km).

⁷⁴ Pe larg în *Bulgaria propune să fie construite cel puțin cinci poduri peste Dunăre*, disponibil la <https://www.digi24.ro/stiri/economie/bulgaria-propune-sa-fie-construite-cel-putin-cinci-poduri-pest-dunare-1886655> (accesat la 6 septembrie 2022).

⁷⁵ Pe larg în comunicatul de presă „Pod suspendat peste Dunăre în zona Brăila”, disponibil la <http://www.cnadnr.ro/proiecte/pod-suspendat-pest-dun-%c4%83re-%c3%aen-zona-br%c4%83ila-0> (accesat la 6 septembrie 2022).

