BULETINUL
CAMEREI DE COMERȚ ȘI INDUSTRIE CONSTANȚA
ANUL XXXIX 28 OCT. 1928

www.ziuaconstanta.ro

ANUL XXXIX

28 Octombrie 1928

BULETINUL

CAMEREI DE COMERȚ ȘI INDUSTRIE CONSTANȚA

VOLUM FESTIV
CU PRILEJUL

Semicentenarului realipirii Dobrogei

BUCUREȘTI
INSTITUTUL DE ARTE GRAFICE „EMINESCU" S. A.
STRADA PARLAMENTULUI, 2

www.ziuaconstanta.ro

CUVANT INAINTE

La 26 Noembrie anul acesta se împlinesc 50 ani de când, în urma unui răsboi victorios şi în baza tratatului de la Berlin, am realipit Dobrogea la Patria-mumă, având totuşi durerea de a fi pierdut în schimb Basarabia, luată de Ruşi.

Am găsit acest pământ — pentru stăpânirea căruia ne împuterniceau vechi drepturi — în stare de semi-barbarie. In afară de elementul românesc de pe malul Dunării: mocanii şi ţuţuienii — buni pioni de progres — restul populaţiei, rară, era un amestec eteroglot de rase şi de limbi, imbicisnicite de mizeria unei vieţi quasi-nomade şi de impilaţiunea administratorilor unui imperiu bazat pe arbitrar absolutism.

Aşezămintele omeneşti erau găuri de şatroglodiţi iar pământul — bogatul pământ al Dobrogei — abia dacă ici, colo, brăzdat de dâlmâcurile râmătoare, arăta începutul timid al unei vieţi agricole.

Coasta mării era pustie; porturile, — dacă se puteau chema atunci aceste aşezăminte porturi, — deschise furtunilor şi capriciilor mării, ofereau, mai mult loc de primejdie corăbiilor ce voiau să stabilească aci un început de comunicaţie şi comerţ.

Totul era de făurit în Dobrogea la venirea noastră — venire care trebuia să însemne după proclamaţia însăşi a Regelui Carol I „începutul unei ere noui" — dela om până la lege; dela viaţa agricolă până la cea comercială şi civilă.

Revenea geniului rasei noastre această grea sarcină.

Increzători în energia şi înţelepciunea naţiunei care ne-a ridicat de atâtea ori, în lungul noastrei istorii, din desnădejde şi durere la înfloritoare viaţă ordonată, am transformat pământul Dobrogei, răspândind peste el binefacerile şi roadele civilizaţiei.

In locul omului quasi-nomad al stepei dobrogene, am

www.ziuaconstanta.ro

făurit elementul statornic, bun econom şi bun cetăţean, de azi; în locul pământului îmbălărit am întins covor de bogate holde; în locul arbitrarului şi legii stăpânului, dreptatea şi legea poporului; în locul neînţelegerii între neamuri, frăţietate şi familială convieţuire. Am făcut din coasta Mării podoaba ţării; am întemeiat realmente, o cale de comunicaţie şi un comerţ cari au dat muncii valoare, produsului preţ, iar omului, isvor de nesecată stimulare. Legând-o indestructibil de România, am dotat această provincie cu monumentale opere de utilitate locală şi naţională.

Azi, când serbăm semicentenarul, putem afirma cu mândrie şi tărie că am făcut din Dobrogea cea mai importantă provincie românească; am hărăzit-o unui viitor de nebănuită prosperitate.

Zidind în zidirea civilizaţiei Dobrogei, spirit din spiritul nostru, suflet din sufletul nostru, am dat ridicării ei, tăria legendei şi chezăşia vieţii ei viitoare.

Fie ca Dobrogea să crească, să se înalţe, să se desăvârşească sub mistria naţionalismului nostru curat; să fie veacuri întregi mărturie de faptă şi credinţă românească.

Camera de Comerţ şi Industrie
Constanţa

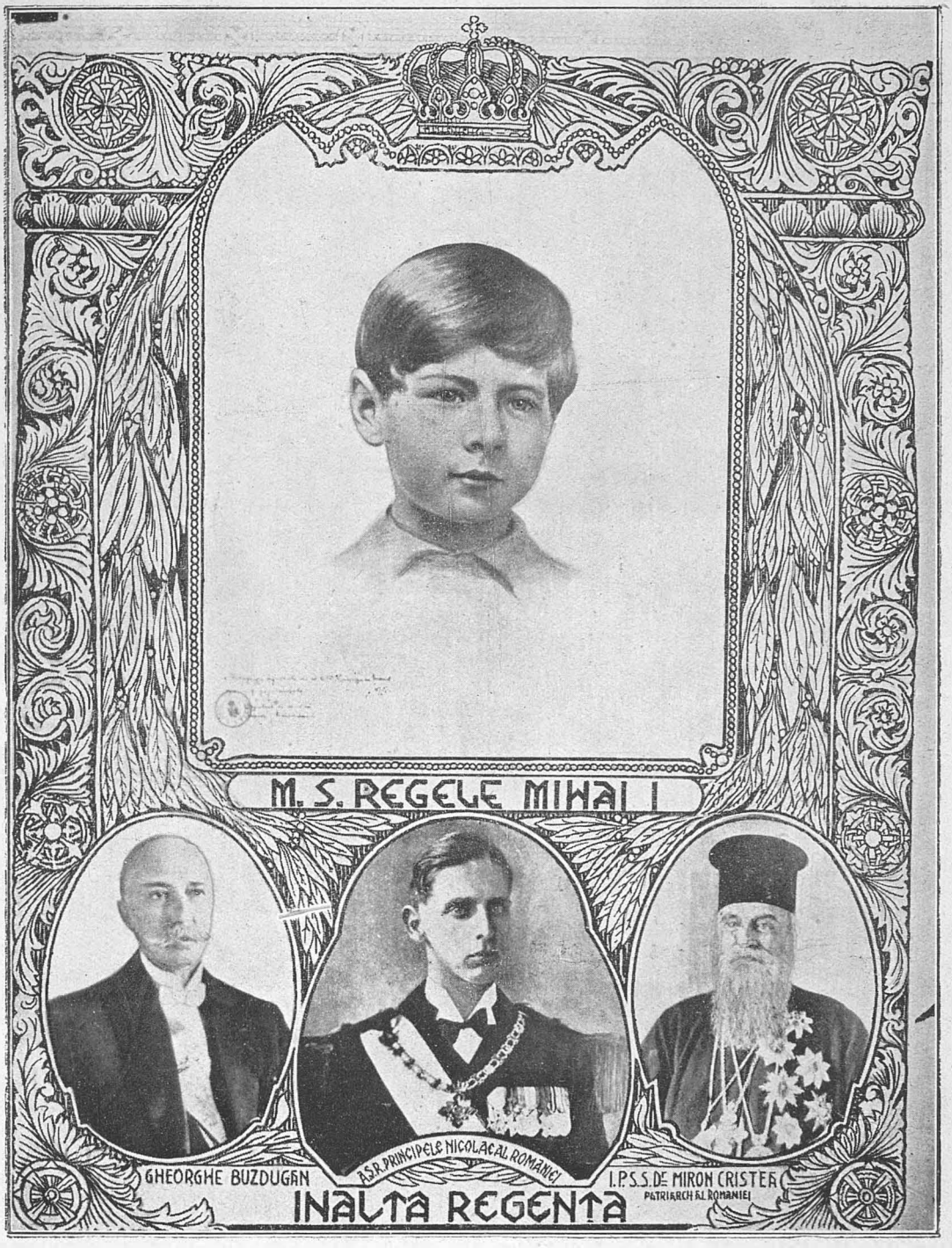
www.ziuaconstanta.ro

INTEMEIETORII ROMÂNIEI DE AZI:

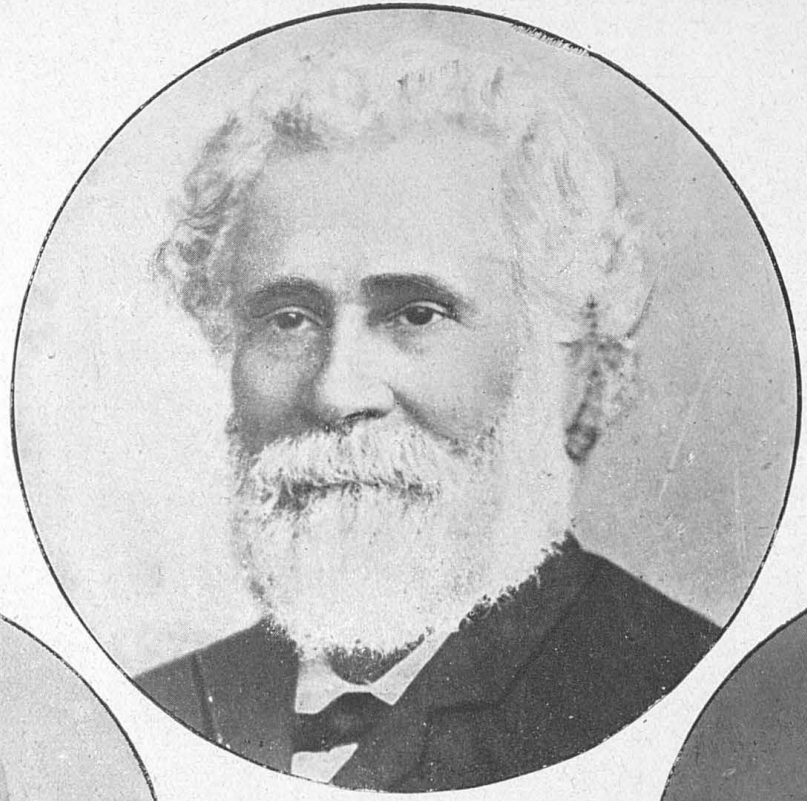
† M. S. Regele Carol I

† M. S. Regele Ferdinand I

www.ziuaconstanta.ro

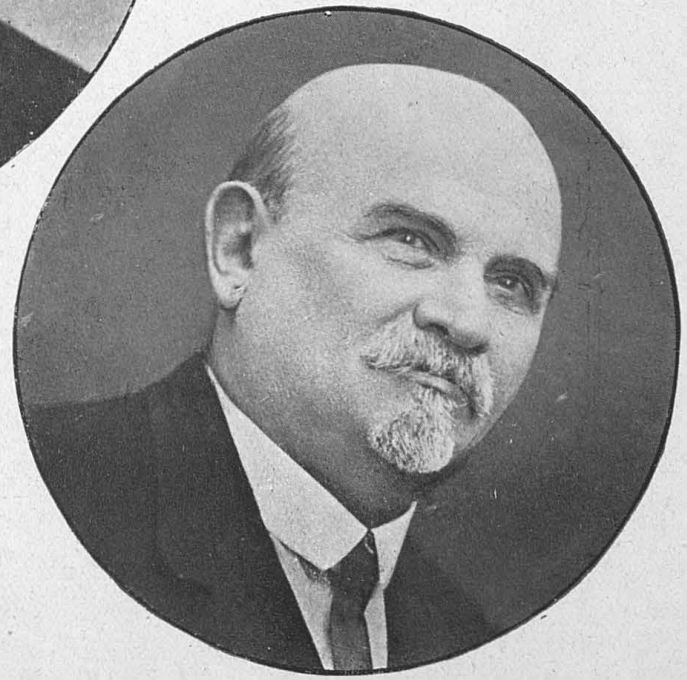


www.ziuaconstanta.ro



† Ion Brătianu
Prim-ministru la 1878

VASILE P. SASSU
Inalt comisar al guvernului pentru expoziţia semicentenarului Dobrogei
(1928)
Fost ministru de industrie şi comerţ



L. MRAZEC
Ministru de industrie şi comerţ
(1928)

www.ziuaconstanta.ro

MONOGRAFIA

Camerei de Comerţ şi Industrie, Bursei de Comerţ şi Camerei Arbitrale, Constanţa.

Intocmită de: JEAN STOENESCU-DUNĂRE
Comisar al Guvernului

Dr. OCTAV VĂLEANU
Secretar general al Camerei

CAMERA DE COMERŢ ŞI INDUSTRIE

1. Istoric.

Camera de Comerţ şi de Industrie din Constanţa cuprinzând judeţele Constanţa şi Tulcea, a fost înfiinţată, prin jurnalele Consiliului de Miniştri No. 9 şi No. 10 din 9 August 1880, încheiate conform cu decretul No. 2068 din 28 Iulie 1880 şi sancţionate cu decretele No. 2115 şi 2117 din 10 Septembrie 1880. Ea poartă denumirea de «Camera de Comerciu a Circonscripţiei XV».

Iată în extenzo decretele No. 2115 şi 2117 din 10 Septembrie 1880:

D E C R E T

Asupra raportului Ministrului Nostru Secretar de Stat la Depart. Agric. Comerc. şi Lucr. Publice, cu No. 10818.

Avînd în vedere Jurnalul Consiliului de Miniştri cu No. 10 de la 9 August a. c. încheiat conform cu Decretul No. 2068 de la 29 Iulie trecut,

Avînd în vedere aliniatul de sub art. 5 din legea Camerilor de Comerciu,

Am decretat şi decretăm:

Art. 1. — Jurnalul Consiliului de Miniştri mencionat se sancţionédă de Noi.

Art. 2. — Se numesc Membrii onorifici la Camera de Comerciu a Circonscripţiei XV, cu reşedinţa la Constanţa, Domnii:

Odyssea Despoty,	Comerciant de cereale,
Georgiu Carida,	Idem
Solomon Japhet,	Comerciant de coloniale,
Gibrail Frenkian,	Comerciant de manufacturi,

Lucrarea de faţă nu are alt scop decât a da în mod succint o revedere asupra activităţii Camerei de Comerţ şi Industrie, a Bursei de cereale şi mărfuri şi a Camerei Arbitrale din Constanţa, fiind înţeles că această lucrare îşi ea consideraţiuni şi date din scriptele Camerei, Bursei şi Camerei Arbitrale pe lângă care se adaogă culegeri din diferite reviste şi publicaţiuni cu caracter economic.

www.ziuaconstanta.ro

Ivanciu Calcio, Comerciant de lână.

Art. 3. — Ministrul Nostru Secretar de Stat la Depart. Agric. Comerc. şi Lucr. Publice este însărcinat cu executarea presentului Decret.

Dat în Weinburg la 10 Septembre 1880.

(Urmează semnătura Al. S. Regale.)

Ministru Secretar de Stat de Depart.
Agric. Comerc. şi Lucr. Publice
(ss) I. C. Brătieanu.

p. conform.
(ss) Zamphirescu.

No. 2115.

D E C R E T

Asupra raportului Ministrului Nostru Secretar de Stat la Departamentul Agriculturei, Comerciului şi Lucrărilor Publice cu No. 10819.

Avînd în vedere jurnalul Consiliului de Miniştri cu No. 9, de la 9 August a. c. încheat conform cu decretul No. 2068 de la 29 Iulie trecut,

Avînd în vedere Art 3 din legea Camerilor de Comerciu,

Am decretat şi decretăm:

Art I. — Jurnalul Consiliului de Miniştri menţionat se sancţionédă de noi.

Art. II. — Camera de Commerciu de la Constanţa iea denumirea de Camera de Commerciu a Circonscripţiei XV cu reşedinţa la Constanţa, coprindând judeţele Constanţa şi Tulcea.

Art. III. — Ministru Nostru Secretar de Stat la Departamentul Agriculturei, Commerciului şi Lucrărilor Publice este însărcinat cu esecutarea presentului Decret.

Dat în Veinbourg la 10 Septembrie 1880.

Urmeadă Semnătura A. S. R.

Ministru Secretar de Stat la Departamentul Agriculturei, Comerciului şi Lucrărilor Publice
(Semnat) *I. C. Brăteanu.*

Pentru Esactitate
(ss) *G. S. Sutescu.*

No. 2117

Prima şedinţă are loc în ziua de 6 Septembrie 1880, sub preşedinţia d-lui Prefect Remus Opreanu, încheindu-se procesul-verbal dat mai jos în extenzo, cu care ocazie se întocmeşte primul buget al Camerei ce se ridică la suma de Lei 2439,57 la Venituri, şi 295 lei la Cheltueli.

In anul 1887 cu ocazia elaborării Regulamentului, publicat în Monitorul Oficial No. 106 se schimbă din circ. XV în a X-a.

Camera de Comerciu Circonscrip. XV.

PROCES-VERBAL

Şedinţa de la 6 Septemb. 1880 sub Preşedinţa dl. R. Opreanu Prefectul judeţului Constanţa.

Presenţi : D-l S. Japhet, Preşedinte;
„ „ O. Despote, Vice-Preşedinte ;
„ „ G. Frenchian, Casier;
„ „ I. Calciu, Membru.

Apsent D-l G. Caridia, Secretar.

Şedinţa fiind complectă cu numerul Membrilor ceruţi de lege, se declară deschisă la orile 3½ p. m.

www.ziuaconstanta.ro

D-l Prefect, încunoşciinţéză, că veniturile Camerei se compun dintr'o decimală asupra taxelor patentarilor comercianţi şi industriaşi de cl. I şi II, şi că în judeţul Tulcea fiind trecute în rol aceste decimi, s'a împlinit până la 1 August a. c. suma de lei 1239 b. 57 care este depuse la Casa de consemnaţie cu recepisele N. 1171 şi 1593, iar în judeţul Constanţa ne fiind aceste decimi înscrise în rol, urmésă ca Camera se ia decisiune a vota decimea şi a se lua cuvenitele demerse spre a se prevedea atât prin rolurile viitorului period, cu începere de la 1 Apr. 1881, cât şi de a se constata şi împlini decimea pe timp de la 1 Octombrie până la începerea noului period.

Camera, în unanimitate votésă decimia prevăzută la art. XXXVII din lege şi pentru judeţul Constanţa, atât pe viitorul period cât şi pe timp de la 1 Octomb. a. c. până la 31 Martie 1881.

D-l Prefect, în virtutea art XXX din acea lege, propune de a se întocmi budgetul pentru administraţiunea serviciului Camerei, lucrător de la 1 Septembrie curent până la 31 Martie 1881 încheierea anului financiar.

Camera, în acord cu propunerea D-lui Prefect şi conform projectului Domniei Sale, votésă următorul budjet :

La partea Veniturilor :

lei 1239 b. 57	decimile împlinite din judeţul Tulcea până la 1 August a. c.
" 1000	Aproximativ, tot din decimile jud. Tulcea de la 1 August până la 31 Martie 1881.
" 200	Zecimea aproximativ din judeţul Constanţa pe trimestrul Octomb. 1880 şi Ianuarie 1881.

lei 2439 b. 57 Totatul veniturilor.

La cheltueli :

Diurna unui funcţionar din Prefectură însărcinat cu lucrările Camerei a 30 lei pe lună, iar pe 7 luni	Lei 210.—
Speze de cancilarie	" 35.—
Registre, imprimate şi sigilie	" 50.—
Totalul cheltuelilor	Lei 295.—

Care scădîndu-se din suma veniturilor resultă un escedent de lei 2144b. 57 către anul financiar 1881. Adaugând D-l Prefect că Camera de o cam dată îşi va avea biuroul ei în localul Prefecturii şi nu va avea necesitate de alte cheltueli de ore ce i va face tóte înlesnirile posibile, astfel ca fondul Camerei se fie destinat pentru scopul util ce va propune mai în urmă, când fondurile vor putea conrespunde necesităţei.

D-nii Membri, mulţumind d-lui prefect pentru înlesnirea şi concursul D-lui, trece la ordinea dilei.

Camera aprobă propunerea făcută.

In urma discuţiunilor avute, se decide ca sigiliele Camerei, ce se vor comanda prin Minist. respectiv, în mijloc se conţie armele ţerei, iar inscripţiunea din jurul lor va fi : «Camera de Comerciu Circonscripţiunea XV din Dobrogea».

D-l Preşedinte luând cuvântul propune ca se se intervie locului competent de a se pune la dispoziţiunea Casierului Camerei sumile împlinite din decimi şi cele ce se vor împlini spre a se putea face faţă cheltuelilor, urmând ca dupe primirea acestor fonduri se se depună direct Casei de consemnaţie, fondurile disponibile. Camera aprobă propunerea D-lui Preşedinte.

Dupe propunerea făcută de D-l Vice-Preşedinte, se ia decisiunea de

www.ziuaconstanta.ro

a se interveni către Căpitaniele de port Constanţa, Cernavoda, Mangalia, Tulcea şi Sulina ca se înainteze Camerei raporturi septămânale de mişcarea porturilor şi feliul şi câtimea productelor exportate şi importate. Aseminea şi Primariele acelor porturi vor înainta şciinţă septămânală de cerealele vândute, preţul şi cataţiunea lor.

Orele fiind înaintate, şedinţa se ridică.

Prefect (ss) *Remus N. Opreanu.*
Preşedinte (ss) *Solomon Japhet.*
Vice-Preşedinte (ss) *Odis. N. Despoti.*
Casier (ss) *G. Frenchian.*
Membru Secretar (ss) *Iv. Caltchoff.*

Birourile, dela 1880—1928

1880—1882: Solomon Japhet, preşedinte; Odisea Despotti, vice-preşedinte.

1882—1886: Gheorghe Caridia, preşedinte; Gebrail Frenkian, vice-preşedinte.

1886—1889: Gh. Caridia, preşedinte; Odisea Despotti, vice-preşedinte; Ştefan Dan, secretar.

1889—1890: Gheorghe Caridia, preşedinte; Odisea Despotti, vice-preşedinte; Elie Nicolescu, G. Roncea, secretari.

1890—1894: D. Nicolaescu, preşedinte; Nicolae I. Cealâcu, vice-preşedinte; J. Cubelca, C. D. Arghiropol, secretari.

1894—1896: D. Nicolaescu, preşedinte; G. Şerbănescu, vice-preşedinte; I. Ghement, Al. Malcoci-Petrescu, Elie Nicolescu, secretari.

1896—1898: Gebrail Erenkian, preşedinte; Eugen Cosmiade, vice-preşedinte; Elie Nicolescu, G. Roncea, Elie Nicolescu, secretari.

1898—1899: Eremia Popa, preşedinte; Alexandru Cosma, vice-preşedinte; Elie Nicolescu, secretar.

1899—1901: Luca Oancea, preşedinte; I. Berberianu, vice-preşedinet; Elie Nicolescu, secretar.

1901—1902: Luca Oancea, preşedinte; I. Berberianu, vice-preşedinte; Elie Nicolescu, secretar.

1902—1904: Alexandru Cosma, preşedinte; Take Manicatide, vice-şedinte; Elie Nicolescu, G. Christodorescu, secretari.

1904—1907: Take Manicatide, preşedinte; Tănase G. Dabo, vice-preşedinte; G. Christodorescu, secretar.

1907—1908: T. Manicatide, preşedinte; I. Dimitrescu, vice-preşedinte; G. Christodorescu, secretar.

1908—1909: Eremia Blebea, preşedinte; Ioniţă Dimitrescu, vice-preşedinte; G. Georgescu, secretar.

1909—1912: Em. M. Brancovici, preşedinte; Gr. M. Grigoriu, vice-preşedinte; G. Georgescu, secretar.

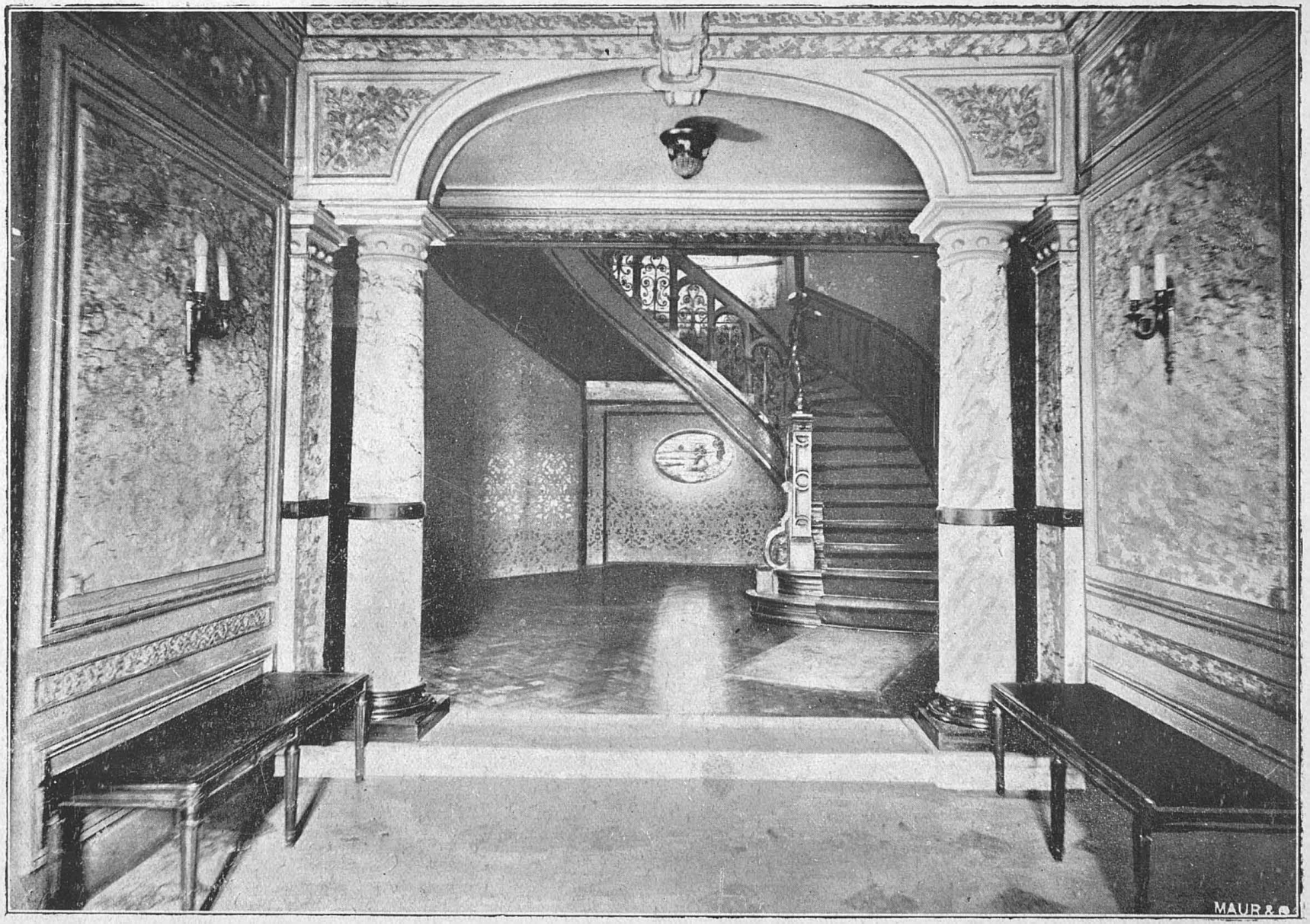
1912—1914: Ioniţă Dimitrescu, preşedinte; Const. N. Alimănişteanu vice-preşedinte; G. Georgescu, secretar.

Const. Alimăneştianu, preşedinte; George Mihail, vice-preşedinte; George Georgescu, secretar.

1919—1920: Const. Alimăneştianu, preşedinte; Haritim Frenkian, vice-preşedinte; G. Georgescu, Oct. O. Seitan, secretar.

1920—1923: George I. Georgescu, preşedinte; Pincus Şapira, vice-preşedinte; Octav. O. Seitan, I. N. Ionescu, secretari.

www.ziuaconstanta.ro



Camera de Comerț și Industrie, Constanța — Holl-ul principal

www.ziuaconstanta.ro

1923—1925: George I. Georgescu, preşedinte; Ion El. Petrescu, vice-preşedinte; I. N. Ionescu, secretar.

1925—1926: Ştefan Boroş, preşedinte; K. Zambaccian, vice-preşedinte; I. N. Ionescu, Oct. Văleanu, secretari.

Categoria I «Comerţul de cereale»: Tulea Weissbuch, Gh. Ionescu, C. Golea, N. Drumef, N. Tanaşoca, Take Nibi, N. Atanasof, P. Poladian, I. Gh. Aldea, G. I. Georgescu.

Categoria II «Comerţul alimentar»: Căp. Nic. Ştefan, St. Frangopol, D. Constantinescu, Gh. Popa, Fritz Reichard, Iomer Musa.

Categoria III «Comerţul de îmbrăcăminte»: K. Comascian, D. Belloiu, V. Carp, V. Niculescu, Iosef Levy.

Categoria IV «Comerţ cu petrol, derivate şi cherestea»: C. Constantinescu, Dr. Rozeanu, Albert Theiler, Mustafa I. Faic, I. Gheorghiu.

Categoria V «Credit şi asigurări»: N. Răiculeanu, Gh. Ştefcu, Ştefan Boroş, Vasile Nicolau.

Categoria VI «Articole de artă»: Pincus Şapira, I. Macri.

Categoria VII «Diverse comerţuri»: I. Bărbulescu, P. Ciupercescu, P. Bârsan.

Categoria VIII «Comerţul mic»: Panait Mihalachea, I. G. Boeru, I. D. Cazacu, I. P. Nicolau, Col. Petrescu, Petcu Stoianof, P. Atanasiu.

Categoria IX «Industria alimentară»: D. Rizescu, R. Bescof, I. Farmache.

Categoria X «Diverse industrii»: C. Sarry, R. Cocea, G. Rigani.

Categoria XI «Mica industrie»: F. Sachetti, M. Zamfirescu.

Deputaţii şi senatorii aleşi în circumscripţia Camerei de comerţ şi industrie Constanţa, membri ai Camerei: Deputaţi: C. Golea, C. Alimăneştianu, Paul Dobrescu, Mustafa H. Memet, Vasile Covata; senatori: Ion Roman, I. Mandai.

Foştii preşedinţi ai Camerei de comerţ, cari au funcţionat cel puţin 5 ani după anul 1919, continuând a fi membri ai Camerei, George I. Georgescu.

Delegaţii şcoalelor superioare de comerţ din circ. Camerei de comerţ: Onoriu Mironescu, A. Negulescu.

Preşedintele comitetului Bursei de comerţ din circ. Camerei de comerţ: Ilie Mecu.

Directorii Băncii Naţionale din circ. Camerei de comerţ: Ilie Mecu, Constanţa; Gh. Marinescu, Bazargic.

Delegatul federalelor, cooperativelor de producţie şi consum din circ. Camerei: Zainea Topor.

Delegaţii Camerelor de Agricultură din circ. Camerei de comerţ: I. Oancea, I. Valahu, Constanţa; Const. Naumescu, Tanco Pencof, Caliacra; V. Calligari, deleg. ministerului Muncii; G. Marinescu, delegatul sindic. manual din port.

1926—1927: Constantin Sarry, preşedinte; M. Florescu, vice-preşedinte; Octav. Văleanu, secretar.

1927—1928: Ştefan Boroş, preşedinte; Căp. Nic. Ştefan, vice-preşedinte; Oct. Văleanu, secretar.

Categoria I «Comerţul de cereale»: George I. Georgescu, Gh. N. Io-

www.ziuaconstanta.ro

nescu, Tulea Weissbuch, P. Poladian, Ion Golea.

Categoria II «Comerţul cu articole alimentare»: Căp. Nic. Ştefan, St. Frangopol, D. Constantinescu, Gh. Popa, Fr. Reichard, I. Funogea, I. C. Bandu, G. Vasiliu.

Categoria III «Comerţul de îmbrăcăminte»: I. Bulgărea, D. Belloiu, V. Carp, V. Niculescu.

Categoria IV «Comerţul cu petrol şi cherestea»: I. Gheorghiu, A. Theiler.

Categoria V «Credit, asigurări şi auxiliari ai comerţului»: St. Boroş, G. Steţcu, R. Iordăchescu.

Categoria VI «Comerţul cu art. de artă şi spectacole»: Alex. Teodorescu, I. Macri.

Categoria VII «Diverse comerţuri»: P. Bârzan, I. Bărbulescu.

Categoria VIII «Comerţul mic»: P. Mihalache, I. G. Boeru, I. D. Cazacu, I. P. Nicolau, P. Atanasiu, Tr. Petricu.

Categoria IX «Diverse comerţuri»: I. Farmache, V. Vascioti.

Categoria X «Diverse industrii»: C. N. Sarry, R. Cocea, G. Rigani, T. Manicatide.

Categoria XI «Industria mică»: F. Sachetti, M. Zamfirescu.

Membri de drept.

A. *Secţia comercială:*

Zainea Topor, reprezentantul Federalei cooperativei de prod. şi cons.; D. Taşcovici, reprezent. Băncii Naţionale; C. Alimăneştianu, senator; Comandor Negru N., reprezentantul şcoalei comerciale de băeţi; Elisabeta Vlad, reprez. şcolii sup. comerciale de fete.

Notă. — D. George Georgescu, fost preşedinte timp de 5 ani dela 1919, figurează la categoria I.

D. T. Manicatide, preşedintele Bursei figurează la cat. X.

B. *Secţia industrială:* V. Andronescu, senator.

Membri delegaţi: I. Oancea, delegatul Camerei de Agricultură; I. Teodorescu-Valahu, delegatul Camerei de Agricultură; Corbeanu, delegatul Camerei de Muncă; I. Negulescu, deleg. Camerei de Muncă.

Comitetul de cenzori: Chr. Staicovici din partea Uniunei Camerelor de comerţ; M. Teodoru din partea ministerului de Finanţe; Vintilă Gheorghiu din partea adunării generale.

Comisarul guvernului: Ing. Jean Stoenescu-Dunăre.

3. Circumscripţia teritorială a Camerei de Comerţ

Dela 1880 până la 1910 cuprindea jud. Constanţa şi Tulcea.

Dela 1910 până la 1914 cuprindea jud. Constanţa.

Dela 1914 până la 1924 cuprindea jud. Constanţa, Durostor şi Caliacra.

Dela 1924 până la 1926 cuprindea jud. Constanţa şi Caliacra.

Dela 1926 până azi cuprinde judeţul Constanţa.

www.ziuaconstanta.ro

4. Localurile ocupate

La înfiinţare, sediul Camerei este în localul Prefecturei judeţului, apoi în anul 1899 pe str. Mircea, colţ cu str. I. C. Brătianu; ulterior (în 1905) se mută tot în str. Mircea, casele Pomerans, actualmente ocupate de Prefectura de poliţie, de aci, în anul 1911, în str. Carol No. 6, iar în anul 1925, se instalează definitiv în localul său propriu, dobândit prin cumpărare cu suma de lei 9 milioane dela firma Manissalian Frères, imobil situat pe B-dul Regina Elisabeta colţ cu str. D. A. Sturdza, cu faţa la mare şi port, având cea mai frumoasă poziţie din oraş. Dobândirea acestei proprietăţi, formează unul din cele mai frumoase capitole ale activităţii Camerei.

5. Bugetele Camerei, dela 1880—1928

5. Bugetul Camerei dela 1880—1928

ANUL	VENITURI	CHELTUELI	ANUL	VENITURI	CHELTUELI
1880	2439,57	295.—	1905	32640.—	32640.—
1881	5224,65	710.—	1906	37370.—	37370.—
1882	5159,61	970.—	1907	49563.90	49563,90
1883	9083,15	5000.—	1908	46500.—	46500.—
1884	10323,50	1500.—	1909	36350.—	36350.—
1885	11800,65	3200.—	1910	38500.—	38500.—
1886	11800,65	3200.—	1911	39700.—	39700.—
1887	11360,56	1945.—	1912	42000.—	42000.—
1888	20840.—	4760.—	1913	79000.—	79000.—
1889	5007,40	5007,40	1914	165000.—	1650000.—
1890	5150.—	4810.—	1915	165000.—	1650000.—
1891	6006.—	4968.—	1916	165000.—	1650000.—
1892	7806.—	7350.—	1917	Din cauza războiului şi a evacuări	
1893	11044,14	11044.—	1918	Constanţei, Camera n'a funcţionat.	
1894	7860.—	7860.—	1919	291000	291000
1895	7860.—	7860.—	1920	300000	300000
1896	10270.—	9009,75	1921	1810000	1810000
1897	10270.—	10270.—	1922	2150000	2150000
1898	11460.—	11460.—	1923	3960000	3960000
1899	22400.—	22400.—	1924	6375000	6375000
1900	20808.—	20808.—	1925	12063209	12063209
1901	21600.—	21600.—	1926	14264700	14264700
1902	21950.—	21950.—	1927	16049092	16049092
1903	19870.—	19870.—	1928	14545540	14545540
1094	30700.—	30700.—			

6. Firme comerciale

Tabloul firmelor comerciale înscrise la Tribunalul Constanţa şi la Camera de comerţ dela 1884, data înfiinţării registrului de firme, şi până azi.

www.ziuaconstanta.ro

Anul	Sociale	Individuale	Anul	Sociale	Individuale
1884	56	283	1905	15	121
1885	6	21	1906	20	144
1886	3	37	1907	25	150
1887	11	76	1908	21	108
1888	4	38	1909	26	133
1889	7	50	1910	24	453
1890	17	292	1911	33	177
1891	22	142	1912	45	192
1892	16	214	1913	40	325
1893	16	117	1914	36	300
1894	11	118	1915	28	511
1895	14	210	1916	17	179
1896	32	154	1917	197	618
1897	15	150	1920	110	354
1898	28	165	1921	117	385
1899	23	147	1922	124	421
1900	17	113	1923	146	565
1901	19	115	1924	117	380
1902	9	141	1925	94	313
1903	18	143	1926	64	352
1904	14	115	1927	52	260

Total general...10.566

Tabloul firmelor individuale şi sociale azi în funcţiune:
Constanţa, individuale 1049, sociale 216.
Oraşele nereşedinţă, individuale 370, social 31.
Comunele rurale, individuale 622, sociale 19.
Total general 2301.

7. Infiinţarea şi organizarea oboarelor

In Dobrogea sunt multe târguri săptămânale şi la date fixe. Cel mai mare bâlciu aşa numit Panair, este cel ce se ţine la Medgidia în fiecare an, în lunile Iunie şi Octombrie. El a fost înfiinţat acum 172 de ani de către Sultanul Mahmud I, care a pus să construiască pe dealul Medgidiei barăci speciale pentru acest bâlciu. Pe acea vreme comunicaţia cu Medgidia era înlesnită şi pe calea apei prin navigabilitatea braţului Carasu, care permitea caicelor să vină dela Cernavoda până la Medgidia spre a arăta importanţa pe care, pe atunci, o avea acest târg în Dobrogea, este suficient să menţionăm că pe timpul bâlciului, Tribunalele comerciale îşi mutau provizoriu sediul la Medgidia, spre a judeca diferendele dintre negustori.

Principalele mărfuri ce se vând în acest bâlciu sunt vitele, uneltele agricole, căruţe, manufactură, etc. Se fac astăzi transacţiuni cari trec de cifra de câteva milioane lei pe an.

Al doilea mare bâlciu este cel ce se ţine la Hârşova în fiecare an, în luna Septembrie. Tranzacţiunile sunt neînsemnate şi au ajuns de mult un fel de petrecere populară, cum sunt de pildă Moşii din Bucureşti.

In timpul dominaţiunei otomane în Dobrogea funcţionau 4 bâl-

www.ziuaconstanta.ro

ciuri şi anume: la Balcic, la Bazargic odată pe an şi la Medgidia de două ori pe an. După reanexarea Dobrogei la Ţară, Camera de comerţ a început organizarea oboarelor în circumscripţie, după cum se vede din procesul verbal al şedinţei Comitetului Camerei din 13 Septembrie 1880 şi din care extragem mai jos, partea referitoare:

«D-l preşedinte al Camerei luând cuvântul expune că în Dobrogea mulţumită iniţiativei d-lui prefect şi bunei voinţi a Guvernului, s'au constituit această Cameră şi că prima sa datorită este de a stimula şi deştepta comerciul Dobrogei care din cauza războiului au suferit mare decadenţă.

«Este ştiut că în toate localităţile unde există înfiinţate bâlciuri periodice anuale, se fac însemnate tranzacţiuni. In timpul Guvernului Ottoman provincia Dobrogei avea patru bâlciuri şi anume: la Balcic şi Bazargic odată pe an şi la Medgidia de două ori. Acum însă, fiind că cele două oraşe au rămas în ţinutul Bulgariei, populaţiunea Dobrogeană şi comerţul ei pierde două bâlciuri anuale destul de însemnate.

«In interesul desvoltării comerţului local este de cea mai capitală importnnţă ca în oraşul Constanţa, care este primul port maritim al ţărei să se înfiinţeze două bâlciuri pe an. Cel dintâiu bâlciu să dureze dela 1—15 Mai şi să poarte numirea de «Bâlciul lânurilor brute» de oarece în această provincie comerţul constă din două articole principale: productele agricole şi provenienţa din economia vitelor. Pe lângă aceasta apoi este în general cunoscut că în Europa se dă mare preferinţă lânurilor din Dobrogea numite «Ţigae» şi cu cât timpul înaintează cu atât acest product devine de mai bună calitate şi mai abondent prin înmulţirea vitelor. Astfel fiind dacă se va înfiinţa un bâlciu special, se speră că fabricanţii din Europa vor veni aci şi vor cumpăra lânurile direct dela întâia mână, în care caz proprietarii acestor producte vor avea mari avantaje, pentru că pe o parte nu vor fi speculaţi prin tranzacţiuni din mână în mână, iar pe de altă producătorul se va pune în cunoştinţă cu pieţele Europei şi-şi va crea credite în caz când ar voi a trage alte mărfuri de acolo necesare localităţei.

«Al doilea bâlciu să dureze dela 1—15 Septembrie, în care economii vitelor să expue vinderei direct către comercianţii din Constantinopol ce probabilimente vor veni la bâlciu, produsul laptelui precum şi berbecii şi aşa în intervalul acestor două bâlciuri vor avea a trage mari beneficii atât producătorii din Dobrogea şi România cât şi comercianţii locali, pentru că de şi bâlciurile vor avea denumire specială totuşi se vor putea expune vinderei ori ce specie de mărfuri indigene şi străine precum şi vite. Mai este de notat încă, că comercianţii streini ne vor aduce şi desface direct articolele de marfă de care localitatea are indispensabilă trebuinţă dar le plăteşte îndoit de scump când se comisionează prin alţii.

«Adăogând d-lui preşedinte că pentru ca bâlciurile să se întemeeze şi să atingă scopul înfiinţării lor, trebue să aducem respectuoasele rugăminţi Inaltului Guvern ca mărfurile ce vin din ţară şi Europa pe Dunărea prin Cernavoda transit pentru Constanţa, să fie scutite de vamă».

Cu începere din acel an, Camera de comerţ s'a preocupat de înfiinţarea de oboare, şi treptat cu cerinţele comerciale, numărul lor s'a înmulţit, ajungând ca în circ. Constanţa, să avem azi 14 oboare de ce-

www.ziuaconstanta.ro

reale şi mărfuri, organizate conform ultimelor cerinţe şi anume: Oboarele: Constanţa, Cernavoda, Cobadin, Cogealac, Constanţa, Hamamgia, Hârşova, Mangalia, Mârleanu, Medgidia, Murfatlar, Oltina, Rasova, Topalu.

Târgurile de vite: Caraomer, Cobadin, Cogealac, Medgidia.

TABLOU

De numărul căruţelor intrate şi cantităţile de cereale vândute la oboarele din circ. Camerei de comerţ Constanţa în anul 1927:

FELUL CEREALELOR	No. CARUŢELOR	CANTITATEA TONE
Grâu arnăut	717	431
„ de toamnă	4.906	3.167
Secară	7	4 1/2
Orz	69.842	41.485
Ovăz	12.014	6.972
Porumb	48.380	29.264
Meiu	1.251	705
Dughie	557	253
In	5.011	3.036
Rapiţă navetă	366	219 1/2
Rapiţă muştar	46	26 1/2
Rapiţă primăvară	1.534	917
Rapiţă sălbatică	1.011	597
Fasole	1.849	1.026
Făină	4	1 1/2
Lână	173	

TABLOU

De numărul vitelor vândute la oboarele din circ. Camerei de comerţ Constanţa în anul 1927

Boi de muncă	1.786	Armăsari	11
Boi de măcelărie	3.415	Cai	1.419
Vaci de prăsilă	987	Iepe	646
Vaci măcelărie	2.887	Cârlani de cai	41
Tauri	9	Mânzi	1
Junci	10	Oi	720
Mânzaţi	258	Berbeci	128
Viţei	288	Miei	1.370
Bivoli	98	Porci	297

www.ziuaconstanta.ro

8. Primul Congres al Camerelor de Comerț și Industrie din România Mare

In anul 1922, Camera de comerț și industrie din Constanța, considerând ca una din cele mai imperioase nevoi realizarea multora din cerințele vieții economice adânc zdruncinată de războiul mondial, a luat inițiativa ținerii primului congres al Camerelor de comerț și industrie din România Mare, la care a participat chiar membrii din familia regală și d. ministru al industriei și comerțului.

Redăm chestiunile desbătute la acest congres, ținut în zilele de 28, 29 și 30 Septembrie 1922.

Libertatea comerțului și limitarea intervenției statului în comerț și industrie.

Reorganizarea Camerelor de comerț și industrie din România.

Regimul de export al cerealelor.

Noile impozite.

Reorganizarea învățământului comercial.

Organizarea transporturilor. Contingentul de locomotive, și vagoane. Blocarea stațiilor. Dublarea liniilor de cale ferată. Trenuri speciale de marfă. Caracterul industrial al României cere o cale cât mai scurtă spre Constanța. Stabilirea de legături cu Bulgaria. Transportul mărfurilor în cantități mari. Măsuri urgente de luat de guvern. Administrația C. F. R. Navigația. Mărirea și reorganizarea porturilor. Considerațiuni generale. Importanța căilor noastre de comunicație pe apă. Situația noastră la gurile Dunării, Marea Neagră cale navigabilă Rin-Dunăre. Tonajul probabil al comerțului nostru național. Capacitatea de azi a porturilor noastre. Importanța zonelor libere în desvoltarea porturilor. Importanța administrației porturilor în desvoltarea lor. Sistemul societăților anonime. Sistemul colectivităților extinse. Detalii asupra unor administrații autonome. Administrația porturilor noastre în noul regim de adoptat.

9. Activitatea culturală

Camera de Comerț, a avut, în deosebi, după războiu, în a sa grijă, desvoltarea culturală pe principii economice, în provincia Dobrogei, unde se simția imperios nevoia răspândirei unei asemenea culturi, prin școli. Ca atare, imediat după războiul cel mare, Camera de comerț a înființat școli comerciale superioare, elementare, curs de zi și curs seral, de băeți și fete, în orașul Constanța.

Școala superioară comercială de băeți este înființată de Cameră în 1920 și își ia primul sediu în casele Căp. Cazacincu, de pe str. Griviței.

Intreținerea integrală (chiria localului, materialul didactic, mobilierul, salariile profesorilor și a personalului administrativ, locuința directorului și a personalului administrativ, cheltuelile de întreținere) a fost și este sarcina exclusivă a Camerei.

In anul 1922 Camera achiziționează local propriu, prin cumpărare, pentru această școală, local situat în str. Cuza Vodă No. 10, unde funcționează și azi.

Școala își continuă desvoltarea ei normală și în anul 1924 scoate

www.ziuaconstanta.ro

prima promoţie de absolvenţi diplomaţi. De aci înainte drumul ei este trasat, continuând a da regulat promoţii de diplomaţi.

In acelaş an (1920) se reiau cursurile şcoalei practice comerciale de adulţi curs seral, înfiinţată de Cameră în 1925, funcţionând în localul şcoalei superioare, unde se găseşte şi azi în fiinţă. Cursurile sunt de 3 ani.

Această şcoală, a dat şi continuă a da promoţii cu diplome în fiecare an.

In anul 1924 ia fiinţă şcoala elementară de comerţ cursuri de zi, în localul special închiriat din str. Tudor Vladimirescu; ca şi celelalte în decursul anilor şi aceasta şi-a complectat numărul de elevi şi azi funcţionează cu toate cele 3 clase, dând regulat promoţiile de absolvenţi.

In anul 1924, se înfiinţează şcoala comercială superioară de fete, în localul închiriat de Cameră, pe B-dul Ileana, casele Gl. Pătraşcu, în care funcţionează şi azi, cu toate clasele.

In anul 1925, ia fiinţă şcoala comercială suprapusă curs seral, cu durata de 3 ani, funcţionând în acelaş local din Str. Cuza Vodă 10. In anul 1928 a ieşit prima promoţie de absolvenţi cu diplome.

In anul 1927 ia fiinţă şi şcoala elementară comercială de fete curs de zi, funcţionând în localul şcoalei comerciale superioare de fete.

ŞCOLI INDUSTRIALE INFIINŢATE IN 1924

In anul 1924 se înfiinţează şcolile de ucenici No. 1 şi No. 2, cărora Camera le-a înscris în buget, în fiecare an, subvenţii.

Dăm mai jos, sumele alocate în bugetele Camerei drept subvenţii culturale, la şcolile mai sus arătate:

Anul	Şcoala Sup. com.	Şcoala elementară comercială	Şcoala sup. comercială de fete	Şcoala superioară c. s.	Şcoala elementară c. s.	Şcoalele ucenici
1921	280000	—	—	—	—	65000
1922	396110	—	—	—	—	10000
1923	în total 803964	—	—	—	—	—
1924	672659	162160	—	—	40000	
1925	917922	214879	—	—	60480	50000
1926	1386218	193800	222434	25000	70000	51303
1927	1661387	205200	252373	59400	65800	7593
1928	1600000	200000	200000	50000	50000	70000

REZUMAT

1921	285.000	1925	1.243.281
1922	406.110	1926	1.948.755
1923	803.464	1927	2.251.752
1924	874.819	1928	2.170.000

www.ziuaconstanta.ro

Camera de Comerţ şi Industrie, Constanţa — Intrarea în sala de şedinţe.

www.ziuaconstanta.ro

BURSA DE COMERŢ CONSTANŢA [1])

1. Istoric

Chestiunea înfiinţărei unei burse de comerţ în Constanţa s'a discutat, pentru prima oară, de către Camera de comerţ şi industrie din localitate, în şedinţa dela 15 Iunie 1898, când, în urma discuţiunilor ce au avut loc s'a găsit necesară înfiinţarea acestei instituţiuni. Fireşte, în urma construcţiunei podului de peste Dunăre şi în urma începerei lucrărilor pentru construcţiunea noului port, mişcarea comercială a portului Constanţa era chemată să ia o desvoltare din ce în ce mai mare. In asemenea condiţiuni, creiarea unei burse de comerţ, cu menirea de a înlesni tranzacţiunile, se impunea. In celelalte două porturi mari ale ţării, Brăila şi Galaţi, funcţionau burse încă de mult. Constanţa nu putea să rămâe înapoi sub acest raport, cu atât mai mult cu cât în această localitate, din cauza situaţiunei sale, transacţiunile urmau să se facă necontenit, în tot timpul anului, iarna ca şi vara.

Cererea Camerei de Comerţ a fost ţinută în seamă; căci prin decretul regal No. 2809, din 25 Septembrie 1898, dat în urma raportului ministerului de comerţ No. 74610, din acelaş an, s'a aprobat înfiinţarea în Constanţa a instituţiunei ce ne preocupă.

In urma acestei aprobări, s'a început imediat organizarea ei. Ceeace s'a avut mai ales în vedere, când s'a hotărît înfiinţarea bursei aci, a fost înlesnirea transacţiunilor de cereale; despre târgul efectelor publice şi private, târgul acţiunilor diverselor societăţi agricole, industriale şi comerciale, târgul scrisurilor urbane sau rurale, etc., nu putea atunci şi nu poate nici astăzi încă să fie vorba la bursa din Constanţa şi nici la acelea din Brăila şi din Galaţi.

In scopul arătat, s'a numit, în conformitate cu Legea burselor din 1881, aflată atunci în vigoare, numai mijlocitori de mărfuri; nu s'a numit nici un mijlocitor de schimb, şi aceasta pentru motivele arătate. S'a format apoi Comitetul bursei şi cu chipul acesta instituţiunea a început să funcţioneze în mod regulat.

Chestiunea burselor de comerţ a fost apoi discutată şi în congresele de comerţ, ţinute la Craiova în anul 1902 şi la Brăila în anul 1903.

Rezultatul acestor discuţiuni a fost noua lege asupra burselor de comerţ din 8 Mai 1904, întocmită mai mult sau mai puţin, în conformitate cu dezideratul camerilor de comerţ.

Deşi apare o lege nouă în 1904, totuşi instituţia Bursei nu se organizează şi nu funcţionează în mod efectiv decât deabia în anul 1910.

In anul 1909, ziua de 16 Decembrie st. v., se întrunesc pentru întâia oară, membrii delegaţi cu care ocazie se constituie Comitetul Bur-

1) Extras din capitolul «Bursa», al lucrării «Portul Constanţa», Mişcarea Comercială şi Maritimă în anul 1903», de G. Cristodorescu.

www.ziuaconstanta.ro

sei şi biroul său, şi se întocmeşte primul regulament interior de funcţionare.

In anul 1910, Camera de comerţ lansează publicaţia No. 801 din 8/12 Iunie, prin care face cunoscut reorganizarea Bursei, dată dela care începe adevărata funcţionare când se înfiinţează şi registrele operaţiunilor de bursă. In acest an apare primul Buletin al Bursei (cota preţurilor) şi Regulamentul uzanţelor comerciale.

In anul 1913, aceste instituţii se reorganizează; Bursa din Constanţa, se pune şi ea de acord cu cerinţele nouei legi.

2. Date statistice asupra operaţiunilor tranzitate şi înregistrate la Bursa Constanţa.

Anul	No. înregistrărilor	Cantitatea în vagoane
1910	7.024	11.472
1915	427	4.109
1920	1.151	11.636
1921	1.329	7.056
1922	1.999	8.113
1923	3.110	10.169
1924	2.948	8.337
1925	1.916	6.004
1926	2.909	8.058
1927	2.574	6.965

3. Localurile ocupate de Bursă

Birourile Bursei au funcţionat în permanenţă în acelaş local cu al Camerei. Transacţiunile operaţiunilor de bursă s'au făcut înainte de război, în localul special amenajat din port, lângă silozuri. Imediat după război, în localul Băncii Marmorosch Blank & Co., până la anul 1926, — întrucât localul său din port a fost ocupat de grăniceri, — iar în anul 1926, în urma insistentelor stăruinţe ale Camerei de comerţ, Bursa îşi reia sediul în localul iniţial din port, unde funcţionează şi azi.

CAMERA ARBITRALĂ

1. Istoric

Cu ocazia reorganizării Bursei de comerţ, în anul 1910, se înfiinţează şi Camera de arbitrii şi conciliaţiune, pe baza legii burselor; primul proces se judecă în ziua de 22 Iunie 1910, când se dă şi prima deciziune.

Inainte de această dată, toate diferendele de bursă se judecau de o comisiune «à l'amiable» instituită de părţi.

www.ziuaconstanta.ro

2. Tabloul proceselor judecate la Camera de arbitri, dela înfiinţarea ei până azi.

Anul	Totalul	Admise în tot	Admise în parte	Împăcate	Respinse	Declinări de competinţă	Declarate în fals	Retrase	Scoase după rol	Suspendate	Anulate	Atacate cu recurs	Rămase definitive
1910	20	9	9	2	—	—	—	—	—	—	—	2	18
1911	19	10	4	3	2	—	—	—	—	—	—	3	16
1912	10	14	2	2	1	—	1	—	—	—	—	1	19
1913	11	5	—	3	3	—	—	—	—	—	—	—	11
1914	17	5	8	—	2	2	—	—	—	—	—	5	12
1915	12	1	6	—	4	1	—	—	—	—	—	—	12
1916	5	3	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	5
1919	17	5	4	8	—	—	—	—	—	—	—	1	16
1920	40	4	18	10	2	—	—	4	1	1	—	4	30
1921	59	9	14	23	1	2	—	5	1	4	—	1	48
1922	24	8	6	2	3	—	—	1	2	2	—	—	19
1923	42	3	16	5	1	—	—	2	11	3	1	2	23
1924	41	9	12	8	6	1	—	5	1	1	—	5	30
1925	35	9	5	6	—	1	—	7	1	5	1	1	20
1926	26	9	7	2	2	—	—	2	2	2	—	4	16
1927	37	18	10	4	1	—	—	4	1	1	—	—	32
TOTAL	427	121	122	78	27	7	1	30	20	19	2	327	92

Instituţiunile de cari ne-am ocupat în această Monografie sunt azi, după cum se constată, în plină prosperitate, atât în ceeace priveşte activitatea cât şi în ceeace priveşte desvoltarea lor proprie.

www.ziuaconstanta.ro

DOBROGIA

de Colonel IONESCU DOBROGIANU
Profesor

I. Pământul

1. *Numirea.* Dobrogia (şi nici de cum Dobrogea, pentru că nicăieri pe întreaga planetă nu veţi găsi vre-o ţară sau măcar vre-o provincie, care să se termine în «ea») nu-mi vine să cred, ca să-şi fi tras numele de la Dobrotici (după cum s'a emis de mulţi părerea), pentru că stăpânirea acestui aventurier a fost aşa de vremelnică, că nu s'a putut închega numele lui în ţinutul peste care a domnit. Oare tot de la acest Dobrotici să-şi fi tras numele, muntele aflător în câmpia Tesaliei? Dar el n'a avut nici o atingere cu aventurierul dobrogean.

Va trebui — cred — să ne îndreptăm cercetările asupra originei numelui Dobrogiei în altă parte; dar în nici un caz asupra cuvântului bulgăresc «dobro-bun».

2. *Aşezare.* Niciodată Dobrogia — în timpul existenţii ei — n'a fost mai fericit aşezată, atât pentru prielnica desvoltare a Ţării căreia a aparţinut, cât şi pentru propria ei propăşire economică şi culturală, ca sub stăpânirea românească.

La Romani, Bizantini şi Turci, Dobrogia fiind prea la marginea Impărăţiei lor, s'a împărtăşit cu foarte puţin din cultura stăpânitorilor ei; iar sub raportul economic, toţi intruşii aveau în mâinile lor comerţul înfloritoarelor porturi de pe coastele apusene ale Mării Negre. Coloniile greceşti din negura vremurilor până în zorile istoriei şi emporiile Veneţienilor şi ale Genovezilor din veacul de mijloc luptau între ele pentru întâietatea comerţului într'un ţinut care nu le aparţinea nici ca stăpânire, nici ca aşezări etnice; aşa că populaţia băştinaşe n'a beneficiat cu nimic — sau aproape nimic — din tot schimbul de mărfuri ce se făceau la gurile Dunării şi pe coastele apusane ale Mării Negre. Nu e de mirare că am găsit Dobrogia — acum 50 ani — într'o sălbăticie înfiorătoare.

Pe veci neuitatul Rege Carol I, în înţelepciunea Lui şi cu ochiul Său departe văzător, ştia că viitorul Ţării peste care domnea, atârna de eşirea la Mare. De aceia încă din 1867, atunci când graniţele Ţăriii ncastre nu se întindeau până la Mare, hotărîse să atragă Marea în Ţara lui. Proectase ca spre Nord de Vâlcov să se construiască un port, pe care inginerul rezident de atunci al C. E. D., Charles Hartley l-a botezat portul «*Carolusprimus*».

Când am redobândit ţărm la Marea cea mare a Voevodului Mircea,

www.ziuaconstanta.ro

am respirat din adâncul plămânilor. Regele Carol I a purtat de grije toată viaţa de provincia noastră ca de o fiică a lui.

3. *Aspecte orogenice.* Cine priveşte pe o hartă, relieful acestei peninsule ce se prelungeşte între cele din urmă îndoituri ale Dunării, şi coasta Mării, cu greu îi vine să creadă că Dobrogia nordică n'are nici o legătură orogenică cu Peninsula Balcanică.

Dar nici izolaţi nu sunt munţii din Nordul Dobrogiei, după cum s'a crezut. Se ştie acum, că ei se înrudesc tocmai cu Sudeţii Boemiei. Talpa Carpaţilor răsăriteni face legătura.

Altă dată munţii străvechi ai Măcinului se prelungiau prin culmi tot aşa de semeţe, ca şi Carpaţii, până în Sudeţi; dar cu vremea mijlocul lor s'a prăbuşit, de le-au rămas numai căpătâiele. Pe două laturi ale Dobrogei, Câmpia Munteniei şi Buceagul Basarabiei s'au scufundat pe linia Dunării, rămânând munţii dela Nord ca o insulă.

Deopotrivă de bătrâni sunt şi unii ca şi alţii; dar vezi, că munţii dobrogeni au fost mai mult ştirbiţi de ape şi mai cumplit biciuiţi de vânturi decât Sudeţii; aşa c'au fost roşi aproape până 'n temelie, de au mai rămas din ei numai nişte ţancuri. Nici iarba nu creşte până 'n vârf, necum pădurea; pe când Sudeţii sunt îmbrăcaţi cu păduri de brad.

Peste mijlocul prăbuşit, mările au depus materiale, cari prin încreţire s'au ridicat, dând naştere cutelor de azi ale Carpaţilor. Aşa dar orogeniceşte, până la linia de ruptură Picineaga-Slava «*horstul*» (aşa numesc geologii insula aceasta muntoasă) face faţă spre Nord, către Carpaţi, cu temelia cărora se leagă. Spre miază zi podişul se ţine de *platforma prebalcanică.*

4. *Aspecte orografice.* Valea Carasu, pe unde merge calea ferată Cernavoda-Constanţa se prelungeşte până aproape de Mare. Gâtul acesta (Constanţa-Palas) larg de 5 km. face legătura între relieful cu forme foarte regulate ale Dobrogei nordice şi acel destul de frământat dela miazăzi.

A. *Dobrogea de Nord.*

a) Nordul orografic îl formează *Ţuţuiatul,* care e şi cel mai înalt vârf (456 m.). Din el se resfiră culmi în toate direcţiile.

b) *Dealul Pricopanului* coboară spre Nord până în faţa Galaţilor, unde se afundă pe sub Dunăre şi se continuă pe sub temelia Carpaţilor, până în Sudeţi. N'are păduri pe el.

c) Lanţul răsăritean ce coboară oblu către Est, paralel Dunării, până ce se pierde pe sub bălţile Deltei, după ce a format lângă Mahmudia dealul Bestepe, cel cu cinci cocoaşe. Lanţul acesta s'ar putea numi *dealul Tulcei* după numele oraşului aşezat la mijlocul lui. E împădurit numai pe sfertul vestic.

d) *Culmea Nicoliţel* dintre Taiţa şi Teliţa e o ramificaţie a precedentului. Tocmai la confluenţa celor două râuri, Deniztepe îşi ridică semeţ cele două cocoaşe în mijlocul câmpiei.

Numirea lui înseamnă «movila mării» pentru că de pe el privirea se pierde pe luciul mării, departe la orizontul de răsărit.

S'ar putea tălmăci şi «movila de lângă mare», căci golful intră în uscat până la lacul Babadag. Doar nu de geaba Mahomed I a construit cetatea Enişala, ci ca o apărare în contra unui atac venit dinspre Mare. Jumătate din culmea Nicoliţelului e îmbrăcată cu păduri de tei.

e) *Culmea Babadagului* coboară şi mai oblu între Taiţa şi Slava până în bălţile Razelmului. Aproape jumătate este despădurită.

f) *Culmea Dulgherului,* aproape pleşuvă (altă dată era acoperită cu

www.ziuaconstanta.ro

păduri) coboară lin între Slava şi Casâmcea, până în lacul Taşaul. Colţului ce se înfige in Mare i se zice Capul Midia. Numai către Vest mai are câteva trupuri de pădure.

g) Culmea Înşiratelor, numită astfel după movilele ce se ţin lanţ, e o prelungire a Pricopanului, către miazăzi. Umple prin ondulaţiuni puţin pronunţate tot ţinutul dintre Dunăre şi Casâmcea. N'are păduri.

B. *Dobrogia de Sud.*

Lunga Vale a Oltinei ce taie graniţa, împarte Dobrogia sudică în două părţi bine deosebite ca relief.

a) *Podişul Copadinului* despărţit de *podişul Caraomerului* prin valea ceva mai umedă şi destul de populată a Borungei. Aci e regiunea cea mai săracă în ape a Dobrogiei. Lipsa complectă de păduri îi dă caracterul de stepă. Nici apa de băut nu se găseşte decât cu mari greutăţi. Trebue să sapi până la vreo 60 metri, ca să dai de apă, care se scoate cu burduful.

b) Cu totul altă înfăţişare are *Deliormanul,* adică ţinutul acoperit cu păduri din colţul S. Vestic al Dobrogiei.

Râurile de şi îşi pierd apa pe drum, neajungând până la Dunăre, şi-au croit — după ce marea s'a scurs, căci aci fund de mare a fost — făgaşe mari, printre cari coboară dealurile cu forme foarte frământate.

Dobrogia centrală e înclinată spre Valea Carasu; şi cea meridională tot către valea dintre Cernavoda şi Constanţa coboară. Aşa că valea Carasu este un fel de sghiab al amândoror părţile.

5. Aspecte pedologice (agrogeologice). Peste tot rocile sunt îmbrăcate cu lut galben sau loes. A fost adus din Rusia de vânturile puternice care bat dintr'acolo, mai ales după ce s'au retras gheţarii, cari au lăsat pe fundul mărilor ţărâna provenită din măcinarea rocilor.

Loesul este de natură poroasă, aşa că nu păstrează apa provenită din ploi ci ca printr'un filtru răzbate până în tainiţele pământului.

Din alterarea loesului s'a născut solul bălan, care acoperă trei sferturi din suprafaţa Dobrogiei, partea ei mijlocie şi de miazăzi.

Solul bălan conţine prea puţin humus, numai 1—2½%. In schimb are multe săruri şi în special carbonatul de calciu (CO^3Ca). Humusul provine din putrezirea sau descompunerea organismelor animale sau vegetale; aşa dar stratul de humus, care îmbracă loesul este mai gros în Sud (Deliorman), unde sunt — dar mai ales au fost — păduri întinse şi se subţiază cu cât înaintăm spre Nord (Dobrogia centrală până la fractura Picineaga-Slava) din cauza stepei lipsită cu desăvârşire de păduri.

In Dobrogia nordică sau în peneplenă, după cum o numesc geografii, adică «aproape câmpie» diferenţiarea se face dela apus către răsărit. In jumătatea apusană acoperită de păduri, nu numai că este mai veselă. dar şi umezeala este cea mai mare din întreaga noastră provincie (600 mm.), apoi şi subsolul fiind format din roci străvechi, ţin apa mai la suprafaţă. Pe când jumătatea răsăriteană este golaşe şi deci cu mult mai puţin udată de ploi; dar şi când acestea cad apa întâlneşte un substrat de piatră văroasă prin care răzbate cu foarte mare uşurinţă. Regiunea are caracteristica de adevărată stepă bătută de vânturile violente. cari vin din Rusia.

De consideraţiunile acestea trebue să ţinem seama. atunci când studiem Dobrogia din punctul de vedere al agriculturii şi creşterii vitelor.

In trăsături generale în jumătatea apusană (către Dunăre) Dobrogia este mai bogată în humus, deci mai prielnică agriculturii, fiind şi mai bine udată de ploi; pe când spre Mare, ea are caracterul stepelor,

www.ziuaconstanta.ro

cu pământ sărac şi cu lipsă de ploi. Bugeacul dobrogean (peninsula dintre Babadag, Tulcea şi Dunavăţ) şi Delta abia au 400 mm. umiditate. Aci agricultura trebue învrâstată cu creşterea vitelor.

II. Omul

Tocmai din pricina aşezării ei geografice, fiind la răspântia năvălirilor şi a războaielor — «în calea răutăţilor» — după cum zice cronicarul, s'a făcut, ca pe limba aceasta de pământ ce n'are decât 23.262 k. p., să locuiască un amestec aşa de împestriţat de neamuri.

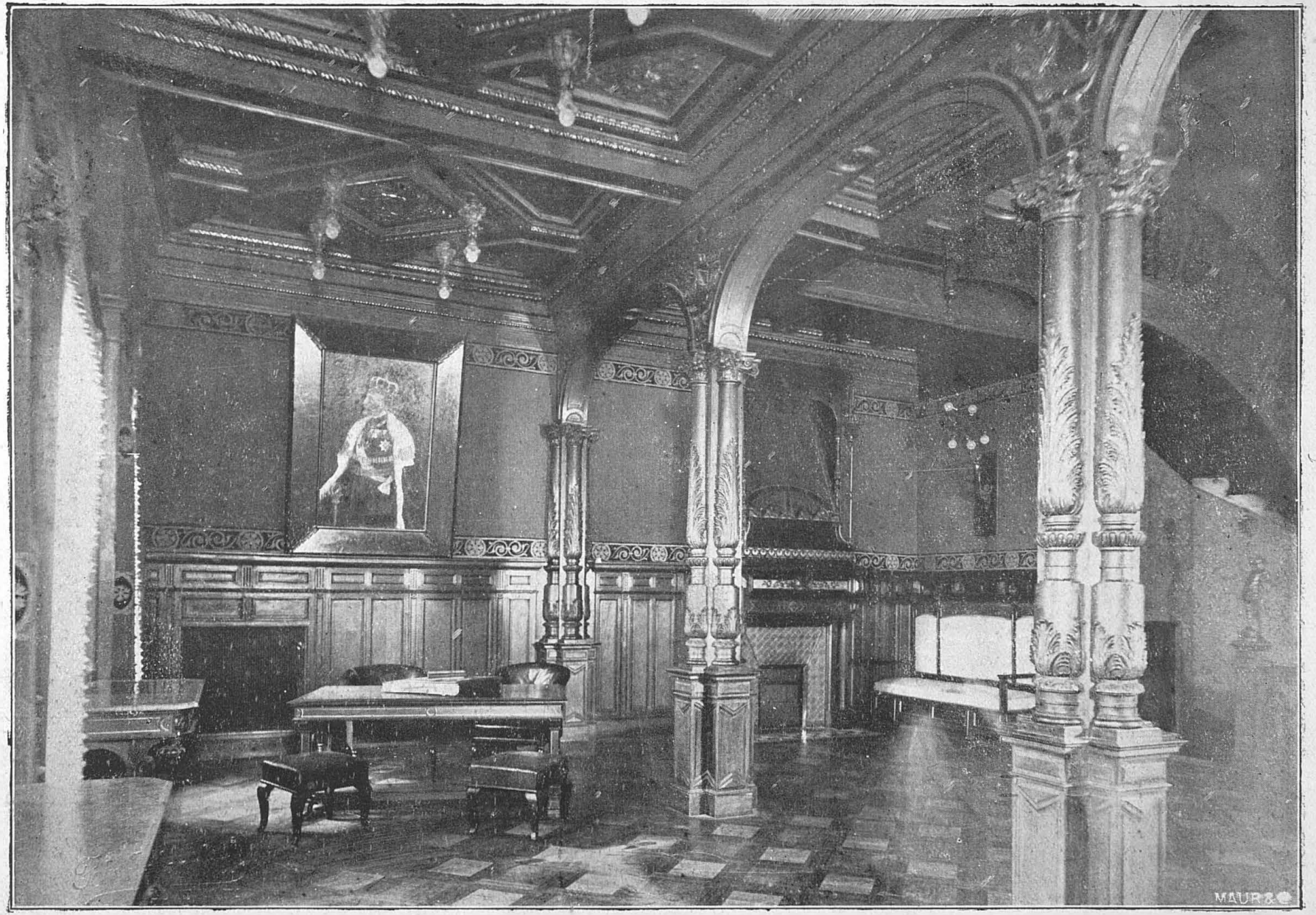
Au mai trăit pe pământul provinciei noastre două neamuri de popoare, Cerkezii şi Arabii, cari s'au stins, ori au plecat în ţinuturi mai prielnice firii lor sălbatece.

Impărţită pe regiuni administrative, această populaţie stă astfel:

Judeţe	PLAŞI	Suprafaţa	Români	Bulgari	Turci şi Tătari	Germani	Ovrei	Rugi	Alte naţii	TOTAL
Tulcea	Oraşul Tulcea		10.618	3.454	800	20	1.124	5.346	3.669	25.031
	Pl. Babadag		10.188	9.262	407	804	133	6.956	3.828	31.578
	» Casâmcea		5.335	6 260	173	—	—	18	75	11.861
	» Sulina		4.190	127	225	1.498	172	6.739	1.541	14.492
	» Cataloi		6.054	5.049	160	—	—	1.958	1.084	14.305
	» Isaccea		14.389	680	995	7	36	1.805	1.343	19.255
	» Măcin		15.205	3.760	789	2	49	91	3.800	23.696
	» Tololog		14.730	156	358	—	—	28	115	15.387
	» Tulcea		10.488	734	232	4	27	4.547	1.304	17.336
	Total	8.626	91.197	29.482	4.139	2.335	1.541	27.488	16.759	172.941
Constanţa	Or. Constanţa		47.997	2.037	3.615	975	2 067	709	13.100	70.500
	Pl. Cernavodă		15.555	7	801	318	29	8	435	17.153
	» Cocealag		7.126	11.653	1.254	2.285	8	33	44	22.403
	» Constanţa		9.465	2.831	4.805	2.757	—	716	289	20.863
	» Hârşova		18.681	1	1.078	—	—	1	1.312	21.073
	» Mangalia		15.837	1.610	4.946	517	4	64	854	23.832
	» Medgidia		16.468	33	6.122	1.077	—	7	527	24,234
	» Caraomer		11.798	1.884	2.250	339	—	16	39	16.326
	» Traian		23.150	2.354	4.183	7	1	—	182	29.877
	Total	6.910	166.077	22.410	29.054	8.275	2.110	1.555	16.780	246.261
Caliacra	Or. Bazargic		8.620	10.042	17.132	106	576	78	2.573	39.127
	Pl. Bazargic		2.717	9.776	3.099	6	1	60	257	15.916
	» Sf. Dumitru		1.771	6.076	2.357	20	17	278	1.539	12.058
	» Stejar		3.273	10.830	12.930	182	1	37	89	27.342
	» Cavarna		3.661	6.296	1.958	—	—	1	6.213	18.129
	» Periş		1.894	8.745	4.692	34	—	332	123	15.820
	» Vulturesti		3.466	8.803	7.183	25	4	66	2.328	21.875
	Total	4.500	25.402	60.568	49.351	373	599	852	13.122	150.267
Durostor	Pl. Silistra		5.649	14.075	835	—	1	3	15	20,578
	» Acadânlar		758	2.783	20.642	2	6	—	164	24.355
	» Curtbunar		630	5.145	11.418	—	3	12	90	17.298
	» Beibunar		639	15.122	7.580	—	—	2	66	23.409
	» Doimuşlar		2.579	13.870	12.480	—	—	777	66	29.772
	» Sarsânlar		1.448	7.142	15.379	3	1	11	93	24.077
	» Turtucaia		1.035	7.099	11.784	4	6	31	46	20.005
	Total	3.226	12.738	65.236	80.118	9	17	836	540	159.494
		23.262	295.414	177.696	162.662	10.992	4.267	30.731	47.201	728966

Populaţia Dobrogii este foarte rară; abia dacă avem 31 locuitori pe k. p.; adică pe jumătate pe cât avem în ţară.

www.ziuaconstanta.ro



Camera de Comerț și Industrie, Constanța — Sala de ședințe

www.ziuaconstanta.ro

Desimea populaţiei ne arată şi regiunile rodnice. In jumătatea apuseană, unde pădurile sunt mai dese şi deci umiditate mai mare, populaţia stă mai grămădită. Aşa bunăoară în Deliorman trăesc 50 de suflete pe k. p, şi, cu cât coborâm cursul Dunării, populaţia scade.

In Delta dogorită de arşiţa soarelui şi bătută de viscolile iernei, populaţia este cea mai rară (3 loc. pe k. p.), cu toate că aci mijloacele de trai sunt mai multe şi mai la îndemâna omului, cum sunt pescăriile ; ba chiar plugăria şi creşterea vitelor ar fi mai rodnice, pământul fiind mai jilav. Apoi pentru încălzit, stuful şi sălciile ţin loc pădurilor. Vina este, că locurile prielnice aşezărilor omeneşti sunt rari.

In stepă şi pe clina Mării Negre, populaţia e mai rară, ca spre Dunăre şi în unele părţi chiar pe jumătate mijlociei densităţii kilometrice.

E de reţinut, judeţul Caliacra. In regiunea păduroasă (plasa Stejar, care aparţine Deliormanului) populaţia este îndoit de deasă decât în restul judeţului unde este stepă.

Acelaş fapt se observă şi în plăşile de stepă ale judeţelor Constanţa şi Tulcea. Bine înţeles, că nu vom ţine în seamă populaţia oraşelor.

După grupări etnice, mai importante, avem în Dobrogia:

295.400 Români, adică 40% din populaţia provinciei.

177.700 Bulgari, adică 24% din populaţia provinciei.

162.000 Turci şi Tătari, adică 22% din populaţia provinciei.

1. *Românii.* — Fără să aduc, neamului din care mă trag, laude deşarte, Românii sunt băştinaşii ţinutului acestuia. Doar strămoşii noştri, legionarii romani, au împânzit meleagurile Dobrogei, cu şcapte veacuri înaintea venirii Bulgarilor pe aci.

Nu numai în lungul malului drept al Dunării, ci şi pe coasta Mării sunt rămăşiţele aşezărilor strămoşilor noştri. Cetăţile şi lagările întărite se ţin lanţ : Transmarisca (Turtucaia), Durostorum (Silistra), Sucidava (?), Sagadava (?) Axiopolis (Hinog), Capidava (Calachioi), Carsium (Harsova), Cius (Eschi-Sarai), Beroe (Valea Hogii) dela care îşi trage numele gârla Băroiul, Troesmis (Iglita), Arrubium (Măcin), Dinogetia (în pintenile Bugeacului, în faţa Galaţilor), Noviodunum (Isaccea), Aegyssus (Tulcea), Salsovia (Beş-tepe), Adstoma (Dunavăţul), toate stătea de streajă a malului Dunării. Trei legiuni romane (Leg. XI Claudia, Leg. II Herculea, Leg. I Jovia), fie-care de tăria unei Divizii de-ale noastre,, ocroteau Dobrogia.

Dar d'alungul coastelor noastre. Istria (renumita cetate aşezată pe o insulă a lacului Sinoe), Tomis (Constanţa) Callatis (Mangalia) Bizone (Caliacra) şi Dionysopolis (Balcic), nu erau ele sub paza puternicii flote romane, acea «Classis Pontica» ?

Chiar şi în interior, veteranii, strămoşii noştri, după ce se liberau din armată, se stabileau şi întemeiau gospodării statornice, ridicându-şi conace frumoase de piatră pe moşiile (villae) dăruite de Impăraţi, ca răsplată serviciilor lor. Aşa s'au născut satele (vici) şi târgurile dela Tropaeum Traiani (Adamclisi), Ulmetum (Pantelimon), Ibida (Slava rusă) şi o multime de «davae», peste cari dăm acum, noi, urmaşii lor, în tot coprinsul provinciei noastre.

Ar fi să lungim vorba, dacă am sta să depănăm cu deamănuntul tot firul istoriei, care ne dovedeşte continuitatea elementului românesc

www.ziuaconstanta.ro

aci. Să ne oprim numai la jumătatea veacului trecut. Când Ioan Ionescu călătoreşte pe aci, înainte de 1850, când îşi tipăreşte cartea: «*Excursion agricole dans la plaine de la Dobrodja*», el găseşte 4.471 familii româneşti (27.611 suflete) şi numai 1.194 familii bulgăreşti. E vorba numai de Dobrogia veche, afară de Silistra unde trăiau 815 familii româneşti.

Sunt prea interesante datele, ca să nu le reproducem aidoma:

NUMELE CAZALELOR	Turci	Tătari	Români	Bulgari	Lipoveni	Cazaci	Greci	Arabi	Nemţi	Armeni	Ovrei	Totalul numărului familiilor
Tulcea	105	—	1.290	200	250	787	200	20	50	30	30	2.962
Isaceea.	183	—	363	—	—	163	29	23	—	3	20	784
Măcin	501	15	591	92	93	25	20	23	1	3	—	1.364
Hârşova.	165	688	496	—	—	—	—	6	8	—	—	1.363
Babadag.	557	1.075	674	871	40	117	1	100	—	40	69	3.544
Kustendjé. . . .	352	442	242	26	364	—	—	—	—	—	—	1.426
Mangalia	405	5	—	5	—	—	—	—	—	—	—	415
Total . . .	2.268	2.225	3.656	1.194	747	1.092	250	172	59	76	119	11.858

Cum trăia această românime, pe sate şi pe etăţi şi care era avuţia ei în vite:

CAZALE	Sate locuite de români	Bărbaţi	Femei	Băeţi	Fete	Flăcăi	Fete mari	Boi	Cai	Oi	Bivoli	Porci	Stupi
Tulcea . . .	7	1.310	1.349	1.460	1.580	421	222	2.888	660	4.200	—	550	210
Isaccea. . .	6	360	377	556	580	139	178	3.240	340	2.800	—	500	2.600
Măcin . . .	9	676	667	838	1.014	196	225	4.990	1.390	4.600	—	3.200	4.170
Hârşova . .	8	561	581	845	962	256	301	4.680	1.684	6.500	170	2.400	2.228
Babadag . .	16	664	694	1.409	2.096	364	355	6.842	1.836	14.250	—	100	400
Silistra. . .	20	815	838	1.368	1.602	303	368	10.260	3.395	30.700	360	700	10
Küstendje .	5	217	226	303	120	120	95	2.915	750	3.000	192	—	—
Total . . .	71	4.603	4.732	6.779	7.954	1.799	1.744	35.815	10.075	66 050	722	7.450	9.618

Când am intrat acum 50 ani în stăpânirea Dobrogiei ne-am aşezat pe temeliile celor 43.670 Români pe cari i-am găsit aici. Ei erau moştenitorii aşezărilor vechi, continuatorii vieţii strămoşilor noştri.

2. Cu *Bulgarii* povestea se destramă în două. In Dobrogia veche, aşezările bulgăreşti nu trec dincolo de secolul XIX-lea; iar în Deliorman către sfârşitul aceluiaş veac.

a) După războiul din 1806—12 şi răpirea Basarabiei, Tătarii trăitori de vremuri în Bugeac au emigrat în horde mari în Dobrogia, unde stăpânirea coreligionarilor lor, Turci, li era mai îngăduitoare, de cât aceia a Muscalilor.

Atunci s'a format un curent migrator de Tătari dela Nord la Sud. Un contra curent dela S. la N. a fost provocat de Ruşi, cari au chemat pe Bulgari să umple golurile lăsate de Tătari.

In timpul acestor migraţiuni o parte din Bulgari s'a oprit în drum, prin Dobrogia Veche, unde au reînfiinţat satele părăsite. Cei mai mulţi s'au aşezat în plăşile Babadag (871) familii) şi Tulcea (200 fam.) şi

www.ziuaconstanta.ro

foarte puţini în plăşile Măcin (92 fam.). Constanţa (26 fam.) şi Mangalia (5 fam.).

c. Deliormanul a fost locuit de Turci, care trăiau aci de vremuri în masse compacte. Aşa îi găseşte Lejean în 1861 (Ethnographie de la Turquie d'Europe). După independenţa statului lor, Bulgarii, prin mijloace asupritoare au silit pe Turci să-şi ia lumea 'n cap, pentru a le ocupa ei locurile destul de fertile. Aşa că aşezarea Bulgarilor în Deliorman este cu totul nouă; totuşi malul drept al Dunării era înţesat de Români, care-şi aveau şcolile lor în Silistra şi Turtucaia (815 familii).

Când am descălecat noi, acum 50 ani, în Dobrogia nu erau decât 25.000 Bulgari. Aceiaşi cifră o găseşte şi K. F. Peters cu 14 ani mai înainte, în 1864. Se aflau şi atunci într'o continuă emigrare în Basarabia (K. F. Peters. Grundliwien zur Georgraphie und Geologie der Dobrudscha).

In fine dăm o afirmaţiune de o foarte mare greutate, făcută în 1912 de d-l Işirkof, profesor la Universitatea din Sofia: «Dacă am crede că sunt în Dobrogia mai mulţi de 50.000 Bulgari — după cum s'a crezut adesc ori — ar fi să ne înşelăm». Şi profesorul Işirkof afirma un adevăr, despre care avea informaţiuni precise, căci la data aceasta erau în Dobrogia 48.963 Bulgari.

3. *Tătarii.* — Au venit — după cum am spus — prin imigraţiuni în massă. Cea din urmă — de 60.000 suflete — a fost cea din 1861; dar mulţi dintre ei au murit de boli. De curând se înfiinţase orăşelul Medgidia, unde au fost stabiliţi Tătarii.

Ei se ocupau cu agricultura şi mai ales cu creşterea cailor, pe care li-i dedea statul. Nu de puţine ori Tătarul îşi mânca calul.

Fiind iubitori de stepă, în stepă s'au aşezat, între 1861—1864. Limita de Nord a ţinutului locuit de Tătari era Casâmcea, iar către Sud se întindeau până aproape de Bazargic. Mai erau stabiliţi şi în sate izolate (Morughiol, Beidaut, Sarai etc.) din nou înfiinţate, fiind fost părăsite. In unele părţi tătăroaicele mai purtau încă prin 1864 inele de argint atârnate de nas (Peters).

Tătarii au trăit în triburi sub conducerea a câte unui han. Aşa se ştie de cel dela Inancişme (Giumra), care avea aci un palat distrus de Bulgari în 1877. La Ceatal-Orman (Pantelimon) era un alt Han, Amurxa-bey (Lejean).

Numărul Tătarilor în 1880 era de 29.500.

Nimeni nu zugrăveşte mai aievea acest popor care trage să moară, ca d-l I. Simionescu, membru al Academiei Române, în cea mai nouă a sa lucrare «Dobrogea».

«Vălul tătăresc, spaima de odinioară a Moldovei întregi, este acum strâns cu totul. Iţi apare ca aburul ce se ridică dintr'o clădire mândră, năruită la pământ de un incendiu.

«Casele de lut galbene până şi pe acoperiş, abia se deosibesc din galbenul pământului bătut. Urmaşii lui Tamerlan, în pragul morţii, au păstrat numai înfăţişarea celor ce băgau groaza, lăsând scrum pe unde treceau. Au păstrat caracterele fizice, dar şi obiceiurile, semnul acelui conservatorism etnic, pe care nu-l distruge nici moartea, enigmatică tărie a păstrării popoarelor, chiar când încrucişările sunt mai întărite.

«Izolarea le-a domolit pornirile. Lipsa coheziunii din mulţime i-a făcut liniştiţi şi paşnici. Te primesc în casa lor cu toată curtenia unui

www.ziuaconstanta.ro

om cumsecade. De cum ai intrat şi te-ai aşezat pe cultucele cari ţin loc de scaun, gazda îţi întinde tabacherea cu tutun. Ar fi o obijduire să-ţi faci ţigară din tutunul tău. Când îţi aduce cafeaua nelipsită, ţi-o întinde făcând temeneli adânci, ducând mâna dreaptă la inimă.

«Din strămoşeştile obiceiuri, le-a rămas încă vie dragostea de cal. Nu e mai mare ciuda tătarului, decât când altul l'a întrecut la drum.

«Durerea trecutului sfârşit ş'o arată în cântece. Trăgănate, ca şi cele turceşti, au însă accente de o atât de adâncă melancolie încât simţi sufletul ce plânge după vremuri apuse. Fără să vrei o lacrămă ţi se furişează în colţul ochilor. E doar prohodul unei lumi dispărute, cu urcuşuri de care se vorbeşte în istoria omenirii».

4. *Turcii*, afară de cei din Deliorman şi despre care am vorbit, mai trăiau pe la oraşe (ca la 7000 suflete, în Tulcea, Constanţa şi Sulina) ca organe administrative şi ale cultului precum şi ca militari.

In număr mai mare trăiau în Babadag (ca la 2000 suflete) unul din stâlpii Imperiului otoman, locul sfânt al Musulmanilor, unde zac şi acum, uitate, osemintele unuia dinntre apostolii Profetului, Saltîk-Baba; apoi mai puţini erau la Medgidia, Cerna, Greci, Hasanlar, Rahman, Ali-Facâ, Baltăgeşti (la un loc cu Tătarii şi cu Cerchezii) Terzikioi, Satişkioi. Caracoium, Anadolchioi şi Hasiduluc, între 15—40 familii).

Sate exclusiv turceşti au fost Carjelari şi Canat-calfa.

Şi Turcii sunt jinduiţi după trecutul lor glorios; tot amarul sufletului şi-l toarnă în cântecele lor, mai jalnice şi mai duioase decât cele tătăreşti.

Nu sunt tocmai harnici; se mulţumesc cu puţin; dar sunt foarte cinstiţi. «Mai repede îşi calcă Turcul pe inimă, decât să-şi calce cuvântul» — zice un proverb.

Sunt foarte supuşi puterii stăpânitoare; dar sunt inadaptabili, de aceia emigrează, şi este de regretat. Au rămas tot visătorii de acum câteva veacuri; dar — pare-se că le-a pierit spiritul războinic de altă dată.

5. Un studiu foarte amănunţit şi documentat asupra *Germanilor* se datoreşte d-lui Ioan Georgescu, profesor la liceul «Mircea cel bătrân» şi este publicat în «Analele Dobrogiei» anul VII (1926). Trimet pe cititor acolo.

Scumpa noastră Dobrogie,

Cea mai preţuită dintre nestimatele Coroanei

Inţeleptului Rege, Carol I,

Acesta ţi-este pământul, aceştia-ţi sunt oamenii!

După cum vom şti să înfigem tot mai adânc fierul plugului în pământul tău rodnic şi îmbelşugat în de toate; să cercetăm comorile, pe care le-ai ţinut ascunse la sânul tău, atâta amar de vreme şi pe care înaintaşii noştri nici nu le bănuiau măcar, vom dobândi stăpânire ohavnică şi veşnică.

Acum este momentul ofensivei noastre economice. In aceşti 50 de ani abia ne-am aşezat.

14 Noembrie 1928.

www.ziuaconstanta.ro

Posibilităţile economice viitoare ale Dobrogei

de ST. BOROŞ
Doctor în drept, Preşedintele Camerei de Comerţ

Vorbind de Dobrogea, înţelegem, din punct de vedere geografic, Provincia românească de peste Dunăre, având ca limite teritoriale graniţa Bulgară şi Marea Neagră.

Din punct de vedere istoric această provincie — Dobrogea veche — ne-a fost cedată prin Tratatul de la Berlin din 1878, iar Cadrilaterul prin Pacea dela Bucureşti, depe urma războiului Balcanic din 1913.

Inainte de 1878 Dobrogea întreagă a făcut parte integrantă din teritoriul Imperiului Turcesc, care Imperiu cu începutul secolului al 18-lea, sub influenţa mişcărilor sociale şi politice ale revoluţiunei Franceze, a început să se sdruncine în organizaţia sa, marcând începutul decadenţei.

In continuare, mişcarea revoluţionară provocată în 1848 în Europa, în diferite state, a fost mai departe preludiul ce va să vină în organizaţia politică a statelor cari nu se bazează în structura lor pe o omogenitate complectă de rasă şi limbă. Consecinţă a acestor revoluţii se consacră principiul formării statelor naţionale, isvorând din suflul revoluţiunii de la 1848 şi care a avut ca primă etapă în Europa, unitatea politică a Italiei şi Germaniei, — principiu admis ca loznică de stat de către universalitatea popoarelor culte şi consfinţit de războiul cel mare.

Acestui principiu avem să mulţumim şi noi, unitatea neamului nostru şi formaţiunea României-Mari, care cuprinde toate provinciile româneşti şi într'un mod relativ, toate fracţiunile neamului românesc.

Pretenţia ce o au unii din vecinii noştri, că Dobrogea nu ar fi pământ românesc, nu corespunde nici realităţilor istorice, nici etnice ale stărilor de fapt.

Intr'adevăr, scrutând istoria trecutului mai recent vom vedea, că precum am spus, exceptând Turcilor, această provincie nu a aparţinut, în decursul vremurilor, nici unui alt stat organizat.

Ba este constatat istoriceşte că neamul românesc a stăpânit cândva această Provincie, sub Mircea cel Bătrân care se întitula *„Domn al Durostorului dela Dunăre la Mare"*.

www.ziuaconstanta.ro

Din punct de vedere etnic iarăși este constatat istoriceşte, că pe urma prăbuşirii Imperiului Turcesc, populaţia turcă, a început să se retragă odată cu administraţia, în limitele noului Stat turcesc. Această mişcare a populaţiunei turce în scopul emigraţiunei în Turcia, o resimţim până în zilele noastre.

Depe urma evacuării teritoriale, de către populaţia de origină turcă, a urmat migraţiunea, tot mai compactă a populaţiunilor româneşti, — care-i lua locul, — din toate ţinuturile româneşti, dar mai ales din Transilvania, Muntenia şi Oltenia. Chiar înainte de războiul dela 1878 se cunoaşte şi ştie poziţia că în Dobrogea exista o densă populaţie românească, care se ocupa în special, cu agricultura şi economia de vite.

După ce am făcut o scurtă introducere istorică, să vedem acum cari sunt posibilităţile de desvoltare economică ale acestei Provincii, cu o sumară descriere a tot ce s'a făcut până acum, în domeniul economic.

La luarea în posesiune a Dobrogei, după războiul dela 1878, stările economice ale Provinciei erau primitive, sub toate punctele de vedere. Lipseau totalmente căile de comunicaţie, căi ferate, şosele, etc. Singura cale ferată era cea construită de un consorţiu englez, între Constanţa şi Cerna-Voda, rescumpărată mai târziu de statul român.

Oraşele comerciale, erau aproape inexistente, sau cele cari fiinţau, ca Silistra, Medgidia, etc. erau considerate mai mult ca centre de economie rurală în cari se schimbau esenţialmente produse agricole şi de ale creşcătoriei de vite.

Comerţul, în primele începuturi ale stăpânirii româneşti, era de natură locală şi numai încetul cu încetul a început să se extindă şi să se închege raporturi comerciale mai largi, între această provincie şi restul ţării.

Tot astfel de o industrie propriu zisă în Dobrogea, până în timpurile mai recente, nu se poate vorbi. A existat însă în tot timpul ce ne interesează, adică dela războiul din 1878 până azi, în Dobrogea, o industrie casnică, consistând din ţesături de lână, — abundentă în această parte a ţării, — lucruri de casă, lucruri de ale industriei animale, — ceeace denotă că din punct de vedere industrial ne găsim abia în prima fază de desvoltare economică.

De o viaţă orăşenească, în sensul de azi al cuvântului, nu se poate vorbi în primele începuturi de stăpânire românească.

Oraşele din Dobrogea, s'au desvoltat încet, dar sigur, începând cu primul pas de administraţie românească.

Este în memoria tuturor, dar în special a părinţilor noştri, starea în care se aflau oraşele dobrogene de atunci.

Dintre toate oraşele din Dobrogea, cea mai mare desvoltare — după cum era şi firesc — a avut s'o înregistreze oraşul Constanţa. Imediat după războiul dela 1878 Constanţa se prezintă aici la Marea Neagră, ca un mic portuleţ, accesibil numai vaselor de pescuit sau de mic cabotaj. Portul Constanţa se prezinta numai ca o mică schelă de adăpost natural, fără nici o lucrare sau organizare sistematică.

Oraşul Constanţa, era de prevăzut, că va lua o mare desvoltare, după ce s'a pus primele baze de construcţie ale portului.

Este de recunoscut, că ideia şi însăşi înfăptuirea portului Constanţa, în starea actuală de lucruri se datoreşte, în primul rând, decedatului nostru Rege Carol I, şi în al 2-lea rând personalităţilor guvernante ale ţării din timpurile acelea.

www.ziuaconstanta.ro

După construirea portului, oraşul Constanţa şi-a luat o desvoltare rapidă şi mare, accentuată în toate ramurile de activitate, ceeace ne-o arată şi creşterea treptată a populaţiunei.

Paralel cu oraşul Constanţa, însă în ritm mai redus şi-a urmat calea ascendentă şi alte oraşe ale Dobrogei ca Cernavoda, important centru comercial şi industrial la Dunăre.

Tot astfel oraşul Tulcea, Medgidia, Babadagul, Hârşova, orăşelele Cogealac, Mangalia, Caraomer.

In Cadrilater avem oraşe cu o viaţă comercială destul de întinsă, ca Bazargic, Silistra, urmate de oraşele mai puţin importante cum sunt: Balcic, Cavarna, Turtucaia.

Pe lângă oraşele amintite, vedem că încetul cu încetul, sub ochii noştri, se nasc şi se desvoltă în diferitele părţi ale acestei ţări, centre comerciale rurale, cari cu timpul vor deveni tot atâtea orăşele şi oraşe, ceeace denotă spiritul general de progres economic al Dobrogei.

* * *

Să vedem acum, cari sunt perspectivele economice viitoare ale Dobrogei;

Pentru ca diferitele ramuri de activitate economică ale unui stat să progreseze, se cere întâi şi întâi desvoltarea căilor sale de comunicaţie, la nivelul cerinţelor economiei moderne.

Căile de comunicaţie în general, sunt de 3 feluri, terestre, fluviale şi maritime. Toate aceste căi de comunicaţie, într'un stat bine organizat, trebue să se coordoneze şi întregească între ele, în scopul final de a servi cât mai bine interesele economiei naţionale şi ale economiei genrale.

Este bine ştiut că mijloacele de comunicaţie înlesnesc circulaţia normală a bunurilor, dela producător la consumator, favorizând transportul lor rapid, sigur şi eftin şi contribuind astfel la remedierea crizelor de producţie, prin transportul mărfurilor dintr'o regiune într'alta. In felul acesta, căile bune de comunicaţie, formează un stimulent pentru producţie şi implicit pentru economia şi civilizaţia omenească.

Este ştiut, că omul încă din timpurile cele mai vechi, până azi, în continuu a căutat să-şi perfecţioneze căile de comunicaţie, pe măsura desăvârşirii cunoştinţelor şi invenţiunilor technice. In legătură strânsă cu ideia că aceste căi de comunicaţie să poată contribui cu succes la desvoltarea economiei naţionale a unui stat, se pune problema siguranţei transporturilor pe căile sale de comunicaţie; siguranţă de ordin technic, administrativ şi social.

Numai întrunind aceste 3 condiţiuni, pot, într'un stat modern, căile de comunicaţie să-şi îndeplinească menirea lor. Astfel se observă în vremurile tulburi ale unui stat, diminuarea, ba chiar stagnarea transporturilor pe căile sale de comunicaţie, ceeace are ca urmare un dezechilibru al vieţii economice, cu repercusiuni asupra situaţiei financiare a statului respectiv.

Să vedem acum, cum stă Dobrogea noastră cu mijloacele de comunicaţie şi ce ar trebui încă de făcut, pentru complectarea reţelei ei.

In privinţa căilor de comunicaţie terestră, avem de observat, că toată Dobrogea, este străbătută în lung şi larg de şosele şi drumuri de ţară. In timpul războiului cel mare, aceste artere de comunicaţie au fost, prin natura lucrului abandonate. După război s'a reluat pe toată linia, repararea şi restaurarea lor, construindu-se şi altele noi, unde necesitatea o cerea,

www.ziuaconstanta.ro

Aceste drumuri terestre firește că ajută în mare parte, economia Dobrogeană; prin ajutorul lor agricultura provinciei putându-i transporta produsele la locurile de desfacere, oboare, porturi, etc.

In ceeace privește căile ferate dobrogene putem afirma, că și din acest punct de vedere, s'a făcut tot ce omenește a fost posibil, dar mai este încă mult de făcut.

Actualmente avem în Dobrogea următoarele linii ferate:

1. Linia ferată Constanța-Cernavoda, peste Dunăre în finalul Bucureşti, construită de englezi, una din cele mai vechi linii din țară.

2. Linia Constanța-Bazargic-Oborişte, cu legătură cu liniile bulgare, construită înainte de războiu, în anul 1914/1915.

3. Linia Constanța, mai sus de Babadag, cu intenția de continuare până la Tulcea, începută în ultimii ani.

4. Și în fine linia de interes local Constanța-Techirghiol și Techirghiol-Sat, construită în ultimul timp.

Cu liniile de mai sus nu se poate face față necesităților Dobrogei și mai ales celor ale țărei, față de cerințele de desvoltare ale portului Constanța, care servește o bună parte din trebuințele de import și export ale României întregite.

Se impune în primul rând dublarea liniei ferate Constanța-București.

Mai departe se impune de urgență terminarea, cât mai grabnică, a liniei ferate Constanța-Tulcea, ca prin un pod sau până atunci, prin ferry-bothuri, să se facă legătura cu căile ferate Basarabene, în scopul înlesnirii scurgerei produselor basarabene, la export, prin portul Constanța.

Se recere iarăș, din motive economice și naționale, construcția următoarelor linii ferate noi, dobrogene:

1. O linie ferată, care să lege Constanța cu Silistra, străbătând încrucișat o bună parte a platoului dobrogean.

2. O linie ferată între Constanța-Hârșova, care ar urma să lege portul Constanța, direct cu Moldova și cu Ardealul, prin un pod ce ar urma să se construiască.

3. Construirea actualei linii ferate Constanța-Techirghiol-Sat, până la Mangalia, Cavarna și Balcic, deservind această regiune foarte bogată a litoralului.

In privința căilor de comunicație pe apă, deservind Dobrogea și prin ea țara întreagă, sunt următoarele de spus:

Este în deobște cunoscut și stabilit de către principiile economice moderne, că transporturile pe apă de mărfuri și persoane, prezintă avantagii, față de transporturile pe uscat. Astăzi, când avantagiile transporturilor pe apă, cât privește maximul de rapiditate și tonagiu au fost realizate, conjuctura superiorității acestui fel de transport apare și mai evidentă. Unde mai punem că transporturile pe apă, comparabil cu cele de uscat, sunt mult mai eftine, acest lucru constituind iarăș un factor foarte esențial producțiunei și comerțului.

Desigur forța motrică consumată pe apă e mai mică decât la transportul pe uscat. Amortizarea iarăș este mai lesnicioasă la mijloacele de transport pe apă. In fine ușurința de a se creia rutele maritime, în cele mai multe cazuri naturale, prezintă o superioritate de avantagiu, naturală, față de căile de transport pe uscat, cari aproape de cele mai multe ori au fel de fel de piedici, ca accidente de trenuri, niveluri, etc., piedici ce pentru a fi îndepărtate, provoc cheltueli și muncă, în mare măsură. Aceste desavantagii ale transporturilor de uscat, față de cele maritime, cunoscute

www.ziuaconstanta.ro

Camera de Comerţ şi Industrie, Constanţa — Biroul preşedinţial.

www.ziuaconstanta.ro

omului prin instinct, ne arată de ce primele popoare de neguţători în istoria comerţului, au fost cele aşezate lângă mări şi fluvii navigabile.

Să vedem cari sunt căile de comunicaţie pe apă ale Dobrogei şi prin Dobrogea, ale ţării.

Considerentul cel mai important, care a făcut ca Dobrogea să fie privită ca cel mai esenţial şi necesar factor de propăşire şi expansiune economică al României Mari, se datoreşte însuşi faptului, că este singurul ţinut românesc, care ţine contactul ţărei noastre cu Marea Neagră şi prin această Mare, cu lumea întreagă. Se cunosc eforturile ce sunt făcute de popoarele cari prin poziţia lor geografică, neavând contactul cu Marea, ţin să-l obţină prin orice mijloace, fie politice, fie paşnice, prin încheierea de convenţiuni cu statele învecinate, favorizate din acest punct de vedere. Marea Neagră este o mare închisă, însă prin strâmtoarea Dardanelelor, internaţionalizate prin tratatul de pace, face posibil ca comerţul românesc pe mare să fie deschis pe toate mările şi oceanele. Va trebui totuşi în viitor, ca ţara noastră să vegheze în permanenţă, ca starea de lucruri, actual în fiinţă în Strâmtori, prin Tratate internaţionale, să nu fie modificată în mod unilateral în favoarea vreunui stat sau altul, tocmai pentru motivul intereselor noastre superioare economice, — noi într'un astfel de caz, urmând a fi singurul stat care am avea mai mult de perdut şi suferit. Am putea afirma că o astfel de situaţie, defavorabilă nouă, ar avea consecinţe incalculabile pentru economia noastră generală, şi am fi expuşi să ne înăbuşim înlăuntrul propriilor noastre graniţe.

Vedem că astăzi exportul nostru de produse ca: cereale, petrol, lemne, etc., în cea mai mare măsură, se face, prin porturile Brăila, Galaţi şi Constanţa, pe mare.

Să vedem acum, dacă portul Constanţa, în felul cum se prezintă el astăzi poate satisface cerinţele de trafic ce i se impun.

S'a afirmat şi cu drept cuvânt, că Constanţa este principalul port de export al ţărei, iar Galaţul principalul port de import. Dar un lucru: Constanţa va trebui transformată şi utilată în aşa mod, ca să corespundă şi cerinţelor de import ale României întregite, tocmai din punctul de vedere superior al intereselor de stat româneşti. Ştim cu toţii, că în decursul iernei, ba chiar o parte din primăvară, din cauza condiţiunilor atmosferice, Dunărea înghetând, se paralizează orice activitate de comunicaţie pe apă a ţărei prin porturile Galaţi şi Brăila, deci în mod fatal locul acestor 2 porturi, trebueşte să-l ia Constanţa, pentru întregul trafic pe apă al ţării. S'a vorbit mult în ultimul timp, şi pe drept cuvânt, că din cauza neatenţiunei ce se dă porturilor noastre, o bună parte a importului nostru, se face prin alte porturi streine, ca Triest, Fiume, Danzing, etc., ceeace este adânc de dăunător intereselor noastre. Va trebui ca prin măsuri de ordin economic, ca reduceri de tarif C. F. R. pentru porturile noastre, măsuri vamale şi orice alte măsuri, să căutăm să evităm concurenţa dăunătoare a porturilor streine, contribuind astfel la desvoltarea şi progresul porturilor noastre. Se afirmă şi iarăşi cu drept cuvânt, că aşa cum a fost înzestrat şi utilat până acum portul Constanţa, pentru trebuinţele de export ale ţărei, a putut face faţă necesităţilor. Această afirmaţiune este justă până la un punct oarecare. Da, este ştiut, că exportul a două din cele mai importante produse ale ţărei, cerealele şi petrolul n'au avut să sufere, cât priveşte organizarea interioară a portului Constanţa, de lipsa de mijloace suficiente. Numai că trebue să se ştie, că dacă portul Constanţa, a fost creiat pentru traficul pe mare al unei ţări, ca România dinainte de răsboi, acum, după răsboi, nu va mai putea face faţă cerinţelor de trafic

www.ziuaconstanta.ro

ale României Mari. Evoluţia economică a statelor este în plin progres, iar a celor ce au suferit consecinţele războiului, în plină refacere, cu atât mai mult evoluţia economică a României-Mari, va trebui în curând să-şi ia avântul cerut, deoarece stările anormale şi condiţiunile economice provocate de război, tind încetul cu încetul spre normalizare. Criza economică, care pare că bântue omenirea întreagă, dar mai ales ţara noastră, tinde să ia sfârşit, căci este cunoscut în istoria comerţului că nici o criză economică de state şi naţiuni, nu a fost de ordine cronică, ci aceste fenomene încetează, când încetează şi cauzele cari le-au provocat.

Deci într'un timp apropiat, se va pune problema, ca portul Constanţa să fie refăcut şi mărit, în sensul cerinţelor economice de mâine. După cât ştiu, planurile de mărire ale portului Constanţa sunt lucrate la Direcţiunea Porturilor Maritime, urmând numai a fi revăzute în sensul necesităţilor ce se vor arăta.

Un proiect însă ce se pune cu toată insistenţa şi urgenţa pentru portul Constanţa, este crearea zonei libere în port.

Zonele libere în porturi prin natura lor, au calitatea de a corespunde nu numai condiţiunilor interioare economice ale unei ţări, dar pot deservi economiceşte şi alte ţări învecinate, anexate prin situaţia geografică a locului sau constelaţia politică a timpului, la serviciile zonelor libere din respectivul port. Ca o consecinţă a acestor lucruri se ştie azi prea bine, că portul modern în noţiunea economică a cuvântului, îndeplineşte mai multe funcţiuni, ca regională, industrială şi comercială, din punctul de vedere economic naţional sau internaţional.

Ce sunt zonele libere sau porturile france? Sunt: locuri anume limitate şi destinate în porturi, în cari mărfurile în tranzit sunt scutite de vamă, unde mărfurile se pot debarca, vinde, manipula şi transforma, fără a se plăti vreo taxă vamală şi unde ca într'un fel de târg, se pot face toate speculaţiile asupra mărfurilor tranzitate.

Astfel de porturi libere, se ştie din experienţă, că cu timpul îşi capătă o mare înflorire comercială prin afluenţa de mărfuri ce se aglomerează în ele.

In zilele noastre, porturile devenite france, cuprind o zonă oarecare în port, în care pot pătrunde numai comercianţi şi industriaşi, în vederea speculării şi transformării. Astfel de zone se numesc libere sau france.

Astăzi partea cea mai mare a porturilor de importanţă din Europa, posed zone libere.

Astfel în Orient, avem port liber Salonicul, creiat ca atare după război şi care, după rapoartele societăţii de administraţie a portului liber Salonic, ne arată că a luat o mare desvoltare.

Turcii fac pregătiri pentru a decreta ca port liber Constantinopolul, tocmai ca o contra-balansare a Salonicului şi pentru a face să înviorezе comerţul acestui oraş, care dela război încoace e în continuă stagnare.

Italienii au următoarele zone france: Triest, Veneţia, Fiume, Ancona, Geneva, Livorno şi Oneglia.

Francezii au ca zone france; Marsilia.

Germanii au următoarele zone france: Hamburg, Bremen, Altona, Cuxhoven, Emden, Guestimünde, Stettin.

Danezii au ca port liber admirabil organizat cu ajutorul capitalului american, Capitala lor; Copenhaga.

In Anglia avem aşa zise porturi autonome, administrate de oraşele interesate, uneori cu concursul Camerelor de comerţ, ca Londra, Liverpool, Chasgov.

www.ziuaconstanta.ro

Consiliul de administraţie în aceste porturi se compune din membrii numiţi de guvern, sau Consiliul municipal, şi din membrii — în majoritate aleşi de marii armatori, sau persoane competente în comerţul maritim.

Aşa dar, vedem, că tendinţa este ca toate porturile din Europa, de o importanţă oarecare, să fie transformate în porturi libere, tocmai pentru că s'a făcut dovada experienţii comerciale, că în felul acesta li se asigură mai bine, propăşirea şi progresul.

La noi în ţară, trebue s'o recunoaştem, că şi în această privinţă am rămas înapoiaţi.

Este adevărat, că avem proiecte studiate, ca 4 porturi ale ţărei şi anume: Galaţi, Brăila, Constanţa şi Giurgiu să fie înzestrate cu zone franche, dar realizarea acestor proiecte a întârziat prea mult şi întârzie încă. Este timpul ca guvernul ţărei să ducă la îndeplinire, cât mai grabnic acest deziderat de primă necesitate economică pentru ţara noastră. Este timpul ca organizaţiunile profesionale din ţară, să se mişte şi să ceară guvernelor ţărei, realizarea zonelor libere în porturi, la noi în ţară, ca o condiţiune primordială de desvoltare a porturilor noastre şi implicit a ţărei.

In privinţa navigaţiei pe Dunăre, avem de făcut următoarele observaţiuni:

Tratatul dela Versailles prevede o Comisiune europeană a Dunărei, din care Comisiune fac parte următoarele state: Anglia, Franţa, Italia şi România. Statutul întocmit la Paris a împărţit Dunărea în 2 părţi: Dunărea maritimă dela Brăila la mare şi Dunărea fluvială, dela Ulm la Brăila. Asupra Dunării maritime Comisiunea europeană exercită drepturile dinainte de războiu. Sediul Comisiunei este la Galaţi.

Din punctul de vedere al intereselor româneşti, avem de făcut observaţii, că statutul Dunării maritime, aşa cum este întocmit şi funcţionează azi, la Galaţi, nu satisface prin jurisdicţia sa de forţă autonomă şi de dispoziţie, cerinţele de comunicaţie pe această porţiune a Dunărei, neglijând sau nefiind în stare să satisfacă anumite trebuinţe, impuse de comunicaţie, la gurile Dunării şi din acest motiv noi fiind expuşi în viitor, la unele inconveniente grave, cât priveşte posibilităţile de comunicaţie viitoare şi ale exportului nostru, pe această arteră principală de comunicaţie.

Mişcările sporadice şi continue în contra stărilor de lucruri dela gurile Dunărei, pentru remedierea cărora Comisiunea Europeană, nu este în stare sau nu are mijloacele necesare să intervină, se manifestă destul de energic prin diversele organizaţiuni profesionale din porturile Galaţi şi Brăila.

In tot cazul, guvernele ţărei vor trebui să dea toată atenţiunea acestor chestiuni, pentru ca nu, într'un timp oarecare apropiat, să ne pomenim cu astfel de stări de lucruri, cât priveşte navigaţia la gurile Dunării, cari să paralizeze total comunicaţia vaselor de mare.

Cât priveşte comunicaţia pe Dunărea fluvială, avem de observat, că este dirijată de o Comisiune cu sediul, pe primii 5 ani, la Bratislava, îngrijind ca navigaţiunea nici unui stat pe această parte a Dunărei să nu fie împiedicată. In sensul dispoziţiunilor acestui statut, fiecare stat riveran, este liber să facă orice lucrări, cari ar ajuta la desvoltarea lui economică.

Vedem aşa dar, că comunicaţia pe toată lungimea Dunărei româneşti, este dirijată în liniile statutelor celor 2 Comisiuni.

Pe malul dobrogean al Dunării, avem următoarele porturi naturale, fără înzestrări deosebite şi cari au mai mult importanţa lor locală, pentru exportul produselor agricole ale regiunei: Turtucaia, Silistra, Cernavoda, Hârşova şi Tulcea. In viitor credem, că aceste porturi, îşi vor urma şi mai

www.ziuaconstanta.ro

departe mersul lor progresiv economic, ca centre ale regiunilor respective şi cu desvoltări de industrii locale agricole, etc. Un avânt mai intensiv se observă la oraşul Cernavoda, care ne arată desvoltarea unor industrii în mare, ca industria de ciment, metalurgică, şi de petrol.

O arteră de comunicaţie dobrogeană, de mare importanţă pentru provincia noastră şi pentru ţara întreagă, ar forma-o comunicaţia canalului navigabil Cernavoda-Constanţa. Să nu se creadă, că construcţia acestui canal ar constitui un lucru nerealizabil, o utopie.

Să ne amintim, că deja în decursul războiului cel mare, s'au prelucrat 2 proiecte technice, pentru acest canal: Unul german şi altul maghiar. Este perfect adevărat, că, acest canal ar constitui una din cele mai grandioase lucrări, ce s'ar fi construit în ţara noastră, numai că şi această lucrare, ca orişicare alta, trebue să fie privită din punctul de vedere al utilităţii, în toate direcţiunile ei. Dacă stăm să privim lucrul din acest punct de vedere, singur hotărâtor, avem următoarele de spus: Ţara noastră, sub raportul canalelor navigabile sau de irigaţie, a rămas întru totul înapoiată. Construcţia canalului Cernavoda-Constanţa ar prezinta următoarele avantagii de ordin naţional şi material pentru ţara noastră:

I. Prin canalul Rhin-Main-Dunăre, în curs de construcţie de germani, am obţine cea mai scurtă, lesnicioasă şi eftină cale de navigaţie pe apă între Occident şi Orient;

I. S'ar scurta ruta maritimă directă Dunăre-Orient cu circa 400 km. ceeace ar fi un mare avantagiu pentru eftinirea transporturilor;

III. Ne-ar emancipa de sub influenţa Comisiunei maritime dunărene şi implicit şi a jurisdicţiunei ei;

IV. Am evita, prin împotmolirea eventuală tot mai pronunţată a canalului Sulina, construcţia altui canal dunărean, tot aşa de costisitor şi problematic din punct de vedere al siguranţei navigaţiunei;

V. Am deschide o mulţime de posibilităţi productive, pe urma construcţiei canalului, prin lucrările de irigaţiune ce s'ar putea face la construirea acestui canal;

VI. Acest canal ar fi important şi din punct de vedere al apărării naţionale, nefiind supus nici unei restricţiuni de tratat internaţional.

Să vedem acum cari sunt ramurile de activitate cele mai importante ale Dobrogei.

I. *Agricultura,* formează baza ocupaţiunei principale a Dobrogei şi ramura de căpetenie pe care se reazimă celelalte ramuri de activitaté a acestei provincii. Dobrogea, prin natura condiţiunilor sale atmosferice de întotdeauna, este supusă deselor secete, din care cauză această ramură de ocupaţie principală pentru populaţiune, putem zice, că este insuficientă, cu excepţie ţinutul Cadrilaterului mai binecuvântat în această privinţă, prin ploile, ce ne vin din Balcani.

Cari ar fi mijloacele de combatere a acestui flagel?

In lipsă de mijloace de irigaţie, până la un punct oarecare, s'ar putea lupta în contra secetelor persistente, prin lucrarea mai intensivă a pământului cu ajutorul forţelor mecanice şi îngrăşămintelor artificiale.

Părerea mea personală este însă, că trebueşte dată o mai mare atenţiune creşterii vitelor în Dobrogea, înlocuind, într'o msură oarecare, prin economia de vite, efectele ce le provoacă seceta şi contribuind la odihnă şi refacerea solului.

Experienţa ultimilor ani de după războiu, cred că va contribui hotărât, în sensul ideilor exprimate de subsemnatul.

Dar dacă această ramură principală de activitate omenească stagnează

www.ziuaconstanta.ro

şi regresează din cauze independente de voinţa omului, cari ar fi de propus activităţile economice de înlocuire, ce ar trebui iniţiate şi stimulate?

Susţinem, că comerţului şi industriei, i-ar reveni locul de onoare.

Să luăm întâi comerţul.

Este adevărat, că această ramură de activitate economică se desvoltă în Dobrogea relativ în mod progresiv tinzând spre normalizare, care se efectuează destul de încet. In situaţia actuală de criză mondială, nu putem vorbi de o desvoltare normală în sensul adevărat al comerţului dobrogean. Dar, dacă se va înfăptui, după cum suntem siguri, apropiatul împrumut extern, vor dispare mai curând cauzele simptomatice şi inerente nestabilităţii valutare, lipsei de credit, precum şi dobânzilor urcate, cari toate contribuesc cu mari piedici, la o desvoltare liniştită şi progresivă a comerţului nostru.

Excluzându-se piedicile amintite şi coordonate cu măsuri legislative de susţinere a comerţului, putem zice că vom avea toate condiţiunile pentru ca această ramură economică în Dobrogea să-şi ia avântul necesar.

Putem zice, că dintre toate provinciile ţărei româneşti, Dobrogea din acest punct de vedere este cea favorizată, graţie situaţiunei sale geografice şi contactului imediat cu Dunărea şi Marea Neagră.

Deci, pentru promovarea comerţului, trebuesc dirijate toate iniţiativele noastre.

Cât priveşte mişcarea industrială a provinciei, după cum am mai spus şi în altă parte, aceasta este abea în faşe.

Se ştie din experienţă, că viaţa industrială nu se poate desvolta decât acolo, unde există condiţiuni prielnice, ca materii prime, suficiente, căi de comunicaţie bune, siguranţa administrativă şi corespunzătoare legiuri economice.

Ce industrie s'ar putea desvolta în Dobrogea? Mai întâi acele industrii, cari derivă din activitatea agricolă şi de economia de vite a provinciei, ca: mori, fabrici de uleiuri vegetale, fabrici de postav, etc. Solul Dobrogei este puţin cercetat din punctul de vedere al bogăţiilor subsolului. După câte se ştie azi, se pot găsi în Dobrogea, minereuri de aramă, fier, bogăţii de sulf. Avem la Altâm-Tepe, în judeţul Tulcea, o industrie începătoare minieră, a soc. Creditul Minier, care promite mult în viitor.

Se poate desvolta cu cel mai mare succes şi rentabilitate, industria conservelor de peşte, Dobrogea fiind foarte bogată în această privinţă, dealungul litoralului maritim şi prin ghiolurile (lacuri) numeroase în tot lungul Mărei, în deltă şi dealungul Dunărei.

In delta Dunărei, avem un material prim, constatat ca important: stuful, care se poate preta la alte industrii, ca fabricaţiunea hârtiei, etc.

Pământul dobrogean este foarte potrivit desvoltării industriei de ţigle, cărămidă şi ceramică, precum şi la diverse colori naturale.

Ca concluzie ,putem spune în privinţa industriei, că Dobrogea întruneşte în largă măsură condiţiunile unei ample desvoltări industriale, în plus având avantajul căilor de comunicaţie lesnicioase pe apă. Când vorbim de o desvoltare în mare a industriei, vorbim de o industrie de export. Şi în această privinţă suntem favorizaţi de natură, deoarece ne aflăm în apropierea ţărilor de debuşeu industrial, înţelegând prin aceasta piaţa Orientului.

Să vedem acum ce importanţă poate reprezenta Dobrogea pentru comerţul internaţional.

Intâi şi întâi este de recunoscut, că din punct de vedere geografic, Dobrogea reprezintă o arteră de transport şi de scurgere a produselor din Occident şi Orient. Este calea cea mai scurtă, pe care se poate face schimbul

www.ziuaconstanta.ro

de mărfuri între ţările din nordul şi centrul Europei, către Orient şi Egipt. Priviţi numai pe o hartă a Europei şi vă veţi convinge de adevăr.

Trebuesc numai, precum am spus, ca noi, ca ţara românească, să perfecţioneze şi creeze căile de comunicaţie necesare şi să înzestreze portul Constanţa cu utilajul necesar şi cu instituţiuiile trebuincioase, aceste manifestaţiuni fiind însoţite şi de legiuri corespunzătoare economice, pentru ca schimbul internaţional să fie atras pe această linie, lucru ce ar contribui în cea mai largă măsură la progresul portului Constanţa, a comerţului dobrogean şi implicit a comerţului naţional.

In legătură cu acest punct de vedere, am vedea comerţul de tranzit al diverselor ţări, ca Ceho-Slovacia şi Polonia, către Balcani şi Orient, făcându-se prin ţara noastră, prin portul Constanţa.

* * *

Optimismul nostru în progresul economic a Dobrogei şi ţărei româneşti este mare. Noi în decursul desvoltării noastre de stat, am trecut etapele cele mai încercate ale istoriei, bazându-ne pe dreptatea cauzelor noastre, pe tenacitatea rasei noastre şi pe însuşirile neamului nostru.

Suntem un stat tânăr, un popor tânăr. Viitorul ne surâde, să nu ne lăsăm dezamăgiţi de anumite stări actuale de fapt, sociale. Aceste stări sunt consecinţele groaznicului răsboi prin care am trecut şi se manifestă de altfel, în lumea întreagă. Trebue totodată să constatăm, că viaţa socială a tuturor popoarelor, şi tot aşa viaţa economică, merge spre o sigură însănătoşire. Va mai trece puţin timp, ca toate să-şi reia avântul lor firesc natural, contribuind la fericirea popoarelor, bazată pe bună stare materială şi pe o solidă civilizaţie. Va ajunge cred şi generaţia noastră atât de încercată acele fericite timpuri aşa ca să putem afirma că România nu a fost, ci va fi. Din toate provinciile ţărei româneşti, Dobrogea ca mai mult favorizată de condiţiunile geografice naturale, se va resimţi mai mult în bine de evoluţia lucrurilor.

www.ziuaconstanta.ro

Comerţul prin portul Constanţa

de Căpit. NIC. ŞTEFAN
Vice-preşedinte al Camerei de Comerţ

Nu se poate vorbi de Dobrogea şi nici de vre-un centru al ei, fără să se pomenească numele Aceluia care a realipit-o la Patria Mumă.

Nu se pot sărbători 50 ani de uimitor progres românesc în această regiune, fără să aducem prinosul nostru de recunoştinţă memoriei Marelui şi Gloriosului Rege Carol I, care prin monumentalul pod peste Dunăre şi prin creierea portului Constanţa — «Perla Mării Negre» — a legat, pentru totd'auna, Dobrogea de restul ţării şi a înzestrat România cu «plămânul respirator», de care are atâta nevoie viaţa economică a unui Stat sănătos, cum este Statul Român.

Viteaz în războiu, fin observator şi profund înţelegător al vremurilor, Regele Carol, a înţeles că un popor nu poate propăşi fără o intensă activitate pe toate tărâmurile, dar mai presus de orice, nu se poate progresa fără o bună înstărire economică. De aceea Il vedem îmbrăţişând cu toată căldura, nevoile Dobrogei, din care îşi făcuse o mândrie şi mai ales nevoile comerţului, pentru care a fost o putere creatoare. Iată dece în acest an de înălţătoare sărbătoare naţională comerţul aduce omagiul de profundă recunoştinţă memoriei Marelui Rege Carol I.

* * *

Până în secolul al 19-lea nu poate fi vorba de un comerţ românesc întrucât datorită situaţiunei noastre politice de vasali turcilor, surplusul produselor nu putea să circule liber, fiind sortit să satisfacă cerinţele populaţiei otomane.

Şi această stare de fapt, nu numai nu a fost prielnică unei înfloriri economice, dar a fost germenul unui regres de tristă memorie — ridicarea produselor prin pseudo-rechiziţie, adesea fără plată sau cu preţ arbitrar impus, descurajând pe producător.

Regulamentul organic din 1831 în Muntenia, şi 1832 în Moldova, bazat pe Pacea din Adrianopol (1829) proclamă, pentru prima oară

www.ziuaconstanta.ro

libertatea comerţului şi desfiinţarea vămilor interioare (acsize) destul de numeroase şi împovărătoare — funcţionând între regiuni, oraşe, sate şi chiar proprietăţi — fixându-le pentru totdeauna, la graniţe, între State. In acest stadiu de libertate, produsele româneşti au putut circula libere, făcându-se cunoscute şi căutate pe pieţele străine şi, urmare acestor stări, a fost un serios început al intensificărei culturii cerealelor, creşterii vitelor şi exploatării pădurilor.

Transporturile însă joacă un mare rol în stabilirea preţurilor. Se pune chestiunea acestora.

Superioritatea transportului pe apă faţă de cel de uscat, este bine cunoscută. Statul nostru, deşi avea la îndemână cărăuşul principal: Dunărea, şi cele câteva porturi de marcă prin cari pompa în afară surplusul producţiei, şi aducea mărfurile necesare, înăuntru, totuş prin satisfacerea obligaţiunilor impuse de Comisiunea Europeană dela Sulina, pe deoparte, şi funcţionarea *periodică* a navigaţiei fluviale — pe vreme de iarnă încetând orice transport—pe de altă parte, nu se satisfăceau complect cerinţele unei vieţi economice cu activitate permanentă.

In această situaţiune se găsea comerţul românesc când a survenit războiul din 1877—1878, urmare căruia s'a realipit Dobrogea Patriei Mume şi graniţa noastră s'a mutat dela Dunăre la Mare.

Cum am găsit Dobrogea şi portul Constanţa

Suprafaţa totală a Dobrogei (jud. Constanţa şi Tulcea) este de 15.623 km. p. Populaţiunea în 1878 se cifra la 140.000 locuitori, faţă de 320.000 în 1913 şi aproape 500.000 în 1927. Dobrogea, pe atunci era *«o stepă aridă, plină de bălării şi străbătută numai de turme de vite şi cete de tâlhari»*.

Suprafaţa cultivată în 1885 se cifra la 241.597 ha. iar în 1905 se ridică la 608.492 ha., cu o producţie de cereale în 1885 de 1.371.000 hl. faţă de 5.153.000 hl. în 1905 şi 6.943.000 hl. în 1915.

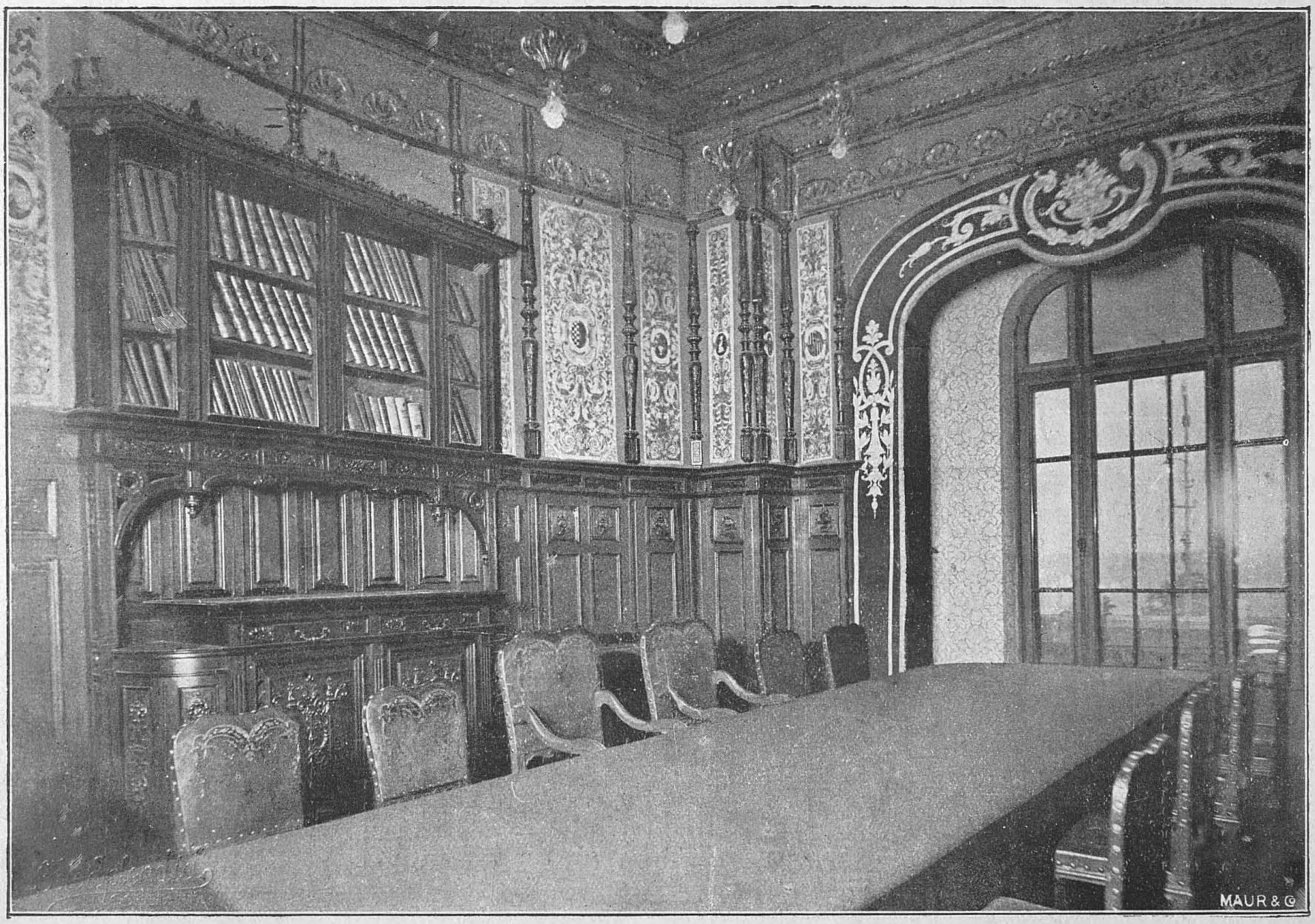
Ca vite găsim: în 1880 cai 45.198, boi 100.506, oi 783.000, faţă de 1916, cai 227.425, boi, 320.047, oi 2.266.230.

In afară de păşunile întinse, terenul fertil, minunatele bogăţii miniere, bălţi întinse cu peşte, cari au fost puse în valoare prin hârnicia populaţiei Dobrogene, Dobrogea a format puntea de legătură a Ţării Româneşti cu Marea şi prin portul Constanţa s'a stabilit: comunicaţia pe apă cu Orientul, deschizându-se calea spre occidentul civilizator — dându-ni-se astfel posibilitatea unei puternice expansiuni comerciale şi industriale—; a adus stăpânirea gurilor Dunării pentru care încă din trecutul cel mai depărtat s'a vărsat atâta sânge şi prin această stăpânire, ni s'a dat posibilitatea scurgerei şi punerei în valoare a unei însemnate părţi a bogăţiilor şesului şi munţilor noştri, spre Marea cea mare. Stăpânirea gurilor Dunărei garantează şi stăpânirea Deltei ei (în suprafaţă de 420.000 ha.) cu bălţi cu peşte şi stufuri preţioase.

Orăşelul Küstendje — Constanţa de azi — avea un mic port cu un bazin de 7 ha. faţă de 72 ha. azi; cu un cheiu de lemn, la care acostau vasele şi care abia atingea lungimea de 200 m. l. faţă de 7765 m., lungimea digurilor şi cheiurilor de azi.

Era construit de o Companie engleză şi amenajat pentru a putea

www.ziuaconstanta.ro



Camera de Comerţ şi Industrie, Constanţa. — Biblioteca.

www.ziuaconstanta.ro

primi cerealele Dobrogei și a le transporta pe apă. In interior, produsele erau transportate pe linia ferată Cernavodă-Constanța construită de Englezi, în lungime de 60 km.

Primele îmbunătățiri. — Prezența liniei ferate Cernavoda-Constanța, situația geografică, centrală, a portului Constanța; funcționarea lui continuă, scutirea vaselor și mărfurilor de a suporta obligațiunile Comisiunei Europene Dunărene dela Sulina, înființată după războiul Crimeei (1856), scurtarea drumului cu 2—3 zile, evitând înconjurul pe Dunăre și Mare, dela Brăila-Galați la Constanța, au creat portului Constanța situațiunea de a servi, nu numai interesele Dobrogei, ci și ale țării întregi. Mai mult, Constanța a devenit punctul de tranzit pentru mărfurile orientale spre Polonia, Cehoslovacia, și vice-versa.

Extinderea comercială la care era chemat portul nostru, a necesitat o serie de îmbunătățiri. Astfel în anul 1895 se inaugurează linia ferată București—Feteşti și monumentalul pod «Regele Carol I», peste Dunăre. Odată legătura cu centrul Țării stabilită, atențiunea conducătorilor se îndreaptă spre portul Constanța.

Primele studii pentru creiarea noului port s'au început în 1881, s'au aprofundat în 1888, iar în 1896 s'au început lucrările. In 1904 s'a început construcția silozurilor și bazinului de petrol, iar în 1909, în prezența Regelui Carol s'au inaugurat un siloz și parte din stația de petrol. Lucrările continuă până astăzi, învestindu-se în port până la 31 Decembrie 1927 suma de 77.369.073 lei aur.

Pentru petrol. — Portul Constanța dispune de 54 rezervoare cu o capacitate de circa 19.000 vagoane. In ele se pot înmagazina în acelaș timp 4 trenuri a câte 40 vagoane, fiecare cu patru produse diferite.

Din rezervoare se pot pompa patru produse diferite în patru vapoare deodată, cu un debit de 120—140 tone pe oră, de fiecare. Atât predarea cât și înmagazinarea se fac mecanic și fără întrerupere, lucrându-se 24 ore zilnic cu 3 schimburi.

Puterea de predare a stației de petrol depășește circa 300.000 vagoane anual, cifră neatinsă până în prezent de exportul nostru de petrol.

Pentru cereale. — Pentru cereale portul dispune de 3 magazii din care 2 funcționează, iar a treia, deși terminată complect, nu funcționează neavând instalațiile mecanice. Fiecare magazie are 250 silozuri (puțuri) în care se pot înmagazina 3000 vagoane. Deci, în 3 magazii se pot înmagazina, păstra și curăți de țepi și corpuri streine, cereale, cu cele mai moderne mijloace, 9000 vagoane.

Puterea de primire a fiecărei magazii este de 100 vagoane pe zi de 8 ore.

Se pot preda cereale în 3 vapoare deodată, debitul unei magazii fiind 20 vagoane pe oră sau 160 vagoane pe ziua de 8 ore. Ambele magazii pot preda zilnic, 320 vagoane. Predând numai prin 2 magazii și lucrând numai cu un schimb (8 ore) s'ar preda anual 60.000 vagoane, cifră ce nu a fost atinsă de exportul cerealelor prin portul Constanța, până în prezent. Dacă s'ar tripla schimburile și s'ar lucra 24 ore în loc de 8, și predarea s'ar face numai prin 2 magazii, puterea de predare s'ar ridica la 180.000 vagoane anual. Dacă s'ar complecta și a treia magazie cu instalațiile mecanice și s'ar lucra cu 3 schimburi (24 ore la zi), predarea s'ar ridica la 270.000 vagoane anual.

Pentru mărfuri generale. — Ținând cont că din totalul traficului de import-export al portului, petrolul și cerealele reprezintă 85%, se înțelege că restului de mărfuri îi rămâne un procent neînsemnat și de aceea

www.ziuaconstanta.ro

comparativ, cu instalțiunile pentru cereale și petrol, instalațiunile pentru mărfuri generale au lăsat mult de dorit, și abia de câțiva ani se fac construcții demne de chemarea Constanței. In prezent, magaziile pentru mărfuri generale ocupă o suprafață de 16.930 m. p., plus 3294 m. p. magazie pentru cereale oleaginoase (fasole, etc.) din cari:

1. Magazii de beton armat	7330 m. p.
2. Magazii de tablă ondulată	3800 m. p.
3. Magazii de lemn provizoriu	5800 m. p.
	16.930 m. p.

Pentru punerea în mișcare a instalațiunilor, portul dispune de o uzină electrică de 1600 HP.

Suprafața totală a portului este 212 Ha din care 72 Ha este suprafața apei închise. Lungimea totală a digurilor și cheiurilor este 7765 m. Actualmente pot opera la cheiuri circa 40 vapoare deodată, iar puterea de manipulare de mărfuri a portului Constanța, lucrând cu 3 magazii de cereale (ziua de 24 ore), cu stația de petrol (ziua de 24 ore) și la mărfuri generale, s'ar urca la circa 600.000 vagoane anual, cifră ce ar satisface aprope în întregime nevoile comerțului românesc.

Crearea Serv. Maritim. — Transportul mărfurilor jucând un rol principal nu numai pentru răspândirea și valorificarea mărfurilor, dar și pentru formarea prețurilor, era firesc ca odată cu legăturile, pe căi ferate cu portul Constanța să se stabilească și legături pe apă cu Streinătatea.

Și aceasta s'a făcut prin crearea Serviciului Maritim Român, în 1895, când s'au cumpărat primele vase românești : «Meteor» și «Medeea» In 1906, Dacia, România și Impăratul Traian și în 1912 Bucegi, Carpați și Durostor. Grație acestui serviciu s'a organizat legături de apă cu Egiptul, țările depe coastele Mediteranei și chiar cu Occidentul. Prin acest serviciu, pe lângă mândria noastră ca popor, se realizează economii însemnate prin efectuarea transporturilor și se asigură păsirea noastră spre cât mai multă independență economică și din acest punct de vedere.

Traficul Port. Constanța. — Pentru a reliefa importanța portului Constanța, pentru comerțul românesc, este nevoie să examinăm cu cifre, mișcarea comercială din câțiva ani.

In 1907 din totalul importului românesc numai 27.3% s'a adus pe uscat și din totalul exportului, 5.65%.

Pe apă s'a adus: la import 72.68% și la export 93.66%, dintre cari numai prin Constanța s'a adus: la import 24.48% și la export 20.02%. Rezultă deci că portul Constanța a satisfăcut un sfert din totalul importului țării și 1/5 din totalul exportului.

In 1913, importul țării a fost 1.374.116 tone, iar exportul 4.569.176 tone, din cari prin Constanța s'au adus : la import 238.611, la export 1.323.445 tone. Total: import și export 5.943.192 tone, din cari prin Constanța 1.562.056 tone, deci ceva mai mult ca un sfert din totalul traficului țărei.

In 1926 importul țării a fost 917.694 tone; exportul 6.103.676 tone. Prin Constanța: import 254.125 tone; export 1.865.613 tone.

Totalul traficului țării 7.021.370 tone.

Totalul traficului Constanței 2.099.741, deci o treime din traficul total al țării.

Iată mersul portului Constanța dela

www.ziuaconstanta.ro

ANII	IMPORT TONE	EXPORT TONE	TOTAL TONE
1881	3.536	37.200	40.736
1889	18.041	74.359	89.400
1890	11.247	—	11.247
1894	17.917	87.840	105.757
1895	27.435	78.544	105.979
1896	53.812	182.652	236.464
1897	96.688	148.947	241.635
1898	123.604	155.855	279.459
1899	142.265	74.999	217.264
1900	60.963	119.952	180.915
1901	110.434	214.901	325.335
1902	55.844	372.081	427.925
1903	56.263	401.095	457.358
1904	65.597	286.018	351.615
1905	165.668	520.090	685.758
1906	96.508	731.641	828.149
1907	228.850	840.656	1.069.506
1908	151.988	619,710	771.698
1909	89.832	694.895	784.727
1910	116.254	1.167.820	1.284.074
1911	145.185	1.255.500	1.400.685
1912	218.367	1.168.453	1.386.820
1913	238.611	1.353.445	1.562.056
1914	112.237	426.293	538.530
1915	29.047	23.065	52.112
1916	Războiul 1916 — 1918		
1917			
1918	46.294	—	46.294
1919	80.384	12.825	93.209
1920	90.737	236.815	327.552
1921	71.358	496.767	568.125
1922	144.527	608.845	753.372
1923	118.341	492.562	610.903
1924	155.006	543.068	698.074
1925	156.266	707.292	863.558
1926	234.128	1.631.485	1.865.613
1927	168.211	1.861.092	2.029.303
	3.697.445	17.593.762	21.291.207

Examinând traficul de mărfuri al portului Constanța, distingem 2 epoci : epoca dinainte de războiu în care cea mai mare cifră o atinge anul 1913 cu 156.205 vagoane, după care urmează imediat anii 1911 cu 140.068 vagoane și 1912 cu 138.682 vagoane.

www.ziuaconstanta.ro

După războiu, recordul traficului îl deține anul 1927 cu 203.010 vagoane față de 186.561 în 1926 și 86.355 în 1925. Traficul din 1927 întrece pe cel din 1913 cu 46.794 vagoane și pe cel din 1911 cu 62.942 vagoane. Sporirea traficului se datorește, în primul rând, intensificării exportului produselor petrolifere din ultimii ani, care în 1927 atinge cifra de 144.123 vagoane față de 91.302 vagoane în 1913 — maximum dinainte de războiu.

Exportul — Importul. — Procentul importului și al exportului față de traficul general al unui an, este foarte variabil dela an la an. In medie generală însă importul reprezintă dela 8—25% din total, iar exportul dela 75—92% din trafic. In 1927 importul reprezintă 8%, iar exportul 92% din total.

Exportul. — Exportul unei țări îl formează produsele ce prisosesc nevoilor interne. Incă din primele începuturi ale comerțului românesc prin portul Constanța, 80% din totalul exportului l'a reprezintat și îl reprezintă 2 produse principale : petrolul și cerealele, după cari urmează cheresteaua, animale, zahăr și alte produse, în cantități mai mici. S'ar putea spune dar, cu drept cuvânt, că portul Constanța este creat anume pentru pomparea în afară a petrolului și cerealelor, în care scop este și înzestrat cu cele mai moderne instalațiuni mecanice și cu capacitate de predare ce ar putea satisface cerințele întregei țări.

In 193, din totalul exportului de 132.234 vagoane:

Petrolul și produsele lui reprezintă	91.302 vagoane
Cereale reprezintă	37.225 vagoane
Diverse mărfuri reprezintă	3.816 vagoane

In 1925 exportul petrolului se urcă la 49.220 vagoane, în 1926 la 124.741 vagoane, deci cu un spor de 2½%, iar în 1927 la 144.123 vagoane — cea mai mare cifră atinsă de exportul petrolului nostru prin Constanța și care în 1927 reprezintă 77.50% din totalul exportului.

In al doilea rând vin cerealele. 44.000 vagoane în 1912; 37.224 vagoane în 1913; 15.631 vagoane în 1925; 29.620 vagoane în 1926 și 34.942 în 1927.

S'a înregistrat o scădere simțitoare la exportul cerealelor în anii după războiu, din cauza expropierei, a distrugerei inventarului agricol, lipsei de credit, a anilor secetoși, — cel mai mare export rămânând cel din 1912 de 44.000 vagoane, de care ne-am apropiat în 1927 prin 34.942 vagoane exportate. Procentul cerealelor din totalul exportului în 1927 este de 18.79%.

Locul al treilea îl ocupă cheresteaua, care în 1925 se ridică la 3795 vagoane, în 1926 la 6793 vagoane și în 1927, din cauza concurenței pe piețele străine, scade la 4768 vagoane sau 2.50% din totalul exportului. Urmează zahăr, făină de grâu, vite, cari în 1925 se ridică la 667 vagoane, iar în 1927 scad la 83 vagoane. Apoi, alimente, grăsimi, brânzeturi, manufactură, etc.

Iată exportul produselor pe categorii în ultimii trei ani :

www.ziuaconstanta.ro

No. curent	SPECIFICAREA MĂRFURILOR	1925 tone	1926 tone	1927 tone	Procent la % pe 1927
1	Produse petrolifere	492.209	1.247.419	1.441.234	77.50
2	Cereale	156.313	296.201	349.426	18.79
3	Cherestea	37.952	67.931	47.688	2.57
4	Făină de grâu	—	—	1.173	0.07
5	Zahăr	—	—	11.208	0.60
6	Fructe	715	3.674	862	0.05
7	Vite mari și mici	6.675	1.954	834	0.05
8	Alimente, grăsimi și brânzeturi	517	401	1.173	0.06
9	Manufactură	116	34	325	0.02
10	Diverse	12.795	13.871	7.969	0.29
	Total . .	707.929	1.631.485	1.861.892	100

Dintre cereale, porumbul și orzul țin recordul : porumbul în 1927 ajunge la 15.397 vagoane sau 50% din totalul exportului prin silozuri și orzul 12.521, sau 41% din exportul prin silozuri.

Cereale exportate prin silozuri în 1925, 1926, 1927 :

FELUL CEREALELOR	1925 tone	1926 tone	1927 tone	Procent pe 1927
Porumb	59.674	102.196	153.973	49.90
Grâu	248	26.600	11.711	3.55
Orz	61.100	109.734	125.218	40.70
Ovăz	1.863	10.104	16.068	5.17
Secară	208	1.722	725	0.23
Măzărică	1.025	2.680	1.393	4.45
Total	124.118	253.036	309.088	100.—

Importul. — Din examinarea cifrelor, în linii generale, importul prin portul Constanța, reprezintă 1/4 din totalul traficului.

Repartizat pe categorii de mărfuri tonajul importului variază dela an la an. Așa, în 1920—21, din totalul importului de 90.737 tone, categoria coloniale, manufactură, diverse, reprezintă 66.040, rămânând fierăria, cu mașini și unelte de fier cu 21.419 și cărbunii cu 3.218. In anii 1922—23, 1923—24 și 1924, primul loc la import, îl ocupă colonialele și manufactura ; în al doilea rând urmează fierăria și articolele de fierărie iar în al treilea loc figurează cărbunii. In linii 1925, 1926, 1927,

www.ziuaconstanta.ro

primul loc în ocupă fierăria; în 1925 și 1926 în al doilea rând urmează cărbunii de piatră iar în 1927, mașini și unelte. Locul al treilea îl ocupă colonialele în 1925 și 1926, iar 1927 cărbunii de pământ.

ANII	LUNILE	CARBUNI	Ferărie brută lucr. maș. unelte	Coloniale manufactură diverse	TOTAL
1920/921	1 Apr.—31 Mart.	3.218	21.419	66.040	90.737
1921/922	„ „	9.833	26.111	35.414	71.358
1922/923	„ „	31.787	50.286	62.514	144.587
1923	—31 Dec.	21.463	29.336	37.957	88.756
1924	1 Ian.—31 Dec.	24.966	54.220	75.820	155.006
1925	„ „	26.192	63.560	66.522	156.274

Importul prin portul Constanța, pe categorii de mărfuri în anii 1925—1927:

No. curent	SPECIFICAREA MARFURILOR	1925 TONE	1926 TONE	1927 TONE	PROCENT pe 1927
1	Ferărie	55.892	115.071	60.556	36.00
2	Mașini și unelte	7.668	14.840	21.587	12.84
3	Cărbuni de piatră	26.192	31.904	19.658	11.68
4	Manufactură	6.523	11.139	8.728	5.18
5	Coloniale	18.593	16.648	13.333	7.93
6	Alimente și conserve	3.121	2.238	2.299	1.37
7	Untdelemn	507	843	286	0.17
8	Fructe	7.256	9.478	11.688	6.95
9	Uleiuiri și unsori	1.381	5.120	8.030	4.77
10	Farmaceutice și drog.	11.814	12.151	2.782	1.66
11	Diverse	17.327	14.697	19.264	11.45
	Total import . . .	156.274	234.129	168.211	100.—

Imediat după războiu, simțindu-se nevoie de îmbrăcăminte și alimente, locul prim al importului îl ocupă categoria coloniale, manufactură, iar după 1925, dându-se mare atențiune tracțiunei mecanice atât în agricultură cât și la transporturi, fierăria, mașinile și uneltele de fierărie ocupă primul loc.

Transportul mărfurilor pe apă. — Numărul vaselor intrate și esite din portul Constanța este în strânsă legătură cu traficul portului și tonajul vaselor. Numărul vaselor variază dela 388 în 1895 până la 1.166 în 1913.

www.ziuaconstanta.ro

Numărul cel mai mare de vase s'a înregistrat în 1913, 1.166 faţă de 1.149 vase în 1927, deşi tonajul în 1927 a fost de 2.334.233 şi în 1913 a fost de 2.334.233 şi în 1913 numai de 1.460.001 tone.

Numărul vaselor intrate în portul Constanţa, capacitatea şi încărcământul în tone dela 1895—1927 :

ANUL	No. vaselor	Capacitatea în tone	Incărcământul în tone
1895	388	269.334	Pe anii 1895 — 1903 nu avem datele referitoare la încărcământul vaselor.
1896	760	587.871	
1897	704	574.443	
1898	754	594.025	
1899	506	568.852	
1900	558	485.642	
1901	519	552.718	
1902	581	633.958	
1903	637	723.854	
1904	622	727.679	71.256
1905	691	849.706	178.109
1906	760	958.833	87.998
1907	802	1.015.973	39.003
1908	764	889.734	141.105
1909	733	937.461	88.011
1910	843	1.107.228	105.530
1911	996	1.249.181	121.250
1912	1006	1.237.570	170.718
1913	1166	1.460.001	232.312
1927	1149	2.334.233	—

De remarcat este progresul realizat în scurt timp de S. M. R. referitor la procentul de transporturi de mărfuri anual şi care în 1927 reprezintă 10% din totalul traficului. In 1927 primul loc la transporturi îl ocupă vasele italiene, în număr de 288 cu 670.436 tone, reprezentând 28.70% din totalul traficului portului Constanţa în acel an; al doilea loc îl ocupă casele engleze, în număr de 233, cu 585.350 tone, reprezentând 25.06% din totalul traficului portului Constanţa pe 1927 ; şi al treilea loc îl ocupă pavilionul român cu 189 vase, având 233.681 tone, cu un procent din totalul traficului de 9,60%. Urmează, în proporţii mai mici, pavilionul francez cu 8%, grec cu 5%, german cu 5%, etc. La transportul petrolului şi produselor lui, primul loc îl ocupă pavilionul italian cu 29% din trafic ; al doilea cel englez, cu 27,2% şi al treilea pavilionul român cu 7,14% din trafic.

Desigur că viitorul va spori tonajul S. M. R. cu noui vase, cari vor da puteri noui tinerei noastre flote comerciale.

* * *

Cu un cuvânt, 50 de ani de stăpânire românească în Dobrogea au fost suficienţi pentru a transforma, sub toate aspectele ei, pusta bân-

www.ziuaconstanta.ro

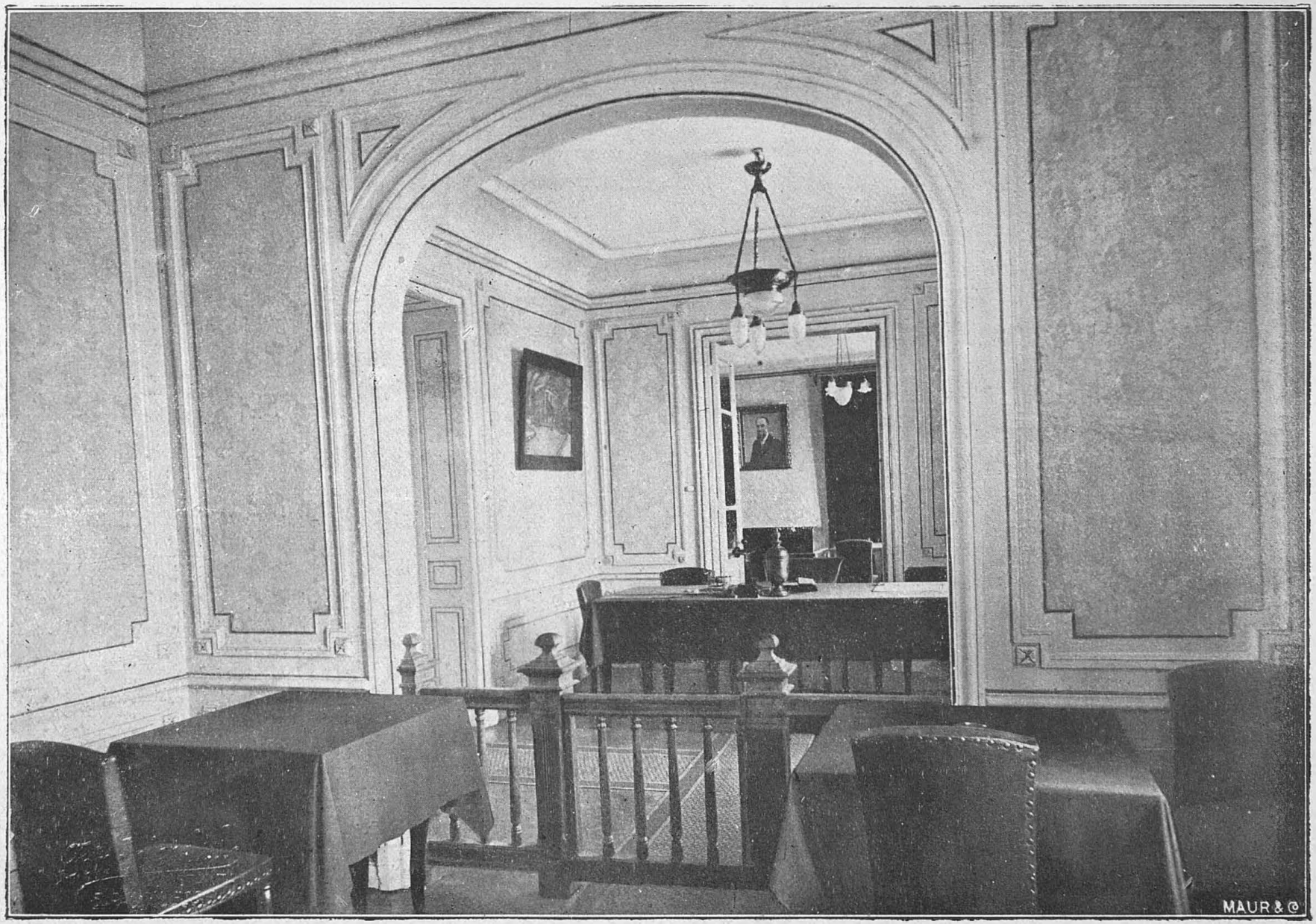
tuită de vânturi şi plină de bălării a Dobrogei, în cea dintâi şi cea mai bogată provincie românească.

Păşind mai întâi cu cel mai larg spirit de respect pentru tot patrimoniul moral şi material al mozaicului naţiunilor conlocuitoare, patrimoniu garantat mai pe urmă, şi întărit prin legi bine chibzuite, poporul românesc a putut întrona aci înfrăţirea, indiferent de rassă şi credinţă, şi asigura pacea şi liniştea în interior, sub oblăduirea cărora şi prin sârguinţa vechilor şi nouilor coloni Dobrogeni, să se poată realiza progresul Dobrogei de azi, ce constitue o adevărată minune, ţinându-se cont de timpul realizărilor. Fruct al străduinţelor poporului nostru, progresul celor 50 de ani de stăpânire pe aceste meleaguri înfăţişat prin adevărate monumente neperitoare, lasă să se întrevadă în fiecare, o părticică din sufletul creator şi civilizator al românului.

Dar mai presus de toate, Dobrogea este şi rămâne, piaţa de scurgere a produselor noastre spre Orient şi Occident pe calea apei, iar portul Constanţa este şi rămâne puterea şi fala comerţului românesc.

Semicentenarul Dobrogei este un examen de capacitate al spiritului românesc, iar opera lui este garanţia mersului înainte pe care ne-o cere ziua de mâine şi pe care trebue să o dirijeze comerţul, primul factor civilizator.

www.ziuaconstanta.ro



Camera de Comerţ şi Industrie, Constanţa — Sala Camerei arbitrale de judecată şi conciliaţiune.

www.ziuaconstanta.ro

Comerţul de cereale în Dobrogea

de TULEA WEISBUCH
Preşedintele Asociaţiei Cerealiştilor din Constanţa

Inceputurile şi desvoltarea lui

La ocuparea Dobrogei după războiul neatârnării, românii găsiră în această provincie un comerţ şi export de cereale în proporţiuni extrem de reduse. Puţinele corăbii şi vapoare cari se abăteau pe la Constanţa aducând articole de coloniale şi manufacturate, încărcau la înapoere şi ceva cereale dar cantităţile erau prea neînsemnate ca să poată constitui un export în înţelesul de azi al cuvântului. In tot cazul aceste cereale treceau foarte rar dincolo de Marea Mediterană ci de obiceiu se desfăceau în Turcia şi prin insulele greceşti.

Schelele dunărene de pe malul dobrogean, azi atât de înfloritoare şi pe unde se scurg acum mii de vagoane de cereale anual, erau necunoscute pe timpul dominaţiunei otomane. Singurele porturi Măcin şi Cernavoda marcau oarecare activitate.

Producţia agricolă atât de redusă pe acel timp se explică prin raritatea populaţiunii rurale aptă a cultiva pământul şi prin imensele întinderi de pământ lăsate în paragină. Acolo chiar unde pământul era pe alocurea lucrat, spaţiile lăsate printre lanuri formau un teren prielnic pentru încuibarea şi dezvoltarea gândacilor cari, favorizaţi de secetă, nimiceau în mod sistematic puţinele semănături ce se făceau.

De altfel, cu această moştenire de gândaci au avut de furcă mulţi ani şi coloniştii români până când graţie semănăturilor intense şi lanurilor masate, au putut fi stârpiţi.

Pe măsură ce colonştii români veniţi, în majoritate din Muntenia şi Transilvania, încep să se aşeze temeinic în Dobrogea, aducând cu ei dorul de muncă şi dragostea de acest pământ care avea să rămână pe veci al lor, pe aceiaş măsură se înalţă sate, holdele înfloresc şi comerţul de cereale ia un avânt uimitor.

Pentru a înlesni agricultorilor vânzarea produselor fără a fi nevoiţi să parcurgă distanţe mari pe drumuri impracticabile, Ministerul de finanţe aprobă încărcarea vaslor cu cereale în apropierea satelor de pe

www.ziuaconstanta.ro

malul drept al fluviului, formând astfel centre de desfacere sau mai bine zis oboare de cereale.

Așa au luat ființă schelele de încărcare: Piatra-Frecăței, Turcoaia și Pecineaga din Județul Tulcea; Topal, Boascic, Rasova, Mârleanu și Oltina din jud. Constanța. Astfel că, numai după câțiva ani dela reanexare, vedem o flotilă de caice și șlepuri încărcate, coborând Dunărea spre Brăila, unde rodul muncii românești în Dobrogea se contopea și se înfrățea în vapoare, cu grânele venite din Patria Mumă, luând drumul mărilor depărtate.

Portul Constanța, în primii ani după reanexare, deși lipsit de orice utilaj și redus a exporta produsele unui hinterland restrâns, fără căi de comunicație și fără falnicul pod dela Cernavoda care îl posedăm azi, totuși portul capătă pe fiecare an o însemnătate mai mare iar vapoarele de mare tonaj încep să se abată pe aci în mod regulat.

Ceiace a dat viață portului făcând pe mulți exportatori să se așeze aci dând o mare desvoltare comerțului de cereale, era varietatea produselor ce se cultiva în Dobrogea, grație solului și climatului, prielnice acestori culturi. Pe lângă grâu, orz, porumb și ovăz se mai exportă semânță de in, meiu, grâu arnăut și rapiță de toate felurile.

Lipsindu-ne materialul statistic necesar, nu putem preciza scara progresivă a desvoltării comerțului și exportului de cereale din Dobrogea, reduși fiind a ne servi numai de amintiri și cunoștinți personale.

Apoi, chiar de ar exista date statistice încă n'ar putea fi concludente pentru următoarele motive:

Vechii locuitori dobrogeni știu că această provincie a fost foarte des bântuită de secetă. După un an de recoltă abundentă, urmau de obicei câțiva ani de recolte mediocre sau nimicite cu totul din pricina secetei. In asemenea condițiuni cifrele exportului nu ne-ar putea spune nimic în ceiace privește măsura în care a progresat producția agricolă.

Ca punct de orientare putem face următoarea comparație: dacă la 1876 producția agricolă a Dobrogei a fost după unele statistici incomplecte, de aproximativ douăzeci milioane lei și în prezent această producție se cifrează cu aproximație la trei miliarde lei, ne putem da seama de progresele realizate.

Este interesant de menționat evoluția sistemului de vânzare și cumpărare a cerealelor în Dobrogea.

Mulți ani după reanexare, tranzacțiunile se făceau, deși cu aplicațiunea sistemului metric, dar pe unitate de măsură turcească: chila de opt dublidecalitri.

Incepând din anul 1904 oboarele de cereale au fost organizate pe baza legii Burselor și puse sub controlul Camerilor de Comerț.

Sistemul tranzacțiunilor pe măsura de capacitate era un izvor nesecat de conflicte între vânzător și cumpărător din pricina că principalele produse negociate fiind orzul și ovăzul a căror greutate specifică varia dela o căruță la alta însăși măsurătoarea atârna de felul cum vânzătorul era mai meșter la umplutul baniței.

Abia pe la 1905 în urma unor numeroase demersuri la care scriitorul acestor rânduri a luat o parte activă, s'a putut înlătura sistemul măsurei de capacitate prin introducerea, cel întâi în jud. Constanța, a obligativității tranzacțiunilor pe suta de kilograme.

Este locul să menționăm aci că, negustorii de cereale așezați în diferite centre din Dobrogea, atât în jud. Tulcea cât și în jud.

www.ziuaconstanta.ro

Constanța, au fost de mare folos plugarilor români lipsiți de semințe și utilajul necesar cultivării pământului și nevoiți mereu să caute ajutor în anii frecvenți de secetă. Plugarii găseau la acești comercianți sprijin bănesc fără dobânzi uzurare. Așa se și explică conviețuirea pacinică și buna înțelegere ce a rămas până în ziua de azi între aceste elemente de diferite naționalități cari au împărțit în această provincie zile bune și zile rele.

Dacă aruncăm o privire la ceiace a fost Dobrogea noastră acum 50 de ani, când exportul total al produselor agricole dobrogene se urca la maximum 50.000 tone anual și considerăm că azi se exportă aproximativ 500.000 tone, putem fi mândri de progresele realizate. Ținând seamă și de distrugerile pricinuite de războiul din 1916/17 când Dobrogea a fost cea mai greu lovită, apoi progresul apare și mai evident.

Vorbind de acest progres, datori suntem să facem următoarea constatare:

Dacă într'un timp relativ atât de scurt, s'a putut realiza progrese atât de uriașe, aceasta se datorește exclusiv spiritului pacinic al populațiunei dobrogene, respecuoasă de autorități și de instituțiile Statului, constituind tot timpul un element de ordine și progres.

www.ziuaconstanta.ro

Conducta noastră de petrol

de Ing. MIRCEA CIUPERCESCU

Producţia petroliferă a ţării a mers cu mari creşteri încât la 1911 s'a simţit nevoia de a se face o conductă de petrol, a înlesni transporturile de la locul de producţiune la cel de desfacere (export).

In 1912 se înfiinţează o Lege a conductelor de petrol deschizându-se şi creditele necesare construirei ei.

Principiul admis a fost acela general ca transporturile de ţiţei să se dirijeze spre Mare iar acolo prin rafinării să se prelucreze, putându-se exporta direct, cu tot felul de produse. Acest principiu trebuia acordat cu situaţia de fapt, deoarece în interiorul ţării se găsea un număr însemnat de rafinării. Prin însuşi principiul legei se dădea mijlocul acestor rafinării de a se strămuta la Mare, în virtutea unor despăgubiri raţionale, acordate de stat.

Pentru a satisface toate aceste interese de prezent (1912) şi viitor, s'au proectat, din centrul zonei noastre productive, Băicoi, 3 conducte, una pentru ţiţeiu de 10" ϕ între Băicoi şi Constanţa şi două conducte de câte 5" ϕ între aceleaşi puncte. Ca măsură de prevedere aceste conducte s'au trecut prin Buzău-Făurei-Ţândărei, pentru a colecta eventual şi producţia judeţului Buzău.

Studiul acestor conducte odată terminat, s'a început şi construcţia lor, războiul însă a împiedicat toată activitatea.

Conductele au rămas neterminate, instalaţiunile fiind chiar începute.

Imediat după război, ţara reluându-şi activitatea, în chestia petrolului se găseşte într'o situaţiune excepţională căci sondele fiind puse în activitate, dădeau o producţiune foarte repede, crescândă, ce nu se putea nici înmagazina, din lipsă complectă de rezervoare (acestea fiind distruse cu ocazia războiului) şi nici nu se putea transporta atât pe C. F. R. ce erau complect lipsite de mijloace şi în special de cazane, cât şi prin conducte ce erau departe de a fi terminate.

In acelaş timp necesitatea mondială de produse petrolifere devenise nefavorabilă pentru existenţă şi progres; România era obligată să ajute cu cea mai mare rapiditate, pe Aliaţii ei. In aceste condiţiuni s'a depus o activitate extraordinară din partea statului pentru punerea în funcţiune în special, a o mare conductă spre Constanţa, atât pentru a deservi pe Aliaţi

www.ziuaconstanta.ro

cât şi pentru a trimite acest produs peste Mare, aceasta fiind singura marfă care mergea la export. Cum cele două conducte de 5" φ au fost demontate de ocupaţia străină şi instalate spre Giurgiu, s'a utilizat situaţiunea de fapt, complectându-se şi aceste conducte spre Giurgiu cari ne dădeau posibilitatea de a transporta pe calea Dunării produsele petrolifere atât în amonte, cât şi în naval precum şi de a alimenta rafinăriile din Cernavoda şi Orşova. Serviciile ce aceste conducte, mai ales în acele împrejurări, le-au adus au fost incalculabile căci pe această cale se importau diferite mărfuri, prin compensaţiune pentru nevoile noastre interne.

Rând pe rând şi potrivit posibilităţilor bugetare, s'au adus tot felul de complectări şi astăzi conductele funcţionează în condiţiuni cu totul satisfăcătoare, mulţumind în mod complect industria de petrol.

Actualmente conductele au în total 760 klm. repartizate după cum urmează:

1. Marea conductă de lampont Constanţa-Băicoi, cu o lungime de 320 km. şi un φ între Ploeşti-Buzău de 229 mm. şi Buzău-Constanţa de 254 mm. φ

2. Conducta de lampont Băicoi-Giurgiu, un φ de 127 mm.

3. Conducte de produse negre Băicoi-Giurgiu cu un φ de 127 mm. şi φ 180 km. lungime.

4. Conducta Băicoi-Bucureşti pentru alimentarea Capitalei cu un φ de 127 mm. şi o lungime de 80 klm.

Toate aceste conducte, au o capacitate de transport de peste 3000 tone zilnic, sau peste 1.000.000 tone anual.

In afară de acestea, conducta mai dispune de un parc de rezervoare de 10.700 mc. capacitate şi instalaţiuni de pompe situate la Băicoi, Ploeşti, Buzău, şi Hagieni precum şi staţiuni de primire la Constanţa, Giurgiu şi Bucureşti, înzestrate cu cele mai moderne utilagii.

In faza în care ne găsim conducta azi dispune de un stoc de produse petrolifere (cari merg prin conductă) ceeace dă mijlocul de a satisface industria de petrol prin împrumuturi imediate de cupoane de aceste produse. Putându-se preda o marfă la Constanţa sau Giurgiu în chiar ziua când se cere aceasta se va permite ca într'un viitor apropiat prin o standardizare, să se înfiinţeze şi recipisele Varante cari vor aduce comerţului de petrol o înflorire şi mai mare.

www.ziuaconstanta.ro

Meseriile şi Mica industrie în Dobrogea

de ROMULUS COCEA
Vice-preşdinte al Camerei de Comerţ
Preşedinte al Corporaţiei meseriaşilor

Incă din veacul al XIII-lea locuitorii oraşelor noastre din Muntenia şi Moldova, în special străinii — în majoritate nemţi şi unguri — aveau un meşteşug.

Abia prin veacul al XVII-lea apare numele de meserie. Iar odată cu începutul de organizare a meseriilor, prin organizarea lor, ia naştere şi industria, care şi ea, la rândul ei, se clasifică în industrie mică, mare şi mijlocie.

In mod ştiinţific nu le putem defini şi separa exact una de alta, însă în Legea de organizare a meseriilor, creditului şi asigurărilor muncitoreşti din 1912 se enumără categoriile de meserii, iar prin Legea Camerelor de comerţ şi industrie se numeşte *industrie mică* aceea care întrebuinţează cel mult 20 lucrători, sau maşini mişcate de motor, având o forţă până la 5 cai putere (ori cum transformării materialelor brute în stil mic îi zicem meserie, transformarea în stil mare a aceleiaşi materii, nu poate fi decât industrie).

După 1870 — prin înfiinţarea breslelor cari ocroteau pe meseriaşi de concurenţa streină — nemai fiind nici o regulă şi având libertatea ori cine să exercite o meserie, fără a avea vre-un titlu de capacitate,—începe o complectă dezorganizare a meseriaşilor.

Meseriaşii indigeni fiind surprinşi de această dezorganizare, sunt înlocuiţi cu meseriaşi străini, cari, încetul cu încetul preponderează şi comandă.

Astfel la 1878 când Dobrogea trece la Patria mumă situaţia se găseşte aceeaşi şi în noul ţinut.

Iar dacă în Patria mumă hrisoavele pomenesc de bresle şi meserii încă de acum 4 veacuri, aci în Dobrogea, unde totul era instabil, unde locuitorii nu se ocupau de cât în mic cu agricultura şi în mare, cu păstoritul nu putea să se desovlte şi să existe o industrie. Totul se procura din alte părţi, pe cale de schimb.

Singura meserie care avea o vechime şi a cărei faimă trecuse până departe — fiind căutate mărfurile ei în toate regiunile, — era aceia a

www.ziuaconstanta.ro

caretăşeriei, căruţele dobrogene, având renumele lor (azi această meserie dispare, înlocuindu-se cu industria de camionete şi camioane automobile).

Odată cu realipirea Dobrogei introducându-se şi dreptul de propietate omul căpătând siguranţa, s'a atras după sine şi dezvoltarea meseriilor şi industriei.

Industria, care a progresat mai repede şi mai uşor, întrucât avea materia primă la îndemână, a fost a pietrei şi a cimentului.

Marele cariere de piatră dela Turcoaia şi Mahmudia; fabricile de ciment dela Cernavoda, cum nu există, nu numai în restul ţării, dar chiar în Estul Europei, sunt o dovadă. Fabrica de ciment dela Cernavoda, cu întinsele şantiere de exploatare, carierele de piatră dela Başpunar-Tulcea, precum şi minele de sulfat de cupru, sunt dovezi de posibilităţile desvoltării unor întinse industrii.

Cum însă, atât în Regat cât şi în Dobrogea simţindu-se prea mult nevoia de o reglementare a exercitării meseriei cât şi de o naţionalizare a ei, în anul 1888, — Ministru al Industriei fiind d-l P. P. Carp, — s'a venit cu primul proect de lege pentru organizarea meseriilor.

Expunerea de motive găsia că: *„e o necesitate ca meseriaşul român să fie obiectul unei solicitudini deosebite din partea statului".*[1]).

Citind acest proect de lege vezi grija omului de stat care prin formule bine chibzuite, caută rezolvarea cât mai largă a problemei meseriilor. Astfel, breslele trebuiau constituite în mod obligatoriu; iar pentru ca românul să poată învăţa dela străini meseria, se preconiza înfiinţare de şcoli ateliere.

Acest proect de lege nu a putut vedea lumina zilei, Guvernul din care făcea parte d-l Carp căzând dela putere.

In timp ce Guvernele căutau soluţiuni pentru o cât mai bună reglementare a exercitării meşteşugului, în oraşe a început să se desvolte *mica industrie;* şi ca un început, şi organizaţiile muncitoreşti.

Omul este sociabil — este o teorie cu titlu de lege. In faţa nevoilor ce mergeau crescânde au început să se formeze mici asociaţii, după munca sau meseria pe care o îndeplineau societarii.

Cum massa industriaşilor creştea, în anul 1900, Ministrul de Industrie Nicolae Filipescu vine cu proectul de lege pentru organizarea meseriilor, al doilea după 12 ani. Proectul prevedea tot breslele obligatorii, şi tot obligatoriu subvenţionate de comunele urbane.

In lege erau multe articole luate după legile Austro-Ungare din această epocă; dar nici acest proect de lege nu a putut fi votat din cauza scurtei durate a noului guvern.

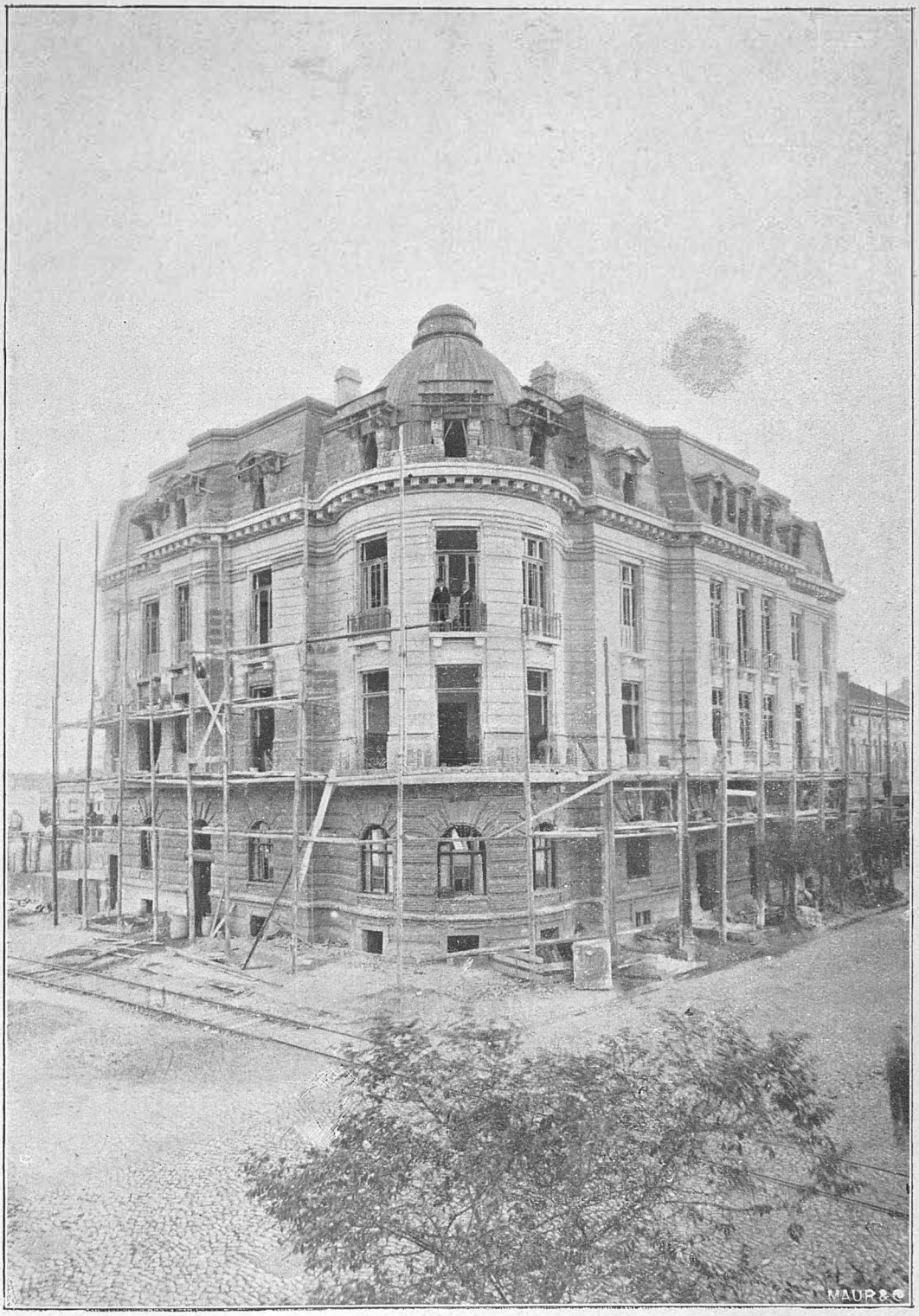
Organizaţiile, de tot felul ce se înmulţeau, simţitor, asociaţiile meseriaşilor ce creşteau şi ele şi cereau protecţia muncei şi a meseriei — face după 30 ani de mişcare — să se voteze prima lege în 1912 de către Ministrul Misir, lege pentru *organizarea în mod echitabil a meseriilor.*

După statistica publicată de către Ministerul Agriculturei, Comerţului, Industriei şi Domeniilor, din anul 1902, necesară pentru cunoaşterea situaţiei ca număr şi naţionalitate a meseriaşilor, din acel timp, reeşea că din numărul de 98 mii meseriaşi patroni, lucrători şi ucenici câţi erau la acea dată, 60% exercitau meseria în comunele urbane, iar restul la ţară. După naţionalitate, 70% erau străini şi numai 30% români.

In Dobrogea, în special judeţul Constanţa care ne interesează, pe lângă Camera de Comerţ şi industrie, conform legii din 1902, luase fiinţă Camera de Meserii. Aceasta avea un consiliu alcătuit din 3 membri ai Came-

1. Expusă prin proectul de lege din organizarea meseriilor în 1888

www.ziuaconstanta.ro



Palatul Muncii, Constanţa.

www.ziuaconstanta.ro

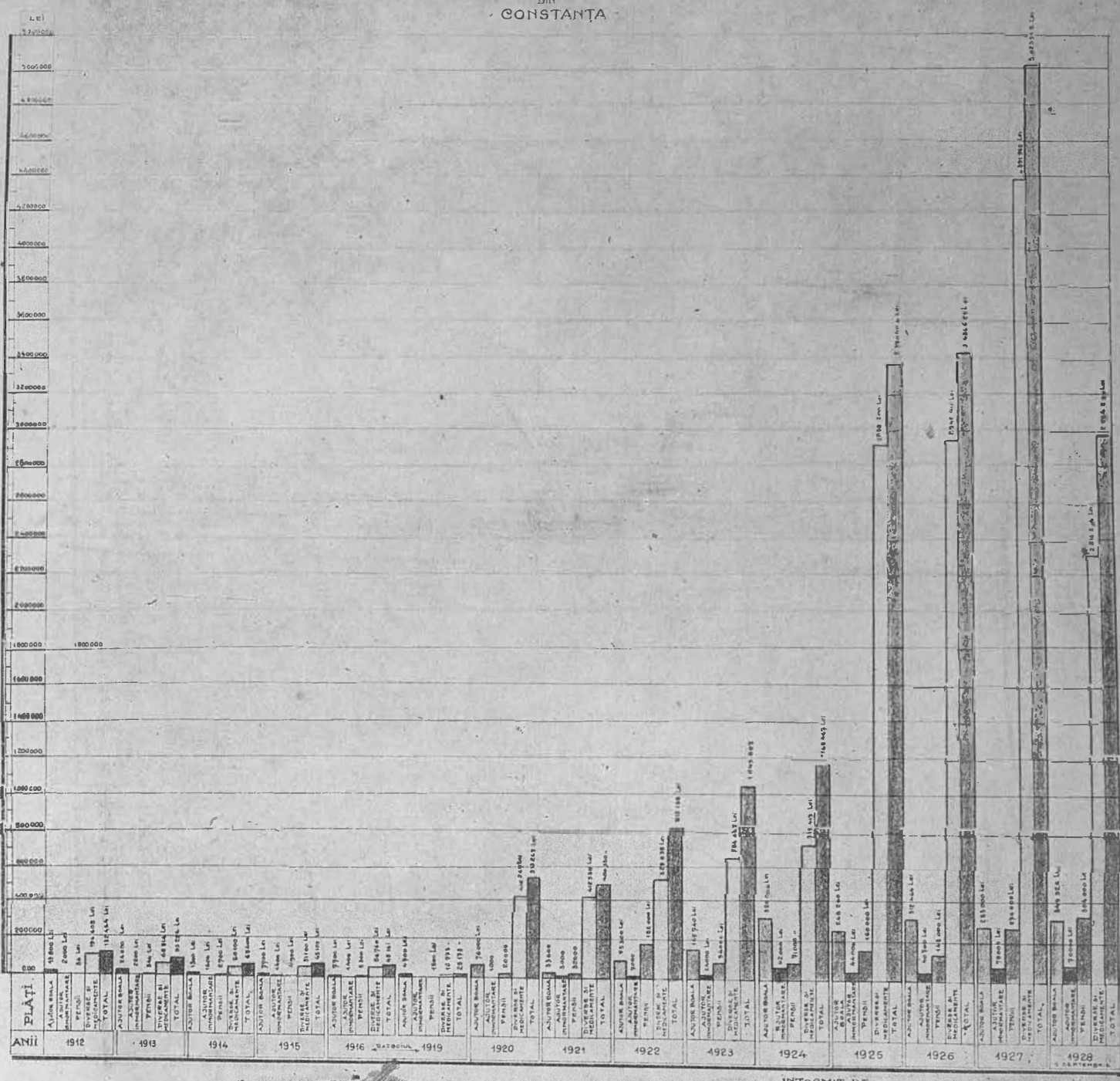
CASA CENTRALĂ A ASIGURĂRILOR SOCIALE

PLAȚI EFECTUATE IN ANII 1912 1928.

ASIGURANȚI PATRONI ȘI MESERIAȘI

DIN

CONSTANȚA



INTOCMIT DE

www.ziuaconstanta.ro

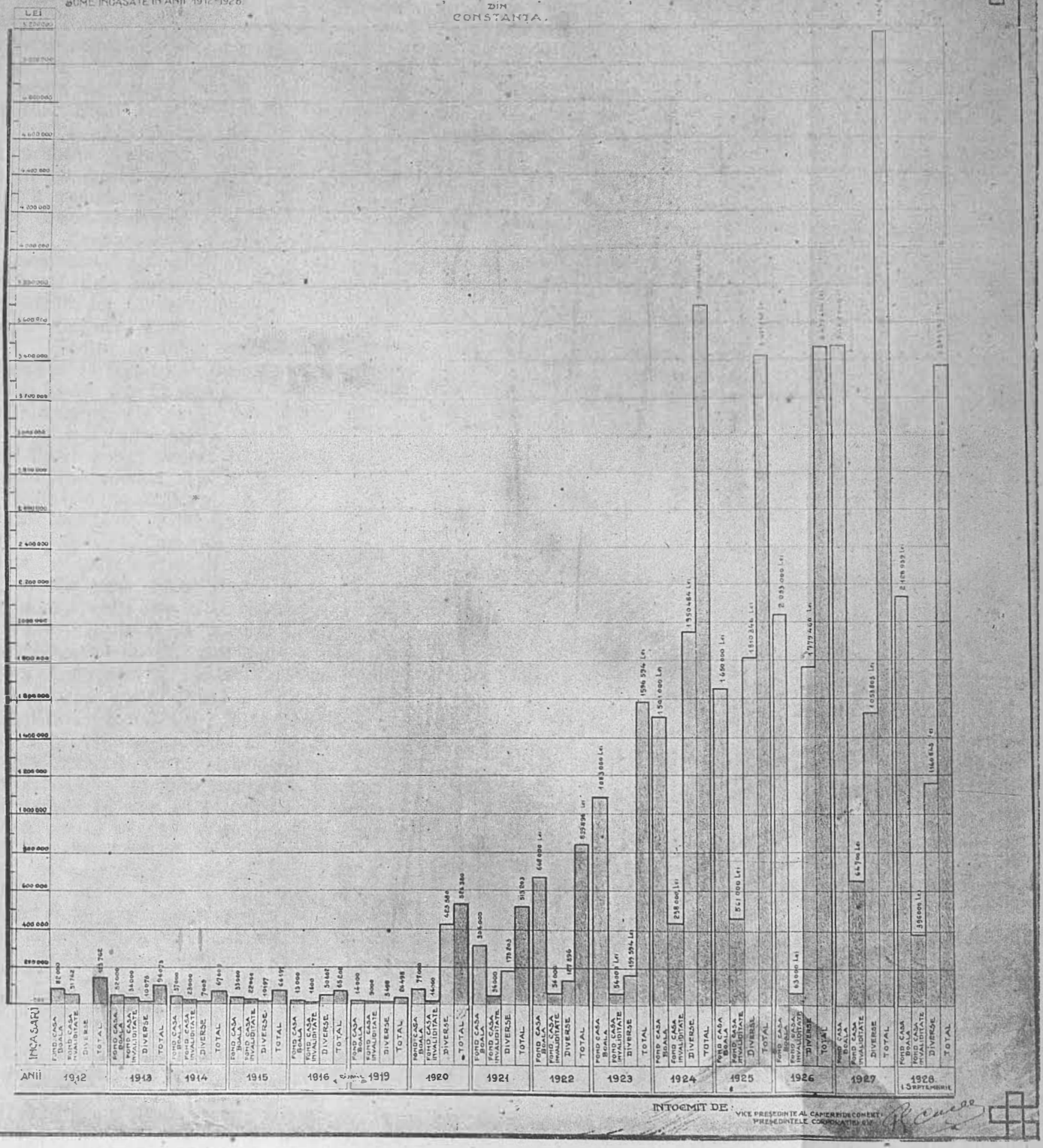
CASA CENTRALA A ASIGURARILOR SOCIALE

ASIGURANȚI PATRONI ȘI MESERIAȘI

DIN

CONSTANȚA.

SUME INCASATE IN ANII 1912-1928



INTOCMIT DE:

VICE PREȘEDINTE AL CAMEREI DE COMERȚ
PREȘEDINTELE COMISIUNEI ELE

www.ziuaconstanta.ro

rei de comerţ şi industrie, câte un delegat al diferitelor asociaţiuni profesionale, cum erau: Corporaţia breslelor unite, „a meseriaşilor în fier şi metal", „Sfânta Treime" din Cernavoda, etc.

Acest consiliu îşi alegea un preşedinte, iar pe lângă Cameră era ataşat un secretar inspector, conform regulamentului pentru aplicarea legii meseriilor şi art. 97 din legea organizării meseriilor. Consiliul se alegea pe 3 ani. Camera de meserii aproba bugetele diferitelor corporaţii; numea şi revoca funcţionarii corporaţiilor; primea apelurile pentru obţinerea de brevete; ratifica alegerile Comisiei de arbitri, cari comisii, pentru şedinţele ţinute, primeau o diurnă; reforma şi decidea asupra cărţilor de capacitate, cu un cuvânt era instanţa superioară prin purgatoriul căreia trecea întreaga mişcare a meseriaşilor constituiţi în diferite corporaţii.

In oraşul Constanţa funcţionau 2 corporaţii: 1) *Corporaţia breslelor unite şi* 2) *Corporaţia meseriaşilor în fier şi metal.*

Dacă cercetăm bugetul *Corporaţiei breslelor unite* pe anul 1906, adică după 4 ani dela punerea în aplicare a Legii, vedem, la venituri suma de lei 12176, iar la cheltueli suma de lei 10089, din care pentru casa de ajutor, se cheltuiau 4784 lei.

Pentru a stabili numărul mai apropiat, de patroni şi lucrători ce compuneau o corporaţie, relatăm că pentru alegerea comitetului corporaţiei în fer şi metal din Constanţa, în anul 1905, au fost înscrişi cu drept de vot 158 membri, (în anul 1912 993 membri, iar azi 11784).

După trei convocări consecutive abia s'au prezentat 20 din membrii votanţi. Cum această alegere nu putea fi valabilă, s'a numit de către Camera de meserii, un comitet, din oficiu, care a fost ratificat de Minister. După vre-o cinci ani de aplicare s'a văzut că prima Lege a meseriilor nu dă rezultatele dorite şi că interesul breslei şi al profesiunei nu este destul de apărat; de asemeni, Camerele de meserii, în felul cum erau angajate, dădeau rezultate în contradicţie cu dorinţa clasei meşteşugare. Au prins atunci nemulţumirile meseriaşilor contra modului abuziv cum se percepeau cotizaţiile, nemulţumiri cari s'au manifestat la Congresul meseriaşilor în anul 1904. Aceasta a făcut ca imediat în anul următor, Ministrul Lahovari să facă o minuţioasă anchetă privitoare la meseriaşi şi la aplicarea Legii pentru organizarea meseriilor. (Lucrări publicate de Ministerul de industrie şi comerţ în anul 1908—1909).

Motivarea anchetei d-l Ministru o face astfel: *„faţă cu importanţa pe care o înfăţişează din punctul de vedere economic şi social, clasa meseriaşilor, faţă cu importanţa reformelor pe care le reclamă această intensă pătură socială, şi ţinând seamă de dificultăţile problemei şi de consecinţele sociale pe care să le pricinuiască o îndrumare în cutare sau cutare sens, am crezut că este nevoe că, mai înainte de a se atinge alcătuirea actuală a meseriaşilor şi de a se face vre-o reformă trebue să se cunoască de toţi, nu numai legea dar şi rezultatele aplicărei ei şi pe cât se poate şi noile curente pe care această aplicare le-a provocat printre meseriaşi.*

Din ancheta oficială reeşea că în toată ţara erau înscrişi în Corporaţii, apărat; de asemeni, Camerele de meserii, în felul cum erau angrenate, dădeau

Meseriaşi patroni	41260.—
Meseriaşi conducători	6189.—
Lucrători	64023.—
Ucenici	16369.—

Faţă de statistica făcută în 1902 când s'a votat prima lege, a d-lui Ministru Misir rezultă la această dată un număr dublu de patroni şi lucră-

www.ziuaconstanta.ro

tori, — de unde deducem progresul vădit în industrie şi meserie — mai ales la micul producător.

Cum maşinismul modern datează de 50 ani, sigur, progresul mecanic în atelierele mari a înlocuit meşterul micului atelier prin automate, conduse de un simplu lucrător.

Obiectele şi piesele scoase în serie, sunt exemplul cel mai vădit al progresului maşinei. Cu toate acestea, fabrica nu poate şi nu a putut fabrica tot ce omului îi trebue: Apoi costul de fabricaţie cu personal exterior, de administraţie, *zisă regie*, face ca un obiect să coste mai mult decât cel lucrat în micul atelier. Aşa fiind, pe lângă progresele realizate în marea industrie, atelierele mici au început să crească în număr, şi desvoltarea micii industrii să-şi ia avânt.

In Dobrogea, în speţă circumscripţia X-a de Camere de meserii, legea din 1902 s'a căutat a se aplica cu stricteţă. Numărul meseriaşilor cari compuneau o corporaţie zilnică creştea, iar atelierele micului producător, produceau tot ce regiunea noastră avea nevoe.

In Constanţa cele două corporaţii: *Corporaţia meseriaşilor în fier şi metal* precum şi a *Breslelor Unite* cu toate că încă nu erau fuzionate, pentru cauze mari, luptau împreună.

Următorul document face proba cea mai elocventă:

ROMANIA
CAMERA DE MESERII CIRC. X CONSTANŢA

Proces-Verbal
Şedinţa dela 16 August 1909

Sub preşedinţia d-lui Vasile Toma, Preşedinte, asistat de d-l Grig. Obreja, secretar inspector.

Membrii prezenţi d-nii:

M. Zamfirescu, D. Bălănescu, C. Constantinescu, C. Cantuniar.

Un loc de membru este vacant prin demisia d-lui C. Filip. Camera având în vedere că Primăria comunei Constanţa în şedinţa din 12 Noembric 1907, aprobată de d-l Ministru de Interne cu No. 13812 din 4 Iulie 1908 a donat Camerei de Meserii şi corporaţiilor Breslelor Unite şi a meseriaşilor în fier şi metal din Constanţa, un teren de 450 mp. situat în oraşul Constanţa, strada Mangalia colţ cu Bvd. Independenţei, teren a cărui schiţă de plan se alăturează, — cu condiţie ca pe el să clădească local pentru cancelariile caselor de ajutor, şcoalelor de adulţi, dispensariilor şi instituţiilor de şedinţe ale ambelor corporaţii, conform art. 48 al. 2—56—75 din legea pentru organizarea meseriilor; văzând deciziunile Corporaţiilor breslelor unite No. 18 din 14 August şi a Corporaţiilor meseriaşilor din fier şi metal din Constanţa No. 16 din 14 August a. c. prin care acceptă donaţia; în baza art. 48 din legea organizării meseriilor;

DECIDE:

Aprobă donaţia suszisă şi aprobă şi acceptările făcute de Corporaţiile breslelor unite şi a Meseriaşilor în fier şi metal şi deleagă pe d-l Vasile Toma, preşedintele Camerei de Meserii, a participa în numele Camerii, la facerea actelor şi a semna oriunde ar fi nevoe pentru aceasta.

Preşedinte, (ss) *V. Toma*

Membrii: (ss) D. Bălănescu, M. Zamfirescu, C. Constantinescu, C. Cantuniar.

Secretar inspector (ss) *Gr. Alex. Obreja*

www.ziuaconstanta.ro

Din cetirea cu atenţiune a documentului, reese grija mare ce o aveau Comitetele celor 2 Corporaţii ca să poată, împreună, construi un local unde să se adăpostească casele lor de ajutor, dispensarile şi intituţiile dependinte de corporaţii; cum începutul de unire îl făcea primirea terenului donat de Comună, celor 2 corporaţii.

Dacă în Iulie 1908 Ministerul de Interne a aprobat donaţia unui loc făcută de Primăria Constanţa, Camerei de meserii, Corporaţia breslelor unite şi meseriaşilor în fier şi metal; dacă admirăm gestul acesta, datori suntem să privim cu mândrie azi la măreţul Palat construit pe acel loc donat. Acei din meseriaşii cari au luptat pentru căpătarea acestui loc, *acum 20 ani,* trebue să se simtă prea fericiţi văzând visul lor împlinit şi palatul lor inaugurându-se cu ocazia semi-centenarului realipirei Dobrogei.

Comitetele celor 2 corporaţii după lungi desbateri şi în interesul comun al clasei meşteşugare, decide fuzionarea lor într'o singură corporaţie. Astfel camera de meserii din Constanţa prin adresa No. 67 din 18 Mai 1910 comunică d-lor membri din cele două Corporaţii că misiunea lor încetează aducându-le mulţumirile de rigoare; iar prin adresa No. 76 tot din Mai 1910 Camera de Meserii, Preşedinte fiind d-l Toma, comunică numirea din partea d-lui Ministru de Industrie a d-lor:

Mărăcineanu, maestru ferar,
M. Constantinescu, maestru frizer,
Ruse Stoicescu, maestru croitor,
St. M. Constantinescu, tâmplar,
Lazăr Petrescu, mecanic,
I. Pantelimonescu, lăcătuş,
N. G. Nicolau, electrician,
V. Georgescu, zidar şi
D. Apostolescu, lucrător cizmar,

ca membrii în comitetul provizoriu al Corporaţiei meseriaşilor din Constanţa, *formată prin fuzionarea celor două corporaţii.*

Cum în Dobrogea ca şi în restul ţării neajunsurile legei erau destul de mari, căci interesele membrilor din Corporaţie nu erau destul de bine apărate — mai ales liberarea carnetelor şi brevetelor lăsa mult de dorit; apoi prin naşterea unui element nou în domeniul economic — factor destul de principal — *muncitorul de fabrică,* element care trebuea protejat şi nu lăsat întâmplărei, — s'a făcut ca guvernanţii noştri cu răspundere să reflecteze la modificarea legii din 1902, zisă legea Misir şi în anul 1912, sub ministeriatul d-lui N. Niţescu, se vine cu o Lege nouă al cărui regim se aplică azi. Aplicarea nu se face însă pentru toată ţara. In Ardeal avem un regim, în Bucovina altul, în vechiul Regat cu Dobrogea, altul.

Pentru a se putea da clasei meseriaşilor toată puterea de muncă şi producţie, este absolut necesar unificarea acestor regimuri.

Legea din 1912 care se intitulează: *„Legea pentru organizarea meseriilor creditului şi asigurărilor muncitoreşti"* are două părţi principale:

1. Organizarea propriu zisă a meseriilor,
2. Asigurările sociale pentru boală accidente, invaliditate şi bătrâneţe.

Din desbaterile parlamentare din 1911—1912 şi expunerea de motive, reese grija cea mai mare a căpeteniilor noastre ca prin această lege să se facă legătură cât mai mare şi mai armonică între interesul naţional şi cel social.

1. Interesul naţional cerea stăruitor ca meşteşugarii şi lucrătorii industriaşi români să capete pregătiri şi îndemânare şi să-şi desăvârşească cunoştinţele profesionale cu meşteşugarii streini.

www.ziuaconstanta.ro

2. Interesul de ordin social constă şi impune în acelaş timp, organizarea cât mai neîntârziată a asigurărilor muncitoreşti.

Principiile călăuzitoare ale legii cari rees din desbaterile Parlamentare din anul 1911—1912 erau acestea: 1) *„fiecare om care munceşte îndeplineşte o funcţie socială"*, 2) muncitorul meseriaşul, neavând destulă pregătire morală pentru ca să fie regulatorul conştiient al tuturor actelor sale statul este dator, prin legiuire, a impune asigurările obligatorii.

La Constanţa, în baza legii din 1912 se desfiinţează Camera de meserii alipită pe lângă Camera de comerţ, începând să funcţioneze corporaţia Ovidiu, cu un consiliu de administraţie, organizată pe bresle, şi cu un serviciu de asigurări.

Desvoltarea diferitelor întreprinderi industriale cât şi o mai simţită nevoe ca meseriaşul să fie mai bine cunoscut face ca în anul 1920 să ia fiinţă *Ministerul Muncii*. Odată cu creerea acestui Minister se încep diferite studii şi statistici necesare pentru noui legiferări; se votează legi, unele, iar altele rămân în cartoane.

Astfel sunt:

1. Legea pentru reglementarea conflictelor colective de muncă, votată de Cameră la 12 August 1920.

2. Legea pentru organizarea plasării, publicată în monitorul oficial la 30 Septembrie 1921.

3. Legea sindicatelor profesionale, promulgată în Monitorul Oficial din 26 Mai 1921 şi modificată prin legea persoanelor juridice din 6 Februarie 1924.

4. Legea pentru persoanele juridice, publicată în Monitorul Oficial la 19 Aprilie 1924.

5. Legea pentru reglementarea migraţiunior, publicată în Monitorul Oficial din 29 Aprilie 1925.

6. Legea persoanelor juridice, privind asociaţiile profesionale, publicată în Monitorul Oficial din 22 Aprilie 1927.

7. Legea pentru reglementarea repauzului duminical, publicată în Monitorul Oficial la 18 Iunie 1925.

8. Legea pentru căminul de ucenici, publicată în Monitorul Oficial din 21 Martie 1927.

9. Legea pentru unificarea taxelor ce se percep la eliberarea titlurilor, publicată în Monitorul Oficial din 12 Ianuarie 1927.

10. Legea pentru organizarea serviciului de inspecţie al muncii, publicată în Monitorul Oficial din 13 Aprilie 1927.

11. Legea pentru înfiinţarea şi organizarea camerelor de muncă şi a consiliului superior al Muncii, publicată în Monitorul Oficial din 14 Octombrie 1927.

12. Legea pentru înfiinţarea şi funcţionarea asociaţiilor pentru prevederea socială şi îngrijirea comercianiţlor şi industriaşilor din România, publicată în Monitorul Oficial din 3 Mai 1927.

Din potopul de legi enumărate mai sus, s'ar părea că fericirea s'a abătut pe capul meseriaşului nostru. Din toate, am cita Legea migraţiunilor care, în deosebi pe noi Constănţenii, ne-ar interesa prin limita ce ar pune-o numărului deosebit de mare al străinilor cu paşaport, ce lucrează fără nici o socoteală, clandestin, fără brevete sau carnete. Dacă legea s'ar aplica aşa cum glăsueşte sigur că situaţia meseriaşului nostru s'ar ameliora mult, micşorându-se lipsa de lucru şi concurenţa cea mare dintre producători.

O altă lege, a Camerelor de muncă, stă în cartoane şi nu vede lumina

www.ziuaconstanta.ro

zilei, deşi a fost publicată în Monitorul Oficial încă din 14 Aprilie 1927.

Pentru regiunea noastră — numărul salariaţilor fiind destul de important, — era necesară şi aplicarea acesteia.

Incă din 1926 Ministerul Muncii Cooperaţiei şi Asigurărilor Sociale a simţit nevoia de a consulta toate organizaţiile şi categoriile de salariaţi şi producători.

Din desbaterile acelui congres ar reeşi urgenta nevoe de organizare a meseriilor şi învăţământului profesional, a organizării Camerelor de meserii precum şi necesitatea unui control cât mai riguros din partea celor în drept la exercitarea meseriilor. Nu mai puţin a reeşit la acel congres şi nevoia unificării legii meseriilor, din diversele regiuni ale ţării.

Dacă am aruncat o privire retrospectivă industriei mici şi a meseriei din ţară cum şi în parte din Dobrogea, merită să discutăm puţin şi regimul de asistenţă, de organizare, de învăţământ profesional, etc. din ţară şi în special din jud. Constanţa al micii industrii şi meseriilor.

Să luăm întâi asigurările sociale, organizate şi administrate de Casa centrală a asigurărilor depinzând de ministerul muncii.

In Constanţa administraţia propriu zisă adică a încasărilor prin timbre speciale aplicate pe cărţulie la meşteri, lucrători şi muncitori, precum şi plăţile ce se dau asiguraţilor pentru diferite cazuri de boală, invaliditate din bătrâneţe etc., este condusă de către un şef contabil asistat de 8 controlori, necesari la controlul bunei orânduieli a aplicării timbrelor.

Trebue de remarcat că sub conducerea actualului şef contabil neregulile, abuzurile şi multele neplăceri făcute asiguraţilor au dispărut complect. Se simte adevărata ordine, se simte mâna omului datoriei care face cinste locului ce-l ocupă.

Asistenţa medicală, compusă din 6 doctori, un subchirurg, 3 moaşe, un farmacist şef, dau consultaţii tuturor asiguraţilor zilnic şi la ore fixe; unul din medici este destinat pentru vizitele gratuite la domiciliu; medicamentele ordonate de către d-nii medici sunt date din farmacia proprie. In afară de această asistenţă medicală şi medicamente gratuite, asiguratul mai primeşte şi o sumă de bani pentru timpul când din cauza boalei nu mai poate lucra.

Localul unde se primesc consultaţiile lasă foarte mult de dorit. Acest neajuns va trece odată cu mutarea Corporaţiei în noul local al Palatului Muncii.

Cu toată stăruinţa pusă pentru ca unii din medici să fie punctuali la orele de vizită stabilite, nu s'a putut ajunge la serviciul cel dorit. Totuşi în general luată această binefacere socială, trecută prin lege şi având şi marele noroc că în fruntea administraţiei Casei centrale a asigurărilor sociale se găseşte un om de multă inimă, un om cu calităţi altruiste, excepţionale, un om care s'a identificat în se considera părintele asiguratului, d-l Enescu, secondat de d-l director Răşcanu, face ca micile abateri dela datorie al celor prea departe de d-lor să fie nu tolerate dar semnalate pentru îndreptare.

Organizarea meseriilor

După descrierea trecutului am văzut dorinţa tuturor legiuitorilor ca regulamentarea învăţării şi exercitării meseriei să fie cât mai îngrădită şi ferită de intruşi. Legea din 1902 cât şi cea din 1912 prevede că: *nimeni nu poate exercita o meserie dacă nu posedă brevet de meşter sau carnet de lucrător.*

www.ziuaconstanta.ro

Aceste brevete şi carnete se eliberează de către comitetele breslei respective celor ce îndeplinesc anumite condiţiuni cerute de lege. Biroul breslelor şi organizarea aceasta a meseriilor depinde de direcţia generală a meseriilor pendinte de direcţia generală a meseriilor din Ministerul muncii.

Dacă am avut cuvinte bune, meritate, de spus pentru conducătorii Casei centrale a asigurărilor sociale, nu pot spune acelaş lucru de acei puşi în Capul organizării meseriaşilor. In regiunea Constanţei şi Movila numai cine nu vrea, nu exercită meserie. Meseriaşul cizmar clandestin face pe croitorul; dulgherul, pe tâmplarul; fierarul pe sculptorul şi aşa mai departe, — fapt ce aduce mari prejudicii meseriaşului şi patronului cinstit ce abia cu multă muncă a putut să-şi ia dreptul acordat de legi. Este deci aci o completă toleranţă şi lipsă de control.

Pentru căpătarea brevetului sau carnetului de lucrător se încasează taxe fantastice; cu toate acestea, Direcţia meseriilor nu găseşte o sumă mizerabilă care să fie dată unui controlor al breslelor cu obligaţia expresă de a controla pe cei ce exercită meseria dacă au sau nu, dreptul de a o exercita.

Invăţământul muncitoresc

Nimeni nu poate fi azi contra unei cât mai bogate culturi date meseriaşului nostru, dar pentru ca această cultură să nu fie în detrimentul sănătăţii ucenicului sau meseriaşului, trebue o coordonare între munca fizică şi cea intelectuală. La noi aceasta s'a înţeles c'am greşit.

Şcolile de ucenici extra abuzează de timpul ucenicului. Acesta după ce lucrează 10 ore pe zi (opt ore de lucru nu s'au introdus), se mai duce, nemâncat şi obosit dela lucru încă trei ore pentru a învăţa, unele cursuri chiar nepotrivite (technologia fierului sau a lemnului o învaţă croitorul).

Invăţământul muncitoresc lasă foarte mult de dorit pentru că aplicaţia lui nu pare destul de studiată.

Organizaţiile profesionale

In regiunea noastră micii industriaşi simţind nevoea de a se uni pentru salvgardarea intereselor generale, s'au asociat în mai multe societăţi, astfel: 1) *Uniunea Micilor Industriaşi Filiala Constanţa,* numără aproape 200 membri, ce se conduc după o lege specială, votată de Parlament în anul 1919; 2) *Societatea „Inălţarea"* o Asociaţie pe principiile cooperatiste; 3) *Societatea technică,* pe principii cooperatiste; 4) *Societatea Energia* compusă tot pe principii cooperatiste.

Bănci pentru industrii şi meserii

1. *Uniunea micilor industriaşi,* datorită solidarităţii membrilor ei şi cu concursul oamenilor de bine şi a creditului industrial are o bancă pe principiile societăţilor anonime cu un capital de 5 milioane deplin vărsaţi. Membrii ei iau împrumut cu o dobândă de 15%.

2. Banca *Cuza Vodă* pe principii de soc. cooperativă are membri patroni meseriaşi, lucrători şi muncitori ce sunt ajutaţi cu sume mai mici.

Din iniţiativa unor inimoşi meseriaşi s'a constituit o *„Societate funerară Sf. Gheorghe".* Scopul vorbeşte prin numele ei. Societatea are un număr important de membri iar ajutorul pe care-l dă este destul de bine venit, mai ales azi când numărul de meseriaşi a crescut iar cantitatea de lucru a scăzut.

www.ziuaconstanta.ro

Lipsa de lucru

Şi regiunea noastră a resimţit acest rău social zis somaj. Criza acută care a bântuit lumea abătându-se peste ţara noastră, s'a resimţit şi în regiunea Constanţei.

Instituţiile de stat, judeţ şi comună, făcând economiile bugetare cuvenite, au redus multe din lucrările proectate. Iar particularul, fabricantul sau simplul cetăţean, din lipsă de numerar, şi-a redus întreaga capacitate de lucru. Recunoaştem însă că acum în urmă, cu ocazia nevoiei unor lucrări pentru semicentenar, lipsa de lucru s'a mai ameliorat. La aceasta a contribuit şi terminarea Palatului muncii, unde o întreagă masă de mici industriaşi şi meseriaşi sunt într'o ocupaţie febrilă.

Industrie mare propriu zisă, în Constanţa, avem foarte puţină: o fabrică de tăbăcărie, o moară două, o fabrică, două, de făcut bidoane a unor societăţi petrolifere, e tot ce putem numi industrie mare.

In schimb industria mică e în maximul ei de producţie şi progresul ei e de remarcat. Clasaţi între micii industriaşi avem chiar inventatori ale căror invenţii au trecut de frontiera Ţării. Aparatul de ars cu păcură pentru încălzitul cuptoarelor, al d-lui Munteanu, aparat ce se fabrică în atelierele d-sale a început a fi introdus şi în Constantinopol, fiind foarte mult căutat.

Ateliere nenumărate avem pentru prelucrarea lemnului; ateliere mecanice şi ateliere pentru turnarea metalului; ateliere renumite pentru facerea căruţelor dobrogene, lăcătuşerii artistice, instalaţiuni de ceramică, tricotaje, ţesătorie, etc. Cu un cuvânt o întreagă industrie, de care omul are nevoe pentru trebuinţele sale.

Prin legea de organizare a Camerelor de comerţ şi industrie, industria ca şi comerţul se clasifică în mai multe categorii după importanţa şi felul ei. Orice fel de producător, care plăteşte impozitul profesional şi adiţionalul de 1%, având şi firmă înscrisă, poate fi înscris în listele electorale pentru alegerea membrilor în Camera de comerţ şi industrie, secţia industrială.

Din recenta statistică pentru înscrierile diverselor industrii în listele Camerii pe anul 1929, reese un plus de aproape 40% membri faţă de numărul celor înscrişi anul trecut. Ei sunt repartizaţi în modul următor:

Categoria IX: industria alimentară, înscrişi 38, plătind impozit de 1% adică lei 451.932.

Categoria X: Diverse industrii, înscrişi 68, cu impozit de lei 667,234.

Categoria XI: Industria mică, înscrişi 163, plătind impozit 476,037 (Casa asigurărilor sociale a meşterului, lucrătorului, şi muncitorului, care în anul 1912, la promulgarea legii, avea un număr de 993 membri, ajunge în anul 1928, la un număr de 11784 membri asiguraţi, încasându-se şi făcându-se plăţi în medicamente şi numerar aproape de Lei 3 milioane).

Tabloul ataşat numeric cât şi în mod grafic cercetat în amănunţime arată progresul realizat pe acest tărâm, treaptă cu treaptă, dela 1877, data realipirei Dobrogei şi până azi.

Cu un avânt şi pentru încheiere, recapitulând expunerea succintă ce am făcut până aci, am putea spune că graţie inteligenţii, adaptabilităţii şi tenacităţii meseriaşului nostru, mica industrie şi meseria în Dobrogea au devenit azi un însemnat factor de progres pentru Provincie şi pentru ţară.

www.ziuaconstanta.ro

CASA CENTRALĂ A ASIGURĂRILOR SOCIALE
ASIGURAȚII PATRONI—MESERIAȘI CONSTANȚA

INCASARI

ANUL	Fond Casa Boală	Fond Casa Invaliditate	Diverse	TOTAL
1912/913	82.000	51.762	—	133.762
1913/914	52.000	34.000	10 073	96.073
1914/915	37.000	23.000	7.009	67.009
1915/916	33.000	22.000	10.197	65.197
1916 15.VIII.916	13.000	1.600	50.602	65.202
1919/920	14.000	9.000	3.498	26.498
1920/921	77.000	16.000	423.380	526.380
1921/922	304.000	36.000	173.203	513.203
1922/923	668.000	56.000	127.896	839.896
1923	1.083.000	54.000	459.594	1.596.594
1924	1.501.000	238.000	2.950.484	3.689.484
1925	1.650.000	561.000	1.810.346	3.421.346
1926	2 033.000	63.000	1.779.460	3.475.460
1927	3.482.000	647.000	1.053.803	5.182.803
1928 1 Sept.	2.128.939	396.000	1.160.843	3.385.782

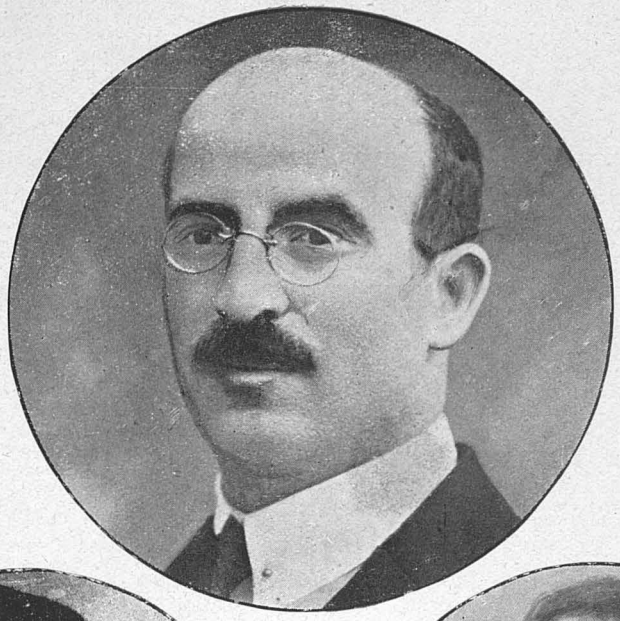
PLAȚI

ANUL	Ajutor Boală	Ajutor Inmormântare	Pensii	Diverși Medicamt.	TOTAL
1912/913	13.800	2.000	56	116.608	132.464
1913/914	24.000	2.200	540	68.514	95.254
1914/915	13.000	1.600	2.700	50.100	65.400
1915/916	7.700	1.400	4.900	51.000	65.100
1916 15.VIII.916	7.700	1.400	5.300	56.760	65.160
1919/920	4.700	—	1.500	18.973	25.173
1920/921	76.000	1.000	20.000	416.267	513.267
1921/922	33.600	3.000	32.000	412.550	480.150
1922/923	95.300	7.000	182.000	528.838	813.138
1923	165.740	24.000	94.000	754.067	1.045.807
1924	320.000	62.000	71.000	715.467	3.168.467
1925	268.200	44.000	160.000	2.898.200	3.370.600
1926	312.464	40.700	143.000	2.942.461	3.438.625
1927	283.000	79.000	270.000	4.391.965	5.023.965
1928 până la 1 Sept.	249.926	70.000	304.000	2.316.204	2.984.220

www.ziuaconstanta.ro

Din membrii Consiliului de ad=
ministrație al Camerei și al
Bursei de Comerț Constanța

www.ziuaconstanta.ro



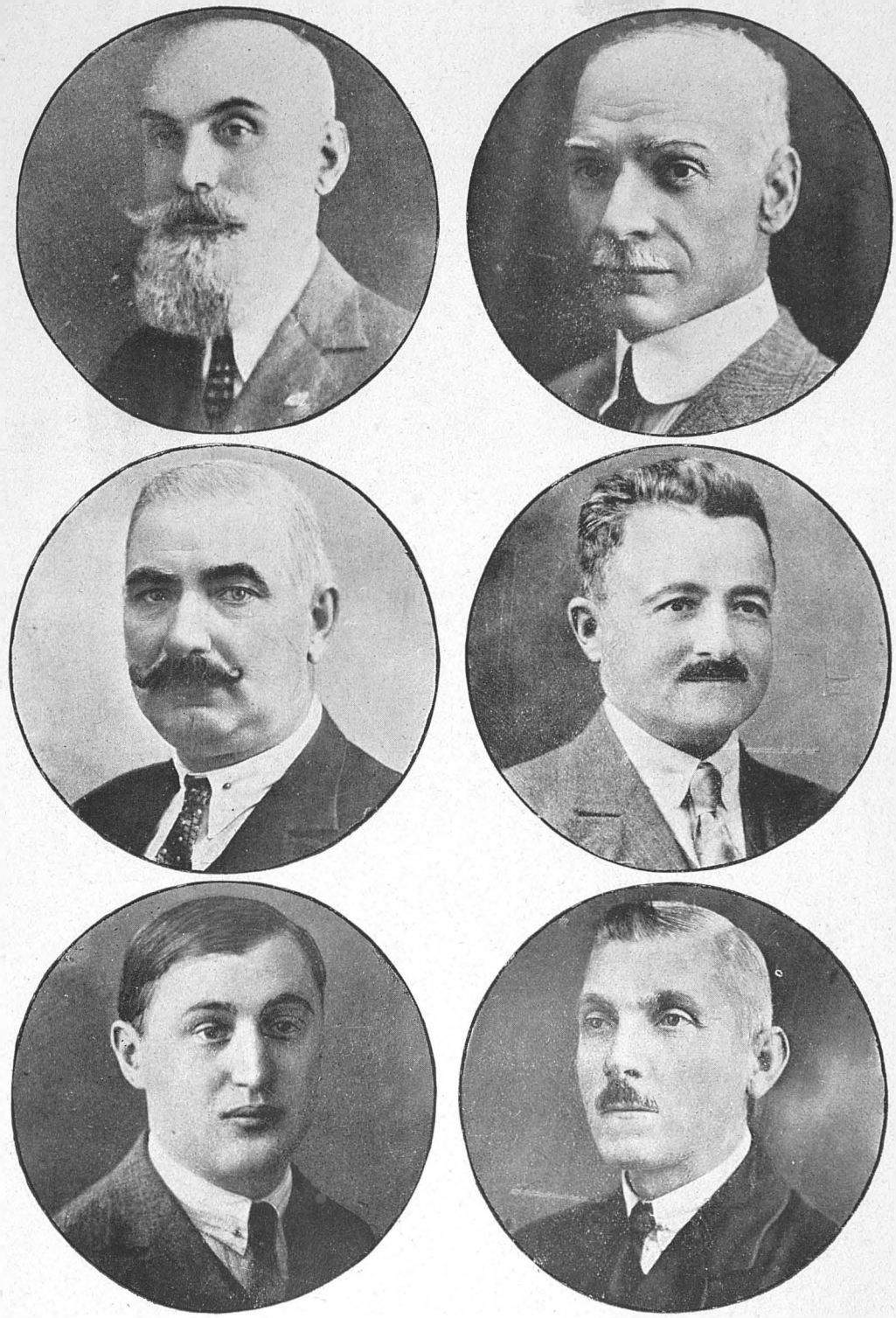
COMITETUL DE DIRECȚIE AL CAMEREI DE COMERȚ CONSTANȚA

Sus: Dr. Șt. Boroș, președinte; dela stânga spre dreapta: Căpit. Nic. Ștefan, vice-președinte; Romulus Cocea, vice-președinte; prof. Jean Stoenescu-Dunăre, comisar al guvernului; dr. Octav Văleanu, secretar general.

www.ziuaconstanta.ro

Dela stânga spre dreapta în ordine alfabetică: 1) C. Alimăneștianu, (m. de drept); 2) Abramovici Leon, (membru Bursă); 3) Atanasiu P., (m. numit); 4) Belloiu D.; 5) Boeru I. G.; 6) Belloiu I. D., (membru la Bursă).

www.ziuaconstanta.ro



1) Bulgărea I.; 2) Bărbulescu Ion; 3) Bârsan P., (m. numit); 4) Bandu I. C.; 5) Berberianu I.; 6) Corbeanu N., (m. numit).

www.ziuaconstanta.ro

1) Carp V.; 2) Constantinescu C., (membru la Bursă); 3) Cazacu I. D.; 4) Damadian Agap, (membru la Bursă); 5) Farmache I., (m. numit); 6) Frangopol Stavru.

www.ziuaconstanta.ro

1) Golea Ion, (m. numit); 2) Funoagă Ion; 3) Ionescu Gr., (m. corespondent); 4) Georgescu I. George; 5) Iordăchescu Radu; 6) Ionescu Gh. N., (m. numit).

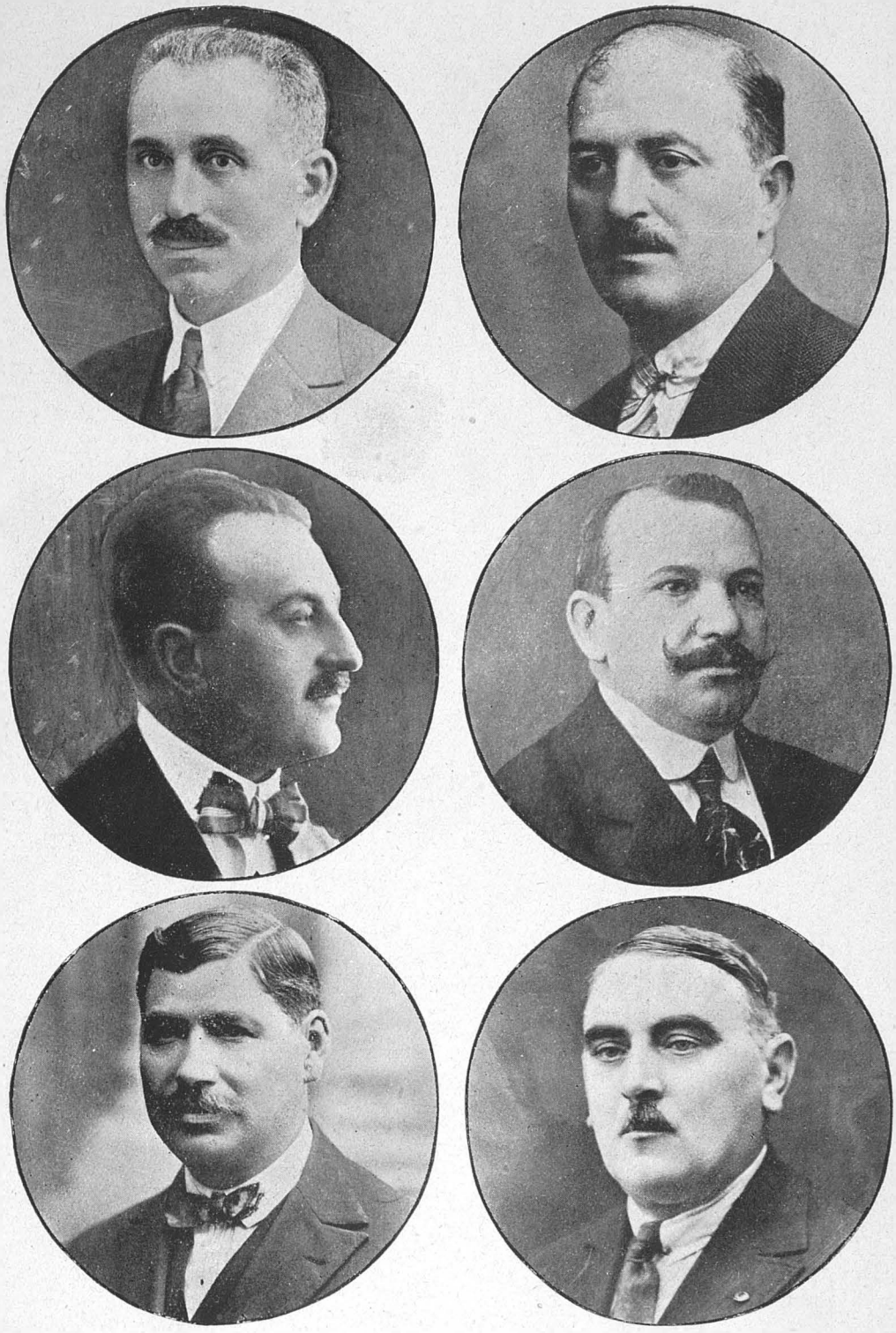
www.ziuaconstanta.ro

1) Manicatide T. (şi preşedinte al Bursei) ; 2) Macri D., (m. numit) ; 3) Mangoianu H., (m. corespondent); 4) Miga I.; 5) Negulescu I., (m. numit); Niculescu V.

www.ziuaconstanta.ro

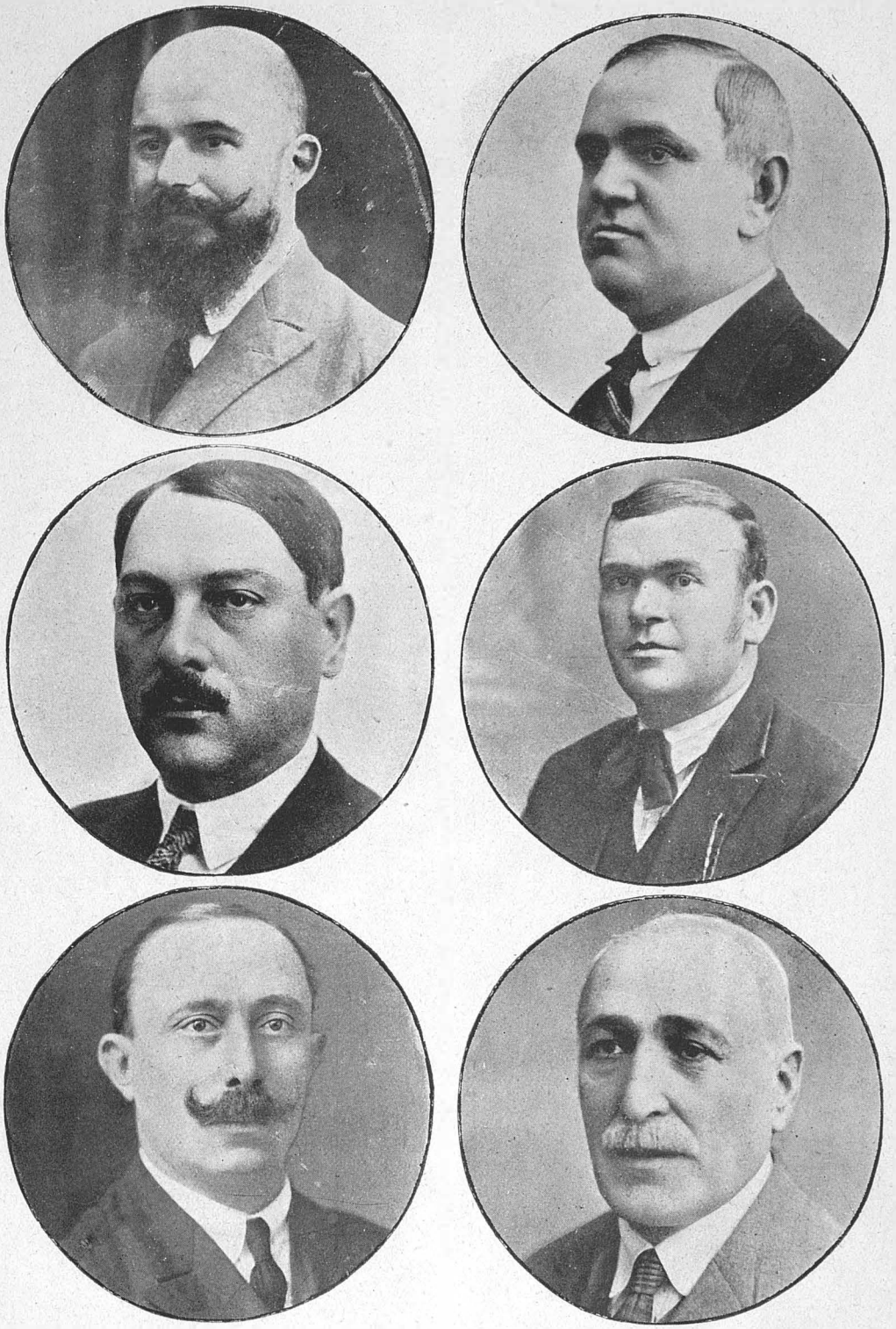
1) Nicolau I. P.; 2) Negru N., comandor, (m. numit); 3) Oancea I., delegat Camera de agricultură; 4) Panait Mihalache; 5) Poladian P., (m. numit); 6) Poppa Gh.

www.ziuaconstanta.ro



1) Rigani G.; 2) Reichardt Fr.; 3) Sarry N. Const.; 4) Sachetti Francisc; 5) Steţcu G. (m. numit); 6) Şeitan Octavian, (m. Bursă).

www.ziuaconstanta.ro



1) Teodorescu Alex.; 2) Teodoru M., Administ. financiar, (m. Bursă); 3) Theodorescu-Valahu I., (deleg. Camera Agricolă); 4) Vasciotti V.; 5) Tranulis D., (m. corespondent); 6) Weisbuch Tulea.

www.ziuaconstanta.ro

1) Theiller A. (m. numit); 2) Vlad Elisabeta, direct. şc. super. com. fete, delegată. 3) Topor Zainea (deleg. Federala Cooperativ. de producţie şi consum); 4) Vasiliu George; 5) Taşcovici D. (reprezentant. Băncii Naţionale; 6) Xantopol I. D. (vice-preşedinte Bursă).

www.ziuaconstanta.ro

Industria în Dobrogea

de Ing. N. NĂSTURAŞ
Inspector industrial

Industria Dobrogiană, formată la început din instalaţiuni mici cari satisfăceau numai nevoile locale ale provinciei, cum erau morile ţărăneşti, presele de ulei, daracele de lână, cazanele pentru săpun, etc., numără astăzi fabrici în toate ramurile, suficient de mari, ca să poată aproviziona şi populaţia din restul ţării, având chiar uncle surplusuri de producţie şi pentru export.

Numai, luând fiecare ramură de industrie în parte şi dând date statistice asupra lor, ne putem da seama, de situaţia generală a industriei de azi în Dobrogia, de ceeace s'a făcut până în prezent şi ceeace trebue să se facă pe viitor.

Industria metalurgică

Introducerea maşinilor agricole, precum şi desvoltarea industriei alimentare şi a rafinerilor de petrol, au contribuit mult la înfiinţarea de ateliere de reparaţiuni mecanice, fabrici de ambalaje, de şuruburi, etc. Oraşele Galaţi şi Brăila, absorbind cea mai mare parte din importul şi exportul ţării noastre, au făcut ca celelalte porturi din Dobrogia să nu şi mai poată înfiinţa şantiere navale, astfel că toate reparaţiunile de vase revin în majoritate sus menţionatelor porturi, care posed astfel de şantiere.

Astăzi avem învestit în industria metalurgică un capital de 3.414.504 lei aur, cu o forţă motrică 1749 HP. şi 1286 lucrători, afară de personalul technic şi administrativ, care se urcă la cifra de 144. Vom da câteva date asupra celor mai principale din fabrici, din această ramură.

1. — *Progresul agricol,* Cobadin, cu un capital învestit 38.900 lei aur. forţă motrice 12 HP. personal 24, produce maşini agricole.

2. — *Japy, Viellard et Co.* Cernavoda, fabrică de şuruburi, cu un capital social de 50.000.000 lei, posedă o forţă motrică 280 HP., şi un număr de 200 lucrători; produce şuruburi şi nituri de toate dimensiunile, piuliţe, etc.

3. *Soc. anonimă de transport,* Constanţa, cu un capital social de 5.000.000 lei, un capital învestit 244.520 lei aur, o forţă motrice 8 HP. şi 45 lucrători. Face diverse reparaţiuni mecanice, lucrări de tâmplărie,

www.ziuaconstanta.ro

având în prezent şi o secţie de fabricat hidroavioane.

4. — *Soc. «Eenergia»*, Constanţa, capital învestit 67.431 lei aur, 40 lucrători şi 45 HP. Lucrează diverse piese, pentru maşini, făcând orice reparaţiuni mecanice.

5. — *E. Woff*, Constanţa, 268 HP., 541.000 lei aur, capital învestit şi 250 lucrători. Pe lângă diverse piese şi reparaţiuni mecanice, lucrează astăzi rezervoare de diferite capacităţi.

6. — *D. Davidsohn*, Constanţa, capital învestit 22.400 lei aur, 22 HP. şi 6 lucrători. Toarnă diferite piese de fontă.

7. — *Şt. Cazacov*, Tulcea, capital învestit 11.000 lei aur, 10 lucrători, lucrează sobe şi cazane diverse, de tablă.

8. — *I. Dimitrof*, Bazargic, capital învestit 12.000 lei aur, 14 HP. şi 13 lucrători, face diverse reparaţiuni mecanice.

9. — *H. Ştefanov*, Bazargic, capital învestit 14.100 lei aur, 4 HP., 2 lucrători. Produce reparaţiuni diverse.

10. *Soc. Aquila-Franco-Română*, Constanţa, fabrică de ambalaje metalice cu un capital învestit 50.000 lei aur, 140 HP. şi 13 lucrători, fabrică diverse bidoane şi lăzi de lemn, necesare exportului produselor petrolifere.

11. — *Soc. Astra-Română*, Constanţa, fabrică de ambalaje metalice, capital învestit 88.865 lei aur, 150 HP. şi 190 lucrători, produce bidoane şi lăzi de lemn, necesare pentru exportul produselor de petrol.

12. — *Soc. Steaua-Română*, Constanţa, capital învestit 410.000 lei aur, 150 HP. şi 180 lucrători, produce tot bidoane şi lăzi de lemn, pentru acelaş scop indicat mai sus.

12. —*Soc. Steaua-Română*, Constanţa, capital învestit 410.000 lei 125 HP. şi 90 lucrători, aceleaşi produse: bidoane şi lăzi de lemn.

14. — *Soc. Tomis*, Constanţa, capital învestit 478.750 lei aur. 31 HP. şi 120 lucrători, fabrică bidoane, găleţi, lăzi de lemn, etc.

Ca uzini electrice particulare, putem menţiona: *Uzina ing. Jijie*, Sulina, cu un capital învestit 500.000 lei aur, 500 HP. şi 8 lucrători şi *Uzina soc. A. Movila Techirghiol* cu 108 HP. şi personal 17.

Faţă de capitalul învestit, forţa motrice, cât şi numărul lucrătorilor, ce s'au menţionat la fiecare din fabrici, capacitatea lor de producţie e destul de însemnată, ca să poată satisface nevoile şi cerinţele din afară. Astfel în 1927, valoarea produselor fabricelor din industria metalurgică se urcă la suma de 81.223.000 lei, cu menţiune că o parte din fabricele de ambalaje n'au lucrat de loc tot anul.

Industria lemnului

In Dobrogia întâlnim păduri la nordul şi sudul ei. Cum pădurile produc materia primă în o cantitate destul de ambondentă, industria lemnului, care a luat o extindere mare în ţară, e în curs de desvoltare şi în Dobrogea. Găsim aci, următoarele fabrici mai principale de cherestea şi tâmplărie mecanică:

1. — *A. Avramide*, Tulcea, fabrică de cherestea, cu un capital învestit 62.000 lei aur, 275 HP. şi 30 lucrători.

2. — *Şt. Borş*, Isacea, fabrică de cherestea, capital învestit 78.843 lei aur, 45 HP. şi 27 lucrători.

3. — *Stanciu Bujoiu*, Constanţa, tâmplărie mecanică şi mobilă, capital învestit 78.928 lei aur, 52 HP. şi 4 lucrători.

www.ziuaconstanta.ro

4. — *S. A. de transport*, care s'a menţionat la atelierele mecanice.
5. — *A. Gumuscian*, Constanţa capital învestit 59.500 lei aur, 40 HP., 5 lucrători, produce tâmplărie mecanică diversă, roţi de transmisie.

Mai putem menţiona *Soc. Aquila Franco-Română, soc. Astra Română, soc. Steaua Română* şi *Concordia*, ale căror produse, lăzi de lemn, servesc la împachetarea bidoanelor cu benzină, ce se exportă în străinătate, în cantităţi, ce variază cu producţia petroliferă a fiecărei din societăţi.

Industria chimică

In Dobrogia găsim materie primă în abondenţă, pentru desvoltarea industriei chimice. Astfel pentru fabricele de culori de pământ şi ocruri avem dealuri întregi de astfel de pământ colorant, iar fabricele de sulfat şi acid sulfuric din ţară, se aprovizionează cu pirită din Dobrogia. Industria chimică cuprinde aci mai multe ramuri, pe care le vom specifica odată cu descrierea câtorva din fabrici mai principale:

1. — *Soc. Mircea Vodă*, cu sediul în Bucureşti posedă în com. Defcea, jud. Constanţa, o fabrică de culori de pământ şi ocruri, acţionată de o forţă motrice 47 HP. şi 25 lucrători.
2. — *Soc. Tomis*, Constanţa, posedă, ca anexă la fabrica de ambalaje metalice, o secţie de lacuri şi vopsele.
3. — *Fabrica Furnica I. Vasiliu*, Constanţa, cu un număr de 20 lucrători, produce diverse produse chimice, unsori, carton asfaltat, săpun, etc.
4. *Soc. Columbia*, Cernavoda, cu un capital social de 138.000.000 lei, posedă în Cernavoda o rafinerie de petrol cu 243 HP. şi 14_3 lucrători. A produs în anul 1927, rafinând ţiţei, o cantitate de benzină, petrol destilat, ulei mineral şi păcură, în valoare de 206.706.936 lei. Fabrici de săpun sistematice, nu există în Dobrogea, decât în mod rudimentar cu simple cazane, şi forme pentru fabricat săpun de rufe.

Industria alimentară

Cuprinde pentru Dobrogea, următoarele ramuri: morăritul, curăţitoare de cereale, fabrici de bere, de uleiuri vegetale, de mezeluri, ape gazoase, de rahat şi bomboane, etc.

Ne vom mărgini în descriere, numai la instalaţiunile mari, lăsând la o parte morile ţărăneşti şi presele de ulei, de care vom vorbi în general la sfârşitul acestui capitol.

1. — *Moara Damadian & Fii* Constanţa, capital învestit 50.000 lei aur, 80 HP, şi 6 lucrători.
2. — *Moara Maior Andreevici*, Com. Lipniţa, capital învestit 104.281 lei aur, 70 HP, şi 4 lucrători.
3. — *Moara Dobrogiană*, Constanţa, capital învestit 162.890 lei aur, 150 HP şi 6 lucrători.
4. — *Industria Românească*, Cernavoda, capital învestit 93.000 lei aur, 150 HP şi 4 lucrători
5. — *Moara Dobrogia*, Bazargic, capital învestit 569.142 lei aur, 200 HP, şi 35 lucrători.
6. — *Moara Radi Beşcof*, Bazargic, capital învestit 165.426 lei aur, 250 HP şi 36 lucrători.

www.ziuaconstanta.ro

7. — *Moara Nădejdea*, Bazargic, capital învestit 244.375 lei aur, 150 HP şi 10 lucrători.

8. — *S. A. Industrială*, Balcic, posedă 2 mori (din care una moara Caliacra), capital învestit 600.000 lei aur, 585 HP şi 12 lucrători.

9. — *Moara Tonceff*, Bazargic, capital învestit 138.700 lei aur, 75 HP şi 3 lucrători.

10. — *Moara Fraţii Sideri*, Silistra, capital învestit 325.000 lei aur, 325 HP şi 4 lucrători.

11 — *Moara Corina*, Silistra, capital învestit 166.365 lei aur, 96 HP şi 18 lucrători.

12. — *Moara Soc. Turtucaia*, capital învestit 313.941 lei aur, 275 HP, şi 10 lucrători.

13. — *Moara Saturn*, Hagichioi, capital învestit 345.000 lei aur, 120 HP şi 15 lucrători.

14. — *Moara Gloria*, Constanţa, capital învestit 200.000 lei aur, 100 HP şi 4 lucrători.

15. — *P. O. Vasalopol*, Constanţa, curăţitor de cerale, capital învestit 50.000 lei aur, 20 HP şi 4 lucrători.

16. — *Soc. A. Rangoon*, Constanţa curăţitorie de orez, capital învestit 82.500 lei aur, 40 HP şi 10 lucrători.

17. — *Rizeria Românească*, Constanţa, capital învestit 100.000 lei aur, 75 HP şi 6 lucrători.

18. — *Fraţii Gruber, Constanţa*, fabrică de bere, capital învestit 130.000 lei aur, 34 HP şi 10 lucrători.

19. — *Alexe Sezonov*, Tulcea, fab. de uleiuri vegetale, capital învestit 32.,00 lei aur, 65 HP şi şi 3 lucrători.

20. — *Compania Dobrogeană*, Medjidia, fabrică de ulei, capital învestit 132.684 lei aur, 65 HP şi 1 lucrător.

21. *Industria agricolă dobrogeană*, Constanţa, fab. de ulei, capital învestit 110.000 lei aur, 91 HP şi 20 lucrători.

22. — *Damian Gherghief*, Bazargic, fab. de ulei vegetal, capital învestit 100.000 lei aur, 24 HP şi 6 lucrători.

23. — *Industria alimentară dobrogeană*, Constanţa, fab. de mezeluri, capital învestit 28.460 lei aur, 10 HP şi 4 lucrători.

24. — *Soc. Minerala*, Consanţa, fab. de ape gazoase, capital învestit 33.107 lei aur, 10 HP şi 4 lucrători.

25. — *Soc. Unirea*, Tulcea, fab. de ape gazoase, capital învestit 16.218 lei aur, 6 HP şi 5 lucrători.

26. — *Soc. Concordia*, Bazargic, fab. de ape gazoase şi ghiaţă artificială, cu 6 HP şi 7 lucrători.

27. — *Bella Gusta, Constanţa*, fab. de rahat şi halva, capital învestit 50.000 lei aur, 20 HP şi 6 lucrători.

28. — *Venus, Constanţa*, fab. de rahat şi halva, capital învestit 75.000 lei aur, 25 HP. şi 5 lucrători.

Din statistica anuală, făcută pe anul 1927, găsim produse, a fabricelor sus menţionate, ca : făină, orez curăţit, orz curăţit, uleiuri vegetale, mezeluri, ape gazoase, rahat, halva, etc. în valoare de 261.434.000 lei.

Morile ţărăneşti, în Dobrogea, sunt destul de răspândite, dat fiind că cerealele, sunt cultivate pe întinderi mari şi cu îngrijire, astfel că măcinişul, pentru trebuinţele ţăranilor se face pe loc. Astfel judeţul

www.ziuaconstanta.ro

Constanţa posedă peste 80 mori ţărăneşti, cu o forţă motrică totală de 2.690 HP.

Jud. Tulcea are peste 40 mori ţărăneşti, cu o forţă motrică totală de 1500 HP.

Jud. Durostor, are peste 70 mori ţărăneşti, cu 1600 HP forţă motrică totală, şi jud. Caliacra 60 mori ţărăneşti, cu o forţă motrică de 1.750 HP.

Industria textilă şi Pielării

Industria textilă şi a pielăriei în Dobrogea o putem astfel împărţi: fabricele de postavuri şi torturi de lână, care întrebuinţează ca material prim, lână, destul de abondentă în Dobrogea, pânzeturi şi ţesăturile de bumbac, cari întrebuinţează material prim numai din străinătate, frânghieriile, ce întrebuinţează cânepă indigenă şi din străinătate şi tăbăcăriile.

Principalele fabrici sunt următoarele:

1. — *E. Vladimirov*, Tulcea, fabrică de frânghierie, capital învestit 16.000 lei aur şi 6 lucrători.

2. — *I. Pandrea*, Topolog, fab. de postav şi dimie, capital învestit 26.000 lei aur, 8 HP şi 4 lucrători.

3. *Soc. Anon. Industria textilă*, Bazargic, fabrică de postav, capital învestit 190.271 lei aur, 130 HP şi 30 lucrători.

4. — *Fraţii Steinke*, Murfatlar, fabrică de postav, capital învestit 52.715 lei aur, 25 HP şi 5 lucrători.

5. — *Cooperativa Sănătatea*, Constanţa, fabrica de pânză, capital învestit 200.000 lei aur, 110 HP şi 40 lucrători.

6. — *D. A. Cosmeto*, Tulcea, fabrică de covoare, capital învestit 15.000 lei aur şi 40 lucrători.

7. — *Soc. anon. Talpa*, Tulcea, tăbăcărie, cu un capital învestit de 1.874.048 lei aur, 126 HP şi 89 lucrători.

8. — *I. Melamed*, Bazargic, tăbăcărie, cu un capital învestit 45.900 lei aur, 25 HP şi 9 lucrători.

9. — *Tăbăcăria Românească*, Constanţa, capital învestit 80.400 lei aur, 206 HP şi 30 lucrători.

10. — *D. Caloyros*, Constanţa, tăbăcărie, capital învestit 90.980 lei aur, 60 HP şi 18 lucrători.

Valoarea produselor tuturor acestor fabrici, în cursul anului 1927, a fost de 130.686.552 lei.

Industria ceramică

Materialul prim ca: argila, piatra calcară, granitul. caolinul şi nisipul, ce se găseşte din abondenţă în Dobrogea, poate face ca Industria ceramică, să capete o frumoasă desvoltare, şi cu produsele cele mai variate. Astăzi găsim instalate fabrici de cărămizi şi ţigle, de ciment, articole de faianţă. etc., din care cele mai principale sunt:

1. — Fabrica «*Ovidiu*» *A. Damadian*, Constanţa, produce tuburi de ciment şi bazalt.

2. — *Industriile ceramice*, Medgidia, fabrică de cărămidă, capital învestit 92.000 lei aur, 80 HP şi 25 lucrători.

www.ziuaconstanta.ro

3. — *Soc. Turtucaia*, instalaţie comună cu moara, posedă o fabrică de ţigle şi cărămidă.

4. — *Fraţii Puşchilă*, Cernavodă, fabrică de cărămidă şi ţigle, capital învestit 23.000 lei aur, 46 HP şi 48 lucrători.

5. — *Soc. Ciment din Europa Orientală*, Cernavodă, cu un capital social 7.000.000 franci belgieni, capital învestit 5.446.900 lei aur, 2481 HP şi 181 lucrători.

6. — *T. Manicatide*, Murfatlar, fabrică de cretă, capital învestit 30.000 lei aur, 10 HP şi 10 lucrători.

7. — Fabrica de ţigle *Duţu Papuc, Hârşova*, cu o forţă motrică de 35 HP.

8. — *Soc. Turcoaia Granit*, com. Turcoaia, jud. Tulcea, cu un capital social de 3.500.000 lei, 95 HP şi 350 lucrători, pentru o producţie anuală de 45.000 tone pavele, piatră spartă, etc.

Faianţele şi porţelanurile au rămas în urmă cu desvoltarea lor, importându-le în prezent din Străinătate, cu toate că în Dobrogea caolinul este destul de bun şi în cantitate suficientă.

Arte Grafice

Ramura cartonajelor şi confecţiei de hârtie cuprinde fabricele «*Alba Iulia*» şi «*Kiahta*» din Constanţa, iar ca tipografii putem menţiona «*Dobrogea Junǎ*», «*Victoria*», «*Constanţa*», şi «*Albina*», toate din oraşul Constanţa, *Doncef*, *Luca* şi *Panaitescu*, din Tulcea, *Hristu Radilof*, *V. Radilof*, *Zandali* şi *Ivan Smocof* din Bazargic.

www.ziuaconstanta.ro

Instituţiile de credit din judeţul Constanţa

de Dr. OCT. VĂLEANU
Secretarul Camerei de Comerţ

Primele organizaţii bancare în jud. Constanţa, sunt şi dintre primele din Dobrogea şi încep cu anul 1894 când îşi creiază sucursala în craşul metropolă «Banca Naţională» şi «Banca Agricolă». Cinci ani mai târziu (la 1899), se creiază şi prima instituţie de credit cu capital local «Banca de Scont din Constanţa», (zisă a Mocanilor), transformată mai târziu în Banca «Creditul Dobrogei», emblemă sub care funcţionează şi azi. Treptat, aproape toate marile întreprinderi bancare din Bucureşti îşi stabilesc sucursale în oraşul şi jud. Constanţa şi paralel cu aceasta iau fiinţă şi organizaţii locale, astfel:

1894: Banca Naţională, sucursală, în Constanţa.
Banca Agricolă, sucursală, în Constanţa.
1899: Banca de Scont din Constanţa, (azi Banca Creditul Dobrogei), cu capital local, în Constanţa.
1905: Banca de Credit Român, sucursală, în Constanţa.
1906: Banca Generală Română (azi B-ca Generală a Ţării Româneşti), sucursală, în Constanţa.
1908: Banca de Scont a României, sucursală, în Constanţa.
Banca Comercială Română, sucursală, în Constanţa.
1911: Banca Sindicatului Agricol (azi Banca Maritimă) cu capital local, în Constanţa.
Banca Unirea Comercială, cu capital local, în Constanţa.
Banca Alimăneştianu, cu capital local, în Constanţa.
Banca Românească, sucursală, în Constanţa.
1912: Banca Dobrogei, cu capital local, în Medgidia.
1913: Banca Cernavoda, cu capital local, în Cernavoda.
Banca Creditul Dobrogean, cu capital dobrogean, în Cernavoda.
1914: Banca Marmorosch Blank & Co. Constanţa, sucurs., în Constanţa.
1916: Federala Băncilor Populare, cu capital local, în Constanţa.
1919: Banca Constanţa, cu capital local, în Constanţa.
Banca Cerealiştilor, sucursală în Constanţa.
1920: Banca Lazaris, sucursală, în Constanţa.

www.ziuaconstanta.ro

Banca Transilvania, sucursală, în Constanța.
1921: Banca Industriei și Comerțului Dobrogean, cu capital local, în Constanța.
1922 Banca Franco-Română, sucursală, în Constanța.
1923: Banca Mercur, cu capital local, în Cernavoda.
Banca Chrissoveloni, sucursală, în Constanța,
Banca Elleno-Română, sucursală, în Constanța.
Banca Țăranilor din Durostor, sucursală, în Constanța.
1924: Banca Centrală de Comerț, cu capital local, în Constanța.
1925: Banca Industriilor și Meseriilor Dobrogene, cu capital local, în Constanța.
Banca Medgidia, cu capital local, în Medgidia.
Banca Comercială Italo-Română, sucursală, în Constanța.
1927: Banca de Scont din Medgidia, cu capital local, în Medgidia.
Banca de Depuneri și Credit, sucursală, în Constanța.
1928: Casa Generală de Economii din Brașov, sucursală, în Constanța.
Banca Salariaților Publici, sucursală, în Constanța.
Banca Comerțului, cu capital local, în Constanța.

In afară de Banca de Scont din Constanța (azi Creditul Dobrogei), înființată în 1899, până în anul 1911 nu avem nici o organizație independentă, cu capital propriu local; această perioadă se caracterizează prin venirea capitalului din alte părți ale țării, în special din București, capital adus de organizații cu experiență și mai ales cu fonduri suficiente, pentru începuturi chiar riscante; lucrul este ușor explicabil, căci noua regiune necunoscând până la reanexare mecanismul vieții financiare, orice încercare în acest domeniu de activitate se făcea cu multă timiditate. In urma intensificării valorificării din ce în ce a produselor agricole, prin amenajarea portului Constanța pentru export, inițiativa locală în crearea instituțiilor de credit sporește și continuă până în preajma marelui război mondial. După acest eveniment, începând cu anul 1919 și până în prezent, avântul creerii băncilor este și mai pronunțat și în afară de 1926, în toți ceilalți ani, iau ființă noui bănci.

O caracteristică demnă de subliniat în evoluția băncilor din județul Constanța, o găsim în acea că, în ultimul timp, se crează instituții de credit urmărind sprijinirea anumitor clase productive. Astfel în 1916 ia ființă Federala Băncilor Populare, care adună forțele risipite ale celor 114 bănci populare ce au început a se creia încă din 1899, iar în 1925 începe activitatea «Banca Industriilor și Meseriilor Dobrogene» din Constanța, propunându-și ca prim scop acordarea de credite eftine meseriașilor și «Casa de Credit a agricultorilor» care cu dobânzi reduse pune la dispoziția plugarilor din județ sumele necesare producției agricole, la care trebue să mai adăugăm și contribuția Casei de Gaj a Agricultorilor din jud. Constanța depe lângă Banca Națională.

Dintre băncile enumărate mai sus unele din ele nu mai funcționează fiind fie lichidate, fie fuzionate cu alte întreprinderi similare, fie că și-au schimbat denumirea.

Vom face o descriere a activității celor cari funcționează astăzi, luând de bază bilanțurile operațiunilor pe ultimul an (1927). In prealabil, clasificarea făcută și în alte împrejurări, va facilita examinarea lor.

Ținând seamă de originea capitalului și natura operațiilor, instituțiile de credit se împart astfel:

I. Cu capital local:

www.ziuaconstanta.ro

a) întreprinderi cari fac operaţii bancare propriu zis (băncile comerciale).
b) băncile cooperatiste.

a) *Băncile comerciale cu capital local*

c) sucursalele celor dela «a».
d) Banca Naţională şi Casa de Gaj a Agricultorilor.

a) BANCILE COMERCIALE CU CAPITAL LOCAL

In judeţul Constanţa mai funcţionează astăzi 11 bănci cu capital local care se ridică la 36½ milioane şi dispune de fonduri de rezervă legale în sumă de 6.849.276 lei.

Ele sunt următoarele:

In Constanţa: «Banca Creditul Dobrogei», înfiinţată în anul 1899 sub denumirea de «Banca de Scont din Constanţa», denumire ce şi-o schimbă în anul 1921; dispune de un capital de 5 milioane lei şi 1.900.000 lei fonduri de rezervă.

«Banca Maritimă», înfiinţată în anul 1911 sub denumirea de «Banca Sindicatului Agricol», dispune de un capital de 7½ milioane lei şi 2 milioane fonduri de rezervă.

«Banca Unirea Comercială», înfiinţată în 1911; dispune de un capital de 2 milioane lei.

«Banca Constanţa», înfiinţată în 1919, dispune de un capital, de 5 milioane lei şi 200.000 lei fonduri de rezervă.

«Banca Centrală de Comerţ», înfiinţată în 1924, dispune de un capital de 2 milioane lei şi 100.000 lei fonduri de rezervă.

«Banca Industriilor şi Meseriilor Dobrogene», înfiinţată în 1925, dispune de un capital de 3 milioane lei şi 74.400 lei fonduri de rezervă.

«Cassa de Credit a Agricultorilor», înfiinţată în 1925, dispune de un capital de 1 milion lei şi 406.876 lei fonduri de rezervă.

«Banca Comerţului», înfiinţată în 1928, dispune de un capital de 2 milioane lei.

In Medgidia: «Banca Medgidia», înfiinţată în 1925; dispune de un capital de 5 milioane lei şi 168.000 lei fonduri de rezervă.

«Banca de Scont din Medgidia», înfiinţată în 1927, dispune de un capital de 1 milion lei.

In Cernavoda: «Banca Cernavoda», înfiinţată în 1913, dispune de un capital de 5 milioane lei şi 2 milioane fonduri de rezervă.

Repartiţia pe localităţi cu indicaţiunea capitalului şi a fondului de rezervă este următoarea:

LOCALITATEA	No. băncilor	Capital	Fond de rezervă	TOTAL
Constanţa	8	27.500.000	4.681.276	32.181.276
Medgidia	2	6.000.000	168.000	6.168.000
Cernavoda	1	5.000.000	2.000.000	7.000.000
Total .	11	38.500.000	6.849.276	45.349.276

www.ziuaconstanta.ro

Reiese, cum este şi firesc, că oraşul Constanţa ocupă primul rând în judeţ, datorită faptului că nevoile sale financiare sunt cu mult mai mari decât ale celorlalte centre cari oferă, totuşi, posibilităţi mai mari pentru viitor; astfel, odată cu terminarea liniei ferate spre Tulcea, Medgidia va înlesni, prin faptul că este aşezată la intersecţia tuturor principalelor mijloace de comunicaţie ale Dobrogei, desvoltarea operaţiunilor bancare; Caraomer, prin simţitorul progres economic, va atrage de sigur atenţia capitalurilor interesate în asemenea operaţiuni; iar Mangalia, ale cărei calităţi climaterice sunt din ce în ce mai valorificate, va reclama şi ea crearea unei bănci.

Din tabloul de mai sus se poate remarca cu uşurinţă spiritul de prevedere al organizaţiilor bancare, întrucât la un capital de 38 jum. milioane lei, dispune de 6.849. 276 lei fonduri de rezervă, ceeace dă un procent de 17.78%. Dacă ţinem seamă că în capitalul de mai sus intră cu lei 2.000.000 şi «Banca Comerţului» din Constanţa, înfiinţată în cursul anului 1928, neavând deci încheiat un bilanţ şi deci nici posibilitatea creeri fondului de rezervă, acest procent se ridică la 18.76. Judecându-le parţial, unele din ele ating procente cu mult mai ridicate. Astfel Banca Cernavoda, la 5 milioane capital, dispune de 2 milioane rezerve sau 40%.

Beneficiile nete date de această categorie de bănci în cursul anului 1927 reprezintă la capitalul de 36½ milioane şi fondul de rezervă de 6.849.276 deci în total 43.349.276 lei, cifra de 5.971.252 sau 13.77% repartizaţi astfel :

(Notă : La Constanţa vor fi trecute numai 7 bănci, întrucât Banca Comerţului înfiinţată în 1928 nu şi-a încheiat încă un bilanţ).

LOCALITATEA	No. băncilor	CAPITAL	Fond de rezervă	TOTAL	Beneficii	%
Constanţa . . .	7	25.500.000	4.681.276	30.181.276	3.148.971	10.43
Medgidia . . .	2	6.000.000	168.000	6.168.000	1.524.897	24.72
Cernavoda . .	1	5.000.000	2.000.000	7.000.000	1.297.384	18.54
Total . .	10	36.500.000	6.849.276	43.349.276	5.971.252	13.77

Cât priveşte celelalte conturi de valori, situaţia lor este următoare :

LOCALITATEA	No. băncilor	Portofoliu	Conturi curente debitoare	Depuneri spre fructificare	Conturi curente creditoare
Constanţa	7	35.695.628	27.761.044	9.675.471	15.674.296
Medgidia	2	14.182.358	2.328.052	3.571.868	2.718.560
Cernavoda . . .	1	6.560.135	8.808.027	5.977.548	4.014.471
Total . .	10	56.438.121	38.897.123	19.224.887	22.407.327

www.ziuaconstanta.ro

Portofoliul, în sumă de 56.438.121 şi care reprezintă cam odată şi jumătate capitalul, cuprinde efectele reescontate la Banca Naţională, ca şi cele aflate în mâinile băncilor; importanţa acestui cont se poate deduce mai uşor comparând suma de mai sus cu reescontul primit de Banca Naţională în cursul anului 1927, şi care se ridică la 4.644 efecte în valoare de lei 339.787.429 lei.

Repartiţia pe bănci este următoarea:

CONSTANŢA		MEDGIDIA	
B-ca Creditul Dobrogei .	18.580.900	B-ca Medgidia . . .	10.791.638
„ Maritima	6.088.679		
„ Constanţa	1.575.949	B-ca de Scont	
„ Centrală de Comerţ	4.287.756	din Medgidia	3.390.720
„ Industrii şi Meserii Dobrogene. . . .	2.722.500	Total . . .	14.182.358
„ Unirea Comercială	699.244	CERNAVODA	
„ Casa de Credit a Agricultorilor. . . .	1.740.600	B-ca Cernavoda . .	6.560.135
Total . . .	35.694.628		

In afară de sumele pe cari aceste bănci le acordă clienţilor pe bază de poliţie, şi a căror quantum l'am văzut mai sus, postul conturilor curente debitoare ne arată împrumuturile date cu alte garanţii: ipoteci. gajuri, morale, etc. Suma acestui gen de împrumuturi este de 38.897.123 lei, adică circa 2/3 din totalul portofoliului, sau ceva mai puţin de 1/3 din totalul plasamentului.

Pe bănci, conturile curente debitoare se repartizează astfel:

CONSTANŢA		MEDGIDIA	
B-ca Creditul Dobrogei .	2.734.123	B-ca Medgidia . . .	2.185.983
„ Maritima	18.052.610	„ de Scont din	
„ Constanţa	5.164.808	Medgidia	142.069
„ Centrală de Comerţ	636.280	Total	2.328.052
„ Ind. şi Meserii . . .	632.380		
„ Unirea Comercială	540.843	CERNAVODA	
Total	27.761.044	B-ca Cernavoda . .	8.808.027

Depunerile spre fructificare şi conturile curente creditoare reprezentând majoritatea din fondurile ce băncile şi le-au procurat în afară de reescontul acordat de Banca Naţională, nu pot forma obiectul unor observaţiuni separate, întrucât contabilitatea le înregistrează în unele întreprinderi global, iar în altele le deosebeşte unele de altele. Astfel dintre băncile cari ne interesează acum, «Creditul Dobrogei» nu arată nimic la «Depuneri spre fructificare»; în schimb soldul «Conturilor curente creditoare» care depăşeşte 10½ milioane, ne indică că cuprinde şi unul şi altul din conturi.

Quantumul acestor două conturi ne arată pe deoparte gradul de încredere de care se bucură întreprinderea în faţa marelui public, fie din viaţa comercială sau nu, iar pe de alta înţelegerea pe care conducătorii o au în scopul întreprinderii de a lucra cât mai mult cu banii altora, adică de a le dirija disponibilităţile acolo unde se simte nevoia.

www.ziuaconstanta.ro

Situaţia acestor conturi pe oraşe, la băncile cu capital local este următoarea :

LOCALITATEA	No. băncilor	Depuneri spre fructificare	Conturi curente creditoare	TOTAL
Constanţa	7	9.675.471	15.674.296	25.349.767
Medgidia	2	3.571.868	2.718.560	6.290.428
Cernavodă	1	5.977.548	4.014.471	9.992.019
	10	19.224.887	22.407.327	41.632.214

Proporţia acestor conturi şi capital plus fondul de rezervă (mijloace proprii) este de 96%, iar pe localităţi, următoarea :

LOCALITATEA	No. băncilor	Capital şi fond de rezervă	Depuneri spre fructificare şi conturi curente creditoare	%
Monstanţa	7	30.181.276	25.349.767	84
Cedgidia	2	6.168.000	6.290.428	102
Cernavoda	1	7.000.000	9.992.019	142
	10	43.349.276	41.632.214	96

Dintre băncile cu capital local înfiinţate în judeţul Constanţa, arătate la început, şi-au întrerupt activitatea următoarele :

Banca Alimăneştianu din Constanţa, înfiinţată în anul 1911.

Banca Dobrogei, din Medgidia, înfiinţată în 1912.

Banca Creditul Dobrogean, din Cernavoda, înfiinţată în 1913.

Banca Industriei şi Comerţului Dobrogean, din Constanţa, înfiinţată în 1921.

Banca Mercur, din Cernavoda, înfiinţată în anul 1923.

b) *Băncile cooperatiste*

O puternică organizaţie de credit o formează în judeţul Constanţa, băncile populare, stabilind una din cele mai frumoase mişcări cooperatiste.

Prima înjghebare are loc încă din anul 1899, iar astăzi găsim federalizate 114 bănci populare ; pe ani, ele s'au înfiinţat astfel :

Anul înfiinţării	No.	Anul înfiinţării	No.	Anul înfiinţării	No.
1899	1	1907	6	1914	3
1901	1	1908	8	1916	7
1902	7	1909	7	1919	5
1903	11	1910	8	1921	2
1904	18	1911	8	1922	3
1905	5	1912	6	1925	1
1906	5	1913	1	1927	1

www.ziuaconstanta.ro

In total 114 bănci populare, cuprinzând un număr de 15228 membri.

O analiză a bilanțului general al băncilor populare din orașul și județul Constanța, pe anul 1927, va forma cea mai bună orientare asupra forței de cari aceste organizații dispun:

ACTIV		PASIV	
Cassa	1.054.183,41	Capital social	29.899.081,14
Imprumut și avans cereale	79.271.195,73	Depuneri spre fructificare	23.704.694,31
Efecte publice	128.437,64	Fond de rezervă	1.761.068,13
Mobilier	911.524,17	» mobilier	437.623,18
Dob. datorată	1.367.068,68	» imobil	1.095.038,49
Capital Federala	2.544.067,88	» cultural	205.193,88
Capital Central B-cii Populare	96.688,05	Cont curent Federală	21.499.921,85
Imobil	347.123,25	Diverse conturi	18.441.966,56
Diverse conturi	15.508.860,45	Profit net	4.183.561,72
Total activ	101.299.149,26	Total pasiv	101.229.149,26

O primă indicațiune o avem la postul de capital care reprezintă suma de 29.899.081 lei, la care adăugând fondul de rezervă de 1.761.068, depășesc 30.000.000 lei.

Repartizat la numărul de 15.228 membri, revine de fiecare un capital de 2078 lei.

Dar ceeace evidențiază mai bine activitatea desfășurată, este contul «Imprumut și avans pe cereale» care însumează aproape 80 milioane și care reprezintă sumele ridicate de depunătorii produselor agricole spre a fi vândute în comun, unul din punctele esențiale ale progresului acestor bănci.

Tot atât de important este și contul depuneri spre fructificare, cu un total de aproape 24 milioane lei; este mijlocul cel mai bun a vedea cum pot fi strânse micile economii ale plugarilor prin organizații serioase. Repartizat la numărul membrilor revine cam 1600 lei de fiecare.

Cât privește beneficiu, dacă ținem seamă de capital și de fondul de rezervă, dă un procent de 10,05%, procent ce, dacă nu este ridicat ca la celelalte întreprinderi de credit în genere, este justificat de faptul că scopul băncilor populare este altul decât al celor cu operații bancare propriu zise.

Acțiunea izolată a băncilor populare, a căror desvoltare era împiedicată mai ales de lipsa unui stimulent și a unor directive centrale, a determinat înființarea «Federalei Băncilor Populare».

In Constanța, această organizație se constitue la 12 August 1916, grupându-se 55 bănci populare din întregul județ și procurându-și un capital subscris de 195.000 lei și vărsat de 20.350 lei. Operațiunile nouei formațiuni încep în chiar acel an. Din nefericire activitatea sa a fost curând întreruptă de izbucnirea războiului mondial; reîncepe însă în anul 1919. Ceeace a urmărit în primul rând «Federala», a fost valorificarea produselor țărănești prin vânzarea în comun. Cu timpul și vom vedea mai jos, câmpul de activitate al acestei instituții se întinde cuprinzând și alte nevoi ale masselor țărănești, organizate în bănci popu-

www.ziuaconstanta.ro

lare, ca de ex. cultivarea ideilor cooperatiste, aprovizionarea cu seminţe, procurarea de localuri şi în ultimul timp secundarea operei de colonizare în această regiune.

Pentru a putea releva mai bine cele expuse mai sus, examinarea anumitor conturi din bilanţul pe 1927 este necesară:

Capitalul şi fondul de rezervă însumează 3.320.301 lei (2.983.000 + 337.701 lei).

Creditul de care s'a bucurat pe lângă Casa Centrală a fost dacă nu suficient faţă de nevoi, totuşi destul de mare, datorită puterei de care dispune cele 114 bănci federalizate; astfel la un capital al acestora de aproape 30.000.000 Casa Centrală a acordat un credit de 20 milioane lei.

Din examinarea mai departe a bilanţului reiese că «Federala» a pus la dispoziţia băncilor populare peste 20 milioane lei.

Cât priveşte vânzările în comun, despre care am spus mai sus, că este ceeace «Federala» a urmărit în prim rând, au fost efectuate astfel în 1927:

	Kgr.	VALOAREA în Lei
Băncile populare din jud. Constanţa în număr de 45 au vândut diferite cereale	5.824.473	29.788.662.—
Idem şi cooperativele din alte judeţe în număr de 18 . . .	2.385.275	11.888.828.—
Diverse cooperative şi proprietari	2.809.626	14.858.357.—
Total Kgr. . .	11.019.384	Lei 56.535.847.—

FELUL CEREALELOR

Orz	Kgr.	6.379.320.—
Porumb . .	„	4.064.104.—
Grâu . . .	„	424.550.—
Fasole . . .	„	75.135.—
Ovăz . . .	„	70.540.—
Rapiţă . . .	„	735.—
	Kgr.	11.019.384.—

Creditul special acordat pentru aceste operaţiuni a fost de 2½ mil.

Avantajul pentru producători există nu numai în obţinerea celui mai bun preţ, dar şi în faptul că «Federala» acordă avansuri de 20—30% asupra mărfurilor depozitate, spre a fi vândute în comun.

Procurarea seminţelor a fost iarăşi preocuparea de aproape a «Federalei» mai ales în ultimii ani bântuiţi de secetă. Creditele obţinute în acest scop au fost de 10 milioane, sumă cu care s'au procurat seminţe în prim rând dela fermele statului, cari au făcut o mai serioasă selecţionare şi în urmă dela producători particulari, sau chiar din comerţ. Cantităţile procurate în anul 1927 sunt de 93.623 kgr. grâu şi anume: dela ferma statului din Bazargic 29.553 kgr., dela ferma din Hamamgia 33.960 kgr. şi dela particulari 30.110 kgr.; cantităţile s'au distribuit la 18 bănci particulare cu acordarea de credit; totodată, pentru însămânţările de primăvară s'au procurat şi distribuit la 36 organizaţii coope-

www.ziuaconstanta.ro

rative 733.845 kgr. orz și 462.836 kgr. ovăz. Totalul este deci de 1.290.304 kgr. care ar satisface cu aproximație 12.000 Ha.

Deși primele organizații ale băncilor populare apar acum aproape 30 ani, totuși, cea mai mare prte din ele, nu dispun de localurile lor proprii; cu mijloacele materiale ce le au la îndemână, înfăptuirea acestei nevoi este o chestiune prea grea; «Federala» și-a luat această sarcină; primul început îl vedem în 1919 când a creiat în buget un fond special, ce a fost alimentat în fiecare an. Cu ocazia dării de seamă pe 1928, s'a prezentat adunărei generale un proiect de «Regulament pentru construcții de localuri tip al băncilor populare din jud. Constanța». Fondurile se vor strânge de «Federală» din depunerile băncilor populare ale sumelor cu această destinație, din o cotă ce adunarea generală a «Federalei» o va destina acestui scop în fiecare an și prin obținerea unui credit dela Centrala Băncilor Populare.

Iată acum câteva date asupra primului început de creare a unui fond pentru imobile, și care arată quantumul său la diferite epoci:

La	31 Decembrie	1919	Lei	71.233
La	31 Decembrie	1925	Lei	568.817
La	31 Decembrie	1926	Lei	793.711
La	31 Decembrie	1927	Lei	1.095.048.

Reforma agrară a creiat, din cauza micii desimi a populației în județul nostru nevoia colonizării în localitățile în cari sunt disponibilități de terenuri, cu plugari din regiunile unde exproprierile nu au satisfăcut cerințele de pământ.

Colonizările formează în jud. Constanța una din cele mai mari opere sociale și naționale și sunt sprijinite cu credite, în prim rând de Casa de gaj a Agricultorilor. Băncile populare contribuesc cu o însemnată parte la acest credit. Astfel, din examinarea bilanțului «Federalei» din Constanța, rezultă că s'au acordat coloniștilor împrumuturi ce ating suma de 60.345.000 lei.

E foarte probabil că cu timpul, mărindu-și capacitatea de credit prin complectarea treptată a gospodăriilor și inventarelor agricole, coloniștii să se intereseze din punct de vedere al creditelor, mai mult băncile cooperatiste.

Paralel cu preocuparea materială «Federala Băncilor Populare din Constanța» desfășoară o activitate și în vederea pregătirii spirituale a membrilor săi. Astfel în cursul anului 1927 organizează în județ cercuri de propagandă cooperatistă, culturală și națională în localitățile Mangalia, Medgidia, Cernavoda, Pantelimon, Hârșova, Cavaclar, Topraisar, Caraomer, Constanța, Adamclisi și Cogealac.

Și cu cât mai rodnică ar fi cooperația noastră rurală, dacă ea s'ar manifesta printr'un organism mai disciplinat și cu mișcări automate.

In această privință îmi amintesc să fi citit o preconizare de *vânzarea în comun a cerealelor*, datorită d-lui V. Nădejde, fost bursier al Ministerului de Industrie și Comerț pentru studiul comerțului de cereale la Anvers și care se baza pe *principiul strângerii și păstrării în comun a cerealelor, la locul de producție.*

Realizarea acestui principiu, foarte apropiat de ființa agricultorului nostru, țăranul, cere:

1) Inființarea de magazii colective sătești pe principiul cooperatist în orice sat producător de mai multe cereale de cât trebuințele locale, lucru, mai ușor de realizat decât să-și construiască fie-care agricultor

www.ziuaconstanta.ro

magazia sa individuală, la care trebuie să ajungă neapărat, dacă vrea să-și valorifice recolta sa.

2) Inființarea clasificării cerealelor ce se depozitează în comun, în magaziile sătești, rezultând din calificarea deosebită firească, dintre produsele diferiților deponenți.

3) Rectificarea și racordarea clasificărilor din mai multe sate dintr'o regiune convenabil stabilită, pentru ca să se evite denaturarea clasificării făcută de conducerea fiecărei magazii sătești în parte.

4) Rectificarea și racordarea clasificărilor mai multor regiuni pe o zonă convenabil stabilită.

5) Inființarea de recipise-warrant cu care deponentul să se poată împrumuta la Banca Populară din sat sau alt institut de credit, asupra cerealelor ce a depus spre vânzare.

6) Vânzarea în comun de către organe centrale.

Această operă de stimulență practică a celei mai însemnate surse de producție națională, agricultura, cere și alte condițiuni pentru realizarea ei pe cari însă nu ne propunem să le desvoltăm deocamdată.

Ceia ce ar fi interesant de relevat, sunt consecințele ce ea ar aduce pe de oparte pentru agricultori și pe de altă parte pentru comercianți.

Cum s'a spus, agricultorul este mai întâi scutit de efortul individual de a-și realiza magazia sa individuală, care niciodată nu atinge bunele condițiuni ale unei magazii sătești colective și a cărei cotă parte îl va costa și mai eftin (și-o va putea avea și pe credit) de cât magazia individuală.

Deponenții de cereale se vor întrece în condiționarea produselor lor, căci aceasta hotărește prețul (conform cu calitatea lor).

Agricultorul își va găsi imediat primii bani de care are nevoie fără ca să fie întrerupt dela ocupația sa, tocmai în toiul activității agricole.

Vânzarea în comun, va scuti pe agricultor de risipa cantităților mici, căci în magazia sătească se pot depune ori ce cantități spre vânzare.

Magaziile sătești pot fi o chezășie de credit pentru agricultor și înainte de depunerea cerealelor sale.

Comercianții vor avea prin magaziile sătești siguranța cea mai mare a afacerilor încheiate, atât în privința calității mărfurilor și cantității cât și în privința livrării lor. Cu aceste condițiuni comercianții la rândul lor, pot face angajamente sigure în străinătate.

Existența magaziilor sătești ar putea da cele mai precise rezultate statistice necesare comerțului în normalizarea cererii și ofertei, precum și statului în așezarea impozitelor, în eventuale rechiziții, în alimentarea regiunilor bântuite de secetă, în întrebuințarea rațională a mijloacelor de transport, etc., etc.

c) *Băncile comerciale sucursale*

In afară de băncile cu capital local, mișcarea financiară este complectată de contribuția următoarelor bănci sucursale:

IN CONSTANȚA:

Bnca Agricolă, din București, înființată în 1894.

Banca de Credit Român, din București, înființată în 1905.

www.ziuaconstanta.ro

Banca Generală a Ţării Româneşti, din Bucureşti, (fostă Banca Generală a României); înfiinţată în 1906.
Banca de Scont a României, din Bucureşti, înfiinţată în 1908.
Banca Comercială Română, din Bucureşti, înfiinţată în acelaş an.
Banca Românească, din Bucureşti, înfiinţată în 1911.
Banca Marmorosch Blank & Co., din Bucureşti, înfiinţată în 1914.
Banca Lazaris, din Bucureşti, înfiinţată în 1923.
Banca Franco-Română, din Bucurşti, înfiinţată în 1922.
Banca Comercială Italo-Română, din Bucureşti, înfiinţată în 1925.
Banca de Depuneri şi Credit, din Bucureşti, înfiinţată în 1927.
Casa Generală de Economii, din Braşov, cu care a fuzionat Banca Transilvaniei, înfiinţată în anul 1928.
Banca Salariaţilor Publici, din Bucureşti, înfiinţată în anul 1928.

IN HÂRŞOVA:

Banca Dunărea, din Tulcea, înfiinţată în 1927.

IN COGEALAC:

Banca Dunărea, din Tulcea, înfiinţată în 1926.

Următoarele sucursale au fost lichidate:

IN CONSTANŢA:

Banca Cerealiştilor, din Bucureşti, înfiinţată în 1919.
Banca Transilvania, din Bucureşti, înfiinţată în 1920, a fuzionat în 1928 cu Casa Generală de Economii din Braşov.
Banca Elleno-Română, din Brăila, înfiinţată în 1923.
Banca Ţăranilor din Durostor, înfiinţată în 1923.

Altele din ele au fost înfiinţate în cursul anului 1928, deci examinarea de mai jos, nu le va cuprinde. Ele sunt:
Cassa Generală de Economii din Braşov.
Banca Salariaţilor Publici.

Pentru a vedea activitatea băncilor sucursale, ne orientăm după următoarea situaţie la 31 Decembrie 1927.

Fonduri		Plasament
Procurate de centrală	Procurate de sucursale	
157.362.068	189.619.941	430.302.558

Intrucât pedeoparte băncile sucursle nu îşi încheie bilanţuri aparte, ele înglobându-se în cel general, întocmit de centrale, iar pe de altă din cauza că operaţiunile independente ale sucursalelor nu au caracterul public, şi deci obţinerea datelor amănunţite este îngreuiată de interesul secretului profesional, suntem obligaţi a face consideraţiuni generale numai asupra posturilor de mai sus.

După cum se vede, postul «fonduri procurate de sucursale» atinge cifra de 189.619.941, depăşind pe cele procurate de centrale cu 32.257.873, cari se ridică la 430.302.558; cu alte cuvinte, la această mişcare financiară, capitalul local contribue în afară de cel angajat la întreprinderile bancare locale, cu o sumă atât de importantă.

Fondurile procurate de centrale corespund cu soldul său creditor în scriptele sucursalelor; dacă mai ţinem seamă că în cursul anului de foarte multe ori acest sold este debitor, aportul capitalului local este încă şi mai mărit.

Cât priveşte plasamentul suma de 430.302.558 reprezintă totalul său fără a putea fi separat pe natura sa (agricol, comercial şi industrial) întrucât multe bănci îl înregistrează astfel.

www.ziuaconstanta.ro

Operațiunile de finanțare mai remarcabile sunt ale Băncii Românești care susține Tăbăcăria Românească pentru industria tăbăcitului și Banca Creditul Dobrogiei.

d) *Banca Națională și Casa de împrumut pe gaj a agricultorilor*

I. BANCA NAȚIONALA.

In lucrarea sa «Istoricul Băncii Naționale a României», d-l Victor Slăvescu împarte — începând cu anul 1880, data înființării Băncii Naționale, — activitatea primului nostru institut de emisiune în cinci epoci (1880-1890), (1891-1900), (1901-1914), (1914-1918) și (1919-1924).

In Constanța, Banca Națională își înființează o agenție încă din anul 1894, adică în epoca II și este prima organizație bancară în acest județ; în acel an își creiază sucursală și Banca Agricolă.

Inființarea ambelor acestor două sucursale în același an nu se datorește întâmplării, ci unor cauze destul de cunoscute; marea criză din acel an, consecință a uneia din cele mai mari secete, a determinat înființarea Băncei Agricole prin legea specială din Martie 1894, cu scopul de a ajuta agricultura, atât de greu încercată, creind sucursale chiar din acel an în diferite centre mai ales cele bântuite mai rău de secetă; Banca Națională a acordat un larg reescont al efectelor agricole, prezentate de Banca Agricolă; din strânsa legătură între aceste sucursale, ne explicăm crearea lor în același an, la noi.

O serie de ani operațiile tinerei agenții sunt reduse, din cauza lipsei altor organizații de credit pe cari să le poată sprijini. In afară de o formație în 1899, deabia în 1905 încep a se naște întreprinderi bancare cu capital fie local fie de aiurea. Activitatea Băncii Naționale sporește și ea simțitor, iar actualmente, după cum vom vedea mai jos, din analiza operațiunilor pe 1927, ocupă unul din primele locuri față de celelalte agenții sau sucursale, jucând un rol din cele mai importante în politica de naționalizare a regiunei noastre.

Banca Națională din Constanța, a făcut la început numai operațiunile rezervate unei agenții (scont), mai târziu și din cele atribuite sucursalelor, ca împrumuturi pe gaj de efecte publice, warante, metale prețioase, etc.

Situațiunea operațiunilor de scont este următoarea:

Efecte primite la scont în anii	Valoarea
1919	4.027.122
1920	9.051.467
1921	22.047.109
1922	35.713,228
1923	110.486.432
1924	209.172.109
1925	261.872.032
1926	271.985.643
1927	339.787.429

www.ziuaconstanta.ro

Intrucât contabilitatea nu a deosebit unele de altele efectele comerciale, agricole, industriale, etc., decât deabia în 1928, sumele de mai sus reprezintă valoarea globală a întregului scont.

Progresul activității Băncii Naționale la mișcarea financiară este destul de evident din acest tablou, căruia însă trebue să-i acordăm o oarecare relativitate, impusă de deprecierile monezii noastre ce, totuși, nu a scăzut în aceeași proporție cu sporirea scontului. Astfel, dacă dela 1919 până la 1927 scontul crește de circa 85 ori, deprecierea valutară marchează o proporție de circa 3 ori.

Această observațiune mai este sprijinită și de următorul fapt: în timp ce în perioada 1919-1927 fluctuațiunile valutare marcau uneori o creștere a valorii leului, în perioade chiar de o oarecare durată mai lungă, reescontul Băncii Naționale însă a fost în o continuă ascendență.

Câteva considerațiuni asupra scontului în 1927:

S'au prezentat în cursul anului 5553 polițe în valoare de Lei 391.451.422.—

Au fost respinse în cursul anului 909 polițe în valoare de Lei 51.663.993.—

Au fost admise în cursul anului 4644 polițe în valoare de Lei 339.786.429.—

Soldul efectelor scontate la 31 Decemurie 1927 era de Lei 100.862.226.— provenit astfel:

Soldul la 31 Decembrie 1926	Lei 62.677.305.50
Scontate în cursul anului 1927	,, 339.787.429.—
Total	Lei 402.464.734.50
Achitate și preschimbate în cursul anului 1927	Lei 301.602.508.50
Sold la 31 Decembrie 1927	Lei 100.862.226.—

Portofoliul a atins cifra cea mai mare la 20 Decembrie 1927 în sumă de lei 88.212.200 și cea mai mică e la 10 Ianuarie 1927 cu suma de lei 59.082.360.

Din operațiunile de scont s'au realizat beneficii de lei 4.699.896.

Pentru a veni și mai mult în ajutorul comerțului, industrei și agriculturii, Banca Națională a făcut în afară de scontul acordat celorlalte bănci, împrumuturi directe, cu dobânzi reduse.

Situația acestor operațiuni (împrumuturi pe gaj, efecte publice, warante și metale prețioase) este următoarea în 1927:

Sold la 31 Decembrie 1926	Lei 4.564.700.—
Imprumuturi acordate în cursul anului 1927	,, 38.204.400.—
Total	Lei 42.769.100.—
Rambursate în cursul anului 1927	,, 34.541.300.—
Sold la 31 Dec. 1927	Lei 8.227.800.—

Cifra cea mai mare a atins-o în 1927 la 5 Noembrie și anume lei 4.827.800 iar cea mai mică la 14 Martie, cu lei 3.932.000.

Din operațiunile de împrumuturi a rezultat în anul 1927 un beneficiu de 323.510 lei.

www.ziuaconstanta.ro

Mișcarea efectelor publice, warantelor și metalelor prețioase aflate în garanție pentru împrumuturi este următoarea în anul 1927:

Sold la 31 Decembrie 1926	Lei	13.345.400
Intrate în cursul anului 1927	„	96.173.500
Total	Lei	109.518.900
Eșite în cursul anului 1927	Lei	87.366.200
Sold la 31 Decembrie 1927	Lei	22.152.700

Consecventă cu rolul său de regulator al circulației, Banca Națională a adoptat toate metodele cunoscute pentru a facilita cât mai mult operațiunile comerciale, asigurându-le o rapiditate cât mai mare. Astfel pe lângă Casa de Compensațiune înființată în 1919 în București, a introdus în ultimul timp serviciul de viramente la agenții și sucursale, serviciu ce va lua desigur proporții din ce în ce mai mari, simplificând astfel tot mai mult relațiunile între firmele comerciale.

In Constanța, mișcarea viramentelor în 1927 a fost următoarea:

Disponibilul viramentelor la 31 Decembrie 1926	Lei	4.379.000
Intrări în cursul anului 1927	„	1.930.458.000
Total	Lei	1.934.837.000
Eșiri în cursul anului 1927	Lei	1.928.221.000
Sold la 31 Decembrie 1927	„	6.616.000

Mișcarea totală în cursul anului a fost de lei 3.858.679.000 și s'a încasat comisioane din aceste operațiuni în sumă de 69.000 lei.

* * *

Pentru o mai complectă edificare a activității Băncii Naționale din Constanța, consultarea mișcării Cassei din următorul tablou este necesară:

In anul 1919 . . .	Lei	129.852.649,66
» » 1920 . . .	»	375.255.777,60
» » 1921 . . .	»	617.794.303,18
» » 1922 . . .	»	969.679.926,78
» » 1923 . . .	»	909.977.636,78
» » 1924 . . .	»	1.042.311.581,06
» » 1925 . . .	»	1.277.129.100,75
» » 1926 . . .	»	1.902.975.032,59
» » 1927 . . .	»	3.163.506.021,23

Situația cassei în 1927 provine din:

Sold la 31 Decembrie 1926	Lei	18.378.795,29
Incasări în cursul anului 1927	„	1.587.601.896,20
Total Lei . . .		1.605.980.691,49
Plăți în cursul anului 1927 . . .		1.575.904.125,03
Soldul cassei la 31 Dec. 1927	Lei	30.076.566,46

www.ziuaconstanta.ro

II. *CASA DE IMPRUMUT PE GAJ A AGRICULTORILOR*

Casele de Imprumut pe gaj ale Agricultorilor se înfiinţează în 1915 cu scopul de a ajuta agricultura, ce primea o nouă lovitură din cauza războiului mondial, care pedeoparte provocase scumpirea cheltuelilor de producţie, iar pedealta desfiinţase debuşeurile din străinătate ale cerealelor noastre, pentru cari se obţinea preţuri foarte reduse, oferite numai de consumul intern. Acestor instituţii le dă cel mai mare concurs Banca Naţională, punându-le la dispoziţie fonduri, localurile şi chiar personalul său. In Constanţa activitatea Casei de gaj apare în cea mai mare desfăşurare însă după război, îndeplinind una din cele mai mari opere economico-sociale. Regiunea noastră a fost una din cele mai distruse de război; sate întregi au dispărut complect. Lipsa totală de case, vite, unelte agricole şi bani a locuitorilor dobrogeni, mai ales ţărani, a îndemnat Casa de gaj să-şi îndrepte toate atenţiunile asupra acestora. Cu începerea anului 1919 această instituţie îşi reia, intensificându-şi-o activitatea, cu următorul scop :

1) Refacerea gospodăriilor şi inventarelor agricole.

2) Desfacerea produselor cu cele mai bune preţuri.

Pentru primul deziderat, Casa de gaj a acordat largi împrumuturi garantate «*cu vitele ce se obligau a cumpăra şi semănăturile ce se angajau a face*», iar pentru al doilea, a organizat vânzările în comun, direct în Străinătate; în acest scop cerealele se depozitau în silozuri, acordându-se însemnate avansuri.

Operaţiunile Casei de gaj, dela 1919 până azi au fost următoarele :

Imprumuturi pentru refacerea gospodăriilor şi procurarea inventarelor agricole şi seminţe :

Dela 1919 până la 1923 în valoare de Lei		169.364.811
In anul 1924 „ „ „ „		9.385.000
„ „ 1925 „ „ „ „		14.980.000
„ „ 1926 „ „ „ „		4.380.000
„ „ 1927 „ „ „ „		2.870.000
Total Lei . . .		200.979.811
Imprumuturi pentru colonizări:		
In anul 1924 în valoare de Lei		6.000.000
„ „ 1925 „ „ „ „		1.400.000
Total Lei . . .		7.400.000
Vânzări în comun:		
Până în anul 1923 kgr. 73.237.205 în val. de Lei		308.829.974
In anul 1924 „ 8.233.107 „ „ „ „		54.110.140
Total kgr. 81.470.312 în val. de Lei		362.940.114

Prin împrumuturile acordate plugarilor dăunaţi de război şi prin beneficiile ce aceştia au avut în urma vânzărilor în comun, s'au refăcut 10.000 gospodării şi s'au cumpărat aproape 20.000 vite mari şi peste 30.000 vite mici.

www.ziuaconstanta.ro

Cât de măreață a fost opera națională a Casei de gaj în acest județ, o vedem în raportul Consiliului de Administrație al Băncii Naționale către Adunarea generală din 1921, care face mențiune despre opera acestei instituții financiare astfel:

«A fost o măsură bună luată de guvern în scopul de a «activa lucrările agricole, și anume măsura de a cumpăra să-«mânța, plătind-o și a o da agricultorilor, cu îndatorirea de a «o restitui din recolta viitoare. In acest scop guvernul ne-a «cerut un împrumut de 200.000 lei, pe care în vederea scopu-«lui urmărit, ne-am grăbit a-l acorda, împrumut care e su-«pus aprobării D-vs. în ședința de astăzi.

«In județul Constanța, Casa de împrumut pe gaj cu aju-«torul Băncii Naționale și în special al Directorului său și a «funcționarilor ei, a izbutit într'un singur an a aduce refăce-«rea și prosperitatea unui județ din cele mai încercate de in-«vaziune.

«In adevăr, prin această activitate, s'a ajuns a se reface «peste 6.000 gospodării țărănești, s'a procurat agriculturei «peste 20.000 capete de vite mari și mici și s'a făcut ca județul «să aibă semănate peste 220.000 hectare, pe când în anul pre-«cedent, se semănase numai 70-80.000 Ha. Dacă s'ar fi făcut «și aiurea așa, nu ne-am găsi în situațiunea de față».

* * *

După cum se vede, instituțiile de credit au contribuit și ele alături de ceilalți factori, cu un aport destul de însemnat la opera românească civilizatoare a unei regiuni anexate, acum 50 ani aproape sălbatecă.

Progresul sub aspectul vieții financiare este și mai bine definit, dacă ne gândim numai la faptul că la 1878 nu funcționa în Dobrogea nici o organizație bancară. Opera de înflorire are încă drum mult de mers; finanțele sunt gata a o ajuta.

www.ziuaconstanta.ro

Marina de comerț națională. Dela nimic la tancuri de petrol

de Comandor AUREL NEGULESCU

Era o vreme, și nu prea de mult. — când cuvântul «vapor» aducea în minte, la remorcă cuvintele «englez, grec, italian», — iar cuvântul «mașină» pe acela de «neamț».

Fără neamț mașina nu putea merge și nici vaporul fără englez sau grec.

«Român» și «marinar» sau «mecanic» erau cuvinte ce nu puteau sta alături — ci cel puțin despărțite de un «și».

«Român și marinar» sau «Român și mecanic»!

Ferdinand, fostul Țar al Bulgariei, fu surprins, când bricul «Mircea» și crucișetorul «Elisabeta» ancorară în fața Euxinogradului (1898), fie în batjocură, întrebă pe comandantul de atunci d. amiral Balescu).

— «De unde vă recrutați marinarii?»

Răspunsul, pe cât de scurt, pe atât de elocvent fu:

— «Dela munte, Majestate!»

Câtă învățătură pentru cei cari se îndoiau, — poate mai sunt încă, de calitățile «universale» ale poporului nostru; ciobanul dela munte, plugarul dela șes... în doi ani deveneau marinari desăvârșiți, răsturnători ai tradiției cu «nemții, grecii și englezii»!

A fost odată... ca nici odată!...

Școala pentru ofițeri și echipele, a fost marina militară. «Comercializarea» însă a elementelor formate pe «Mircea» și «Elisabeta» nu era încă întrezărită — sau abia de câțiva.

Țara producea și exporta grâu. sare, petrol... alte țări însă câștigau cu căratul lor, și câștigul bine înțeles îl plătea producătorul, țăranul român.

Același lucru și la Dunăre, pe undele căreia nu flutura de cât steaguri grecești și austriace.

Nici unul din marii noștri negustori nu-și dădea seama cât ar fi fost de câștigat dacă grâul ar fi fost transportat, ca dela conac la gară,

www.ziuaconstanta.ro

cu șlepuri proprii sau românești până la Brăila și de aci cu vapoare proprii sau românești.

Iar dacă un marinar căuta a-l convinge, răspunsul era :

— «Dar dacă se înnecă vaporul cu marfă cu tot?»

In zadar i se lămurea că atât marfa cât și vaporul se asigură, că în caz de perdere totală și despăgubirea e totală, nimeni nu îndrăsnea să investească banii în atât de riscate(?) întreprinderi.

Exemplul l'a dat Statul, mulțămită unui om cu vederi largi răposatul Manu, directorul R. M. S. Pentru a nu mai plăti cărăușie la transportul sărei în Serbia și Grecia, a înființat Serviciul maritim și cel fluvial, — care treptat a ajuns la cele 8 cargoboturi și 5 pasagere ale N. F. R., cu curse regulate Regensburg — Vâlcov — Sulina și Conale N. F. R., cu curse regulate Regensburg — Vâlcov — Sulina și Constanța — Cospoli — Pireu — Alexandria — Napoli — Marseille.

Personalul la început a fost străin — dalmatin — după doi ani însă marina militară a furnizat marinari români, dela comandant și până la bucătar.

Inceputul a fost bun și dragostea cu care toți își îndeplineau serviciul a avut ca efect moral încrederea generală în marinarii noștri, iar ca efect economic :

Marina comercială (S. M. R. și N. F. R.) a Statului a devenit și ea o școală, pregătind personal pentru societățile ce trebuiau să ia ființă.

Marfa românească s'a făcut cunoscută și s'a introdus prin calitățile ei pe piețe noi (până în Egipt, scânduri, cue, în Siria).

Vasele având foarte rare și mici avarii, — plătite de cei cari le-au provocat, nu de ai noștri, — nu s'au mai asigurat la societăți particulare, rămânând astfel anual 800.000 lei în visteria statului.

Pentru marfă societățile de asigurare cereau prime foarte mici. Deci, negustorii preferau vasele noastre, și ca atare navlul asigurat.

Toate acestea, repet, datorită numai marinarilor români, științei lor, dar mai ales dragostei lor pentru vasele românești pe cari abia le întrezărise în visul ce-i atrăsese la marină.

Primul și cel mai greu pas făcut, încep și particularii să se miște.

Cele dintâi vapoare românești după S. M. R. au fost «Maria» și «Irina» ale d-lui Kiriakides.

Apoi la Dunăre întreprinzătoarea Banca Românească întemeiază la Dunăre S. R. D. cu șlepuri, remorchere și vase de pasageri — iar la mare creiază soc. «România» cu un parc de 6 vase de mare tonaj.

Ideia a fost a unor marinari, bine înțeles neputincioși — înțeleasă însă de d. Vintilă Brătianu. In fruntea ambelor societăți au fost puși doi marinari, — comandorii Boerescu și Teodorescu. Le dau numele pentru a se vedea că nu numai în arta conducerei vaselor pe apă marinarii noștri au fost și sunt la înălțime, — ci și în acea a conducerei lor comerciale dela uscat, care dacă nu e bună, duce totul la fund.

O nouă societate «Maritima» cu două vapoare se înființează la Brăila pentru mare și una «Dunărea» pentru Dunăre.

Războiul a stânjenit mult mersul normal al curentului început : valuta a scumpit vapoarele, astfel că trei noui societăți «Navigația Română», «Generala Română», «Loydul Român» abia se mențin, — cea din urmă e chiar pe cale de fuzionare cu S. R. D. Traficul redus în general și lipsa de export la noi a ținut câtva timp vasele legate la cheu.

www.ziuaconstanta.ro

Aci însă se vede avantajul vapoarelor: ele nu sunt legate de țară de cât prin pavilion. Când nu e marfă locală, se duc acolo unde poate găsi. Ani, vasele noastre au făcut traficul America de Nord, cea de Sud și Anglia, cu beneficii enorme în valută forte.

Dacă pe tot globul cargoboturile lăncezesc, — un singur fel de vapoare lucrează: Tancurile, vase speciale pentru căratul produselor petrolifere. Motorul a învins căldarea, automobilul a isgonit calul și păcura a înlocuit cărbunele.

Țara noastră atât de bogată în petrol, țara noastră cu atâtea societăți de exploatare a petrolului, nu avea până anul trecut nici un tanc ! Paradoxal !

Aci nu mai era vorbă de un proprietar de moșie de o obștie sătească, ci de societăți mari, cu sute de milioane învestite în terenuri cari ascundeau miliarde, ce așteptau numai să țâșnească din pământ.

In schimb la Constanța venea să ne care petrolul nostru Tancuri americane și japoneze !!-

Inceputul s'a făcut în fine și în această direcțiune de societatea românească «Steaua Română» cu trei vapoare repartizate de aliați ca aparținând societății încă depe vremea când erau germane :

«Steaua Română» (69000 tone) pentru Anglia.

«Pr. Barbu Știrbey» (5500 tone) pentru Mediterana.

«L. Mrazec» (1000 tone) pentru Arhipelag.

E un început, — chiar pentru această societate, — o moștenire care trebue sporită și imitată și de celelalte societăți.

Economia vaselor proprii, fără a mai vorbi din punct de vedere patriotic și nici de personalul românesc care-și câștigă o pâine, e următoarea :

Să însemnăm, spre ușurință cu :

A Costul petrolului sau benzinei adus la vapor (Constanța),

T Cheltuiala vaporului cu consumația, personalul, taxe, reparații, etc.

t Câștigul societății de vapoare

c Câștigul eventual al societății petrolifere

V Prețul de vânzare pe piața de destinație

Relația între aceste elemente va fi :

$A + T + t + Q = V$ care se mai poate scri

$V = (A + T + t) - Q$

Dacă vrem să fie câștig, parantezul trebue să aibe o valoare mai mică decât C (vânzare) bine înțeles. Contrariu, va fi pagubă.

Să analizăm formula în ambele cazuri:

1) Producătorul (cerealist sau petrolist) nu are vapoare.

Costul mărfei A. Prețul vânzărei V, T cheltuelile vaporului sunt variabile.

t, poate fi urcat intenționat de armator, — mai ales la tancuri de care e mare lipsă, — fie spre a specula nevoia producătorului fie sub presiunea sau din imboldul altei țări producătoare concurente (cum ar fi America față de noi).

Producătorul e pus atunci în următoarea dilemă: sau plătește cât i se cere, spre a se ține de angajament, și atunci parantezul $(A+T+t)$ poate întrece vânzarea și rezultatul e negativ, pagubă, sau nu trimite marfa, — și atunci pierde clientul, — tot pagubă,... ruină.

www.ziuaconstanta.ro

In cazul cel mai fericit însă are câștigul C.

II. Producătorul are vapoare.

In acest caz numai factorul A rămâne neschimbat, — toți ceilalți. parantezul capătă alte valori.

t dispare, se anulează.

T din cauza personalului românesc plătit în lei. furniturilor românești, hrană românească, etc. se reduce la o treime devine 3.

Parantezul (A+T+t) se transformă în $(A+\frac{T}{3}$ mai mic decât precedentul cu $(t+\frac{2T}{3}$ care rămâne în punga producătorului.

Această reducere a cheltuelilor poate înrăuri fie factorul V fie factorul C:

$$C+t+\frac{2T}{3}$$

In acest caz parte din spor se transformă în dividende, parte în îmbunătățirea traiului funcționarilor. muncitorilor și rămâne în țară.

Dacă nu se schimbă câștigul C, adică dacă producătorul își propune a rămâne la același câștig. procentual, atunci se scade prețul vânzărei V cu diferența. bate orice concurent și mărindu-și clientela își mărește producția, prim ea câștigul, etc.

Și într'un caz și în altul numai câștig.

Să luăm un exemplu, spre fixarea ideilor. Să presupunem că A=3000 lei tona — costul mărfei.

T=30 shilini=1500 lei tona

t= 2 shilini= 100 lei tona

C=5% iar vaporul încarcă 7000 tone. Vom avea:

A	Costul mărfei	3000×7000 —	21.000.000
T	Cheltuelile vapor.	1500×7000 =	10.500.000
t	câștigul vapor.	100×7000 =	700.000
C	câștigul producătorului		1.050.000
		Total vânzare	33.250.000

cu vapor străin deci câștigul ar fi de un milion cinci zeci de mii, — dacă t nu e speculat de armator. Orice urmare a lui t micșorează pe C până la anulare și transformare în pagubă.

Cu vaporul propriu câștigul

Crește cu t	700.000
$\frac{2T}{3}$	7.000.000
Total	7.700.000

deci. șapte milioane șapte sute de mii câștig PESTE câștigul prevăzut la un singur voiaj și un singur vapor.

Dacă vaporul face 5 călătorii pe an, câștigul se ridică la 38.500.000. treizeci și opt de milioane. cincisute de mii la un singur vapor. Dacă producătorul are mai multe vapoare. profitul se înmulțește cu numărul lor, profit pe care producătorul fără vapor nu-l are!

La aceste câteva (?) milioane anual, se mai adaugă:

1) Producătorul cu vaporul nu plătește contra-stalie în caz de întârziere la încărcare. cum e obligat cel fără vapor. Ori contra-stalia e dela 100.000 lei pe zi în sus!

Navlurile plătindu-se în lire engleze. producătorul cu vapor face să rămâie în țară cele 11.000.0000 navlu la fiecare voiaj sau aduce în

www.ziuaconstanta.ro

țară câte 11.000 lire engleze când transportul îl plătește cumpărătorul, pe când cel fără vapor scoate din țară.

3) Cheltuiala de 3.500.000 a vaporului propriu rămâne mai mult de jumătate în țară.

4) Personalul fiind românesc și al producătorului, va îngriji de vapor și de marfă, va susține și apăra interesele producătorului — armator — aceasta confundându-se cu ale sale.

Toate acestea au fost văzute și cântărite de germani când au construit vapoarele, au fost înțelese de conducătorii soc. «Steaua Română» când le-au pus imediat în exploatare cu pavilion și personal românesc și se gândesc a mări parcul pe măsură ce se va mări și producția.

Pe când și celelalte societăți? Și acum să ne exploateze alții?

www.ziuaconstanta.ro

MUNCA IN PORTURI

de N. SEVER CARPINIŞEANU

Diplomat-laureat din Paris al Şcoalei de înalte studii sociale; al Şcoalei de înalte studii internaţionale; al Şcoalei de jurnalism.

I. — *O SCURTĂ PRIVIRE ASUPRA TRECUTULUI MUNCII DE PORT*

In România.

Munca în porturi — înţelegând prin aceasta efortul fizic, depus pentru încărcarea şi descărcarea vapoarelor — n'are, relativ, decât un scurt trecut la noi în ţară.

Auxiliară a comerţului de import-export, istoria ei nu poate fi decât strâns legată de istoria acestui comerţ.

Şi nu numai în ceeace priveşte trecutul, dar chiar şi în ceeace priveşte înflorirea şi descreşterea sa, munca de port zigzagând direct după înflorirea şi descreşterea comerţului de import-export, are unele caracteristici comune cu acesta.

Deci pentru a trage o linie lămuritoare în istoria ei, vrând nevrând, va trebui să urmărim linia trecutului comerţului de import-export.

In sumara noastră cercetare nu vom merge până să arătăm când s'a încărcat primul vas cu marfă românească, sau când s'a descărcat pe solul nostru, primul vas cu marfă străină. Chiar dacă am putea face o astfel de cercetare, ea n'ar prezenta mare interes pentru subiectul nostru. Noi vom căuta să stabilim doar epoca în care comerţul de import-export, prin frecvenţa transporturilor sale, a putut da naştere la munca de port, deosebită de munca ocazională a hamalâcului.

Care poate fi această epocă? S'a făcut începutul profesionalizării muncii de care ne ocupăm odată pentru toate porturile României?

Istoriceşte, înainte de 1878, nu putem vorbi de porturi româneşti, decât de cele ale Principatelor, de porturile dunărene.

Traficul de mărfuri prin acestea, într'un grad apreciabil, n'a început să se facă decât din momentul în care Marea Neagră a fost deschisă libertăţii comerţului.

www.ziuaconstanta.ro

Aceasta are loc în anul 1829, odată cu tratatul de la Adrianopol, când Principatele române dobândesc şi ele libertatea comercială.

Că înainte de 1829 Principatele noastre au mai avut, în răstimpuri, libertăţi comerciale şi legături de această natură cu Austro-Ungaria sau alte ţări, este neîndoios. Acele libertăţi însă n'au fost de natură să provoace o creştere a comerţului exterior, apreciabilă. Dacă socotim vasalitatea turcă la care am fost supuşi, cu regimul ei de abuzuri şi nesiguranţă; numeroasele ocupaţiuni străine făcute pe teritoriul nostru; producţiunea primitivă a ţărilor; lipsa de capitaluri, etc. vom înţelege şi mai bine acest lucru. In tot cazul libertăţile comerciale anterioare de 1829 au fost folosite mai mult pentru a se creia legături economice cu Austria şi Polonia, pe uscat şi nu pe apă. Deci ele nu pot fi luate în seamă în ceiace priveşte munca de port.

Pentru ca comerţul nostru de export şi paralel cu el cel de import, să poată lua avânt, chiar după 1829, mai trebuiau mijloace de transport, pe apă. Principatele nu aveau de nici un fel. A trebuit şi aci o coincidenţă: expansiunea comercială a Angliei în Orient. Această ţară sfârşind aproape de întins antenele sale comerciale pe drumul Indiilor şi al Americei, începu să-şi îndrepteze privirea spre coastele noastre. (Politica Angliei dela începutul secolului al 18-lea, a contribuit în mare parte la provocarea deschiderii Mării Negre, libertăţii comerciale).

Vasele Angliei deci abordară cheurile porturilor noastre dunărene: Galaţi şi Brăila. Odată cu venirea lor, comerţul de export român dobândi aceste trei elemente necesare înfloririi lui: preţ pentru produse, capital, mijloc de transport.

Tot cu această ocaziune se întemeiă mai serios şi comerţul de import de produse străine.

In perioada ce a urmat deci Tratatului dela Adrianopol, şi pe măsură ce relaţiunile comerciale cu Străinătatea se intensificau; pe măsură ce exemplul Angliei a fost imitat, şi de alte ţări, munca încărcării şi descărcărilor de vase începu să se formeze.

Deşi dela data de care ne ocupăm convenţiuni internaţionale stabileau şi garantau drepturile comerciale în Marea Neagră ale Puterilor europene, totuşi dacă considerăm că până la războiul Crimeiei, gurile Dunarii au fost în stăpânirea rusească, pe deoparte, iar pe de alta, că însuşi comerţul nostru extern era la începuturile sale, putem trage concluziunea că în perioada dela 1830 la 1856, cu toate că în continuă creştere, traficul de mărfuri prin porturi nu devenise atât de intens încât în marginea lui să poată întreţine *permanent* muncitori la încărcatul vaselor; *să poată cu un cuvânt face din munca de port o profesiune prin regularitatea sa.*

După războiul Crimeiei, odată cu retrocedarea Sudului Basarabiei, Gurile Dunării ne revin în stăpânire; dobândim cu această ocaziune mai multă libertate de mişcare.

In perioada continuă, trecând peste luptele politice din ţară, ce, începute sub diverse aspecte la 1848, s'au continuat din ce în ce mai acut, la 1856, 1864, 1866 şi până la 1877, — s'a produs în Principatele române un reviriment al deşteptării economice. Oferta de preţuri pentru produsele naţionale a provocat stimulentul producţiunei; avuţie pentru unii: boerii; sărăcie pentru alţii: ţăranii; ridicarea rentei agricole, necesitatea de îngrijire a ţăranului fără experienţă la muncă, etc. toate

www.ziuaconstanta.ro

acestea indicau desvoltarea burgheziei române şi întărirea clasei feudale boereşti în jurul comerţului din ce în ce mai înfloritor.

Odată principatele, unite. în ajunul anului 1877 deja Ţara noastră avea o producţie regulată destinată exportului şi importa deasemeni produse străine, deschizând debuşeurile interne fabricatelor occidentale.

N'am putea spune însă dacă la 1877 aveam la Brăila şi la Galaţi o muncă de port profesionalizată. *In tot cazul ea era, într'o mică măsură, reprezentată de mâna de lucru naţională,* datorită faptului că corăbiile turceşti ce înainte veneau în apele noastre spre a ridica pentru Poartă, cereale, aduceau în echipaj, pe muncitorii cari încărcau vasele. Pe măsură ce munca de port devenea remuneratorie, acest echipaj debarca şi se aciuia prin porturi, trăind din descărcarea vaselor. Am mai putea adăuga la aceasta şi faptul că străinii cari veneau după avuţii la noi în ţară: greci, armeni, etc. până să-şi găsească o ocupaţiune stabilă, se făceau hamali în port.

După războiul Independenţii munca în port intră cert în perioada de profesionalizare. România victorioasă, de acum stăpână pe destinele ei, pătrunde în rândul statelor Europei ca o ţară ce politiceşte şi economiceşte avea alte puteri şi prezenta alte garanţii.

A mai contribuit la sporirea comerţului dunărean şi întemeierea Comisiunei europene a Dunărei şi tăerea de către aceasta a Canalului Sulina care a uşurat navigaţia pe acest fluviu.

De după războiul independenţii totdeauna paralel cu progresul comerţului de import-export, profesionalizarea muncii de port, s'a înfăptuit pe două căi: specializare; permanentizare.

Specializarea s'a făcut atunci numai în ceiace priveşte cunoştinţa încărcării şi aşezării mărfii într'un vas, nu şi în ceiace priveşte diviziunea muncii de încărcare şi descărcare; iar permanentizarea se realizase numai în ceiace priveşte sezonul de activitate al porturilor: toamna, când producţia aflua spre eşire şi o parte din primăvară când începea importul, pentru restul timpului: iarna, era îngheţ iar vara, apatie.

Faptul că munca de port era sezonieră: intensă în unele epoci ale anului şi slabă până la inexistenţă, în alte epoci ale aceluiaş an, arată că numărul muncitorilor de port a fost foarte variat: şi că în tot cazul numai unii erau mai permanţi restul de muncitori erau «sezonişti» în port.

In Dobrogea.

Dela 1878, odată cu reanexarea Dobrogei, porturile României se sporesc cu celc ale acestei provincii.

Portul însemnat care putea să aibă aci o muncitorime deja formată, chiar înainte de venirea noastră, a fost portul Balcic. Deservit de poziţiunea sa naturală, în putinţă deci de a adăposti corăbiile de capriciile furioase ale Mării Negre, el a fost de cu vreme cercetat de corăbile străine.

D. Ion Ionescu dela Brad, în cartea sa: «Excursiune agricolă în Dobrogea» făcută la 1850, ne spune că la Balcic pulsa în adevăr o

www.ziuaconstanta.ro

viaţă comercială regulată. Un număr de aproape 300 corăbii pe an erau încărcate aci, cu cereale, lână, seu, aba, brânză, etc.

Celelalte porturi dobrogene sufereau însă de acalmie. Cavarna ca şi Mangalia erau deschise Mării, nu ofereau nici o proteguire; din această cauză erau ocolite de corăbii, cari nu puteau să afle în ele un adăpost. Abia dacă pentru scurtă vreme ancorau aci 2,3 corăbii pe an.

Constanţa şi Cernavoda nu erau mai puţin lipsite de poziţiuni favorabile ancorărilor de vase. Despre aceste din urmă aşezări, cari au luat apoi desvoltare, Ionescu Delabrad ne spune că la 1850 Constanţa abia dacă avea 80 case iar Cernavoda 40. Singurul trafic al acestor două porturi, era o neînsemnată trecere de călători, ce aduşi de Loyd-ul austriac, debarcau la Cernavoda şi continuau drumul spre Constanţa, cu mijloace primitive de transport.

Aceste două porturi au crescut însă în importanţă dela data când englejii, convinşi de utilitatea unei legături directe între Dunăre şi Mare, care să ducă la aceasta din urmă pe drumul cel mai scurt, au creiat linia Cernavoda—Constanţa. Dela această dată a început să se înfiripe şi aci o muncitorime de port.

Porturile Constanţa şi Cernavoda au început însă să eie o serioasă desvoltare comercială, dela venirea românilor, după 1880, graţie chibzuitei politici a statului nostru, care vroia să facă din Constanţa principala poartă comercială a ţării.

In fine, mai e portul Sulina, care după instalarea Comisiunei Europene a Dunării şi tăerea Braţului Sulina a prins să eie desvoltare.

Alături de importanţa mereu crescândă a celor două mari porturi dunărene, de aci înainte istoria muncii de port se continuă şi în jurul desvoltării porturilor dobrogene; a mijloacelor de comunicaţie pe uscat şi pe apă cari deservesc aceste porturi.

La 1878, portul Constanţa, sub influenţa engleză, avea, cert, un început de desvoltare, început care a făcut pe Regele Carol să exclame că portul nostru este «un port frumos»; cei 64 km. de linie ferată întemeiată de englezi, — răscumpăraţi de statul nostru cu 16.459.873 milioane lei aur — prestau un real serviciu comerţului; mai lipsea însă şi Portului, adaptarea necesară serviciului pentru care era destinat de aci încolo, dar şi liniei Constanţa—Cernavoda lipseau instalaţiunile accesorii ca şi legăturile sale cu restul României: portul Constanţa trebuia întemeiat din nou deci iar pentru ca linia ferată să poată fi de o reală utilitate ţării, trebuiau construite: linia Bucureşti—Feteşti; linia Feteşti—Cernavoda cu podurile peste Dunăre şi Borcea; mai era necesară reconstruirea liniei Cernavoda—Constanţa, construire de gări, şi gări de triaj cum au fost cele din Constanţa, Pallas, etc. Cu cu cuvânt, pentruca traficul de mărfuri prin Cernavoda—Constanţa să poată dobândi desvoltarea pe care noua poziţiune a Statului nostru o impunea, trebuiau făcute instalaţiuni şi reparaţiuni de circa 70.000.000 lei aur. Mai trebuia, de aci, asigurată cărăuşia pe mare. Infiinţarea unui parc de vase comerciale române era o cerinţă tot atât de grabnică.

La înfăptuirea lor s'a pornit de îndată, prin politica chibzuită a Regelui Carol.

In Mesagiul pentru deschiderea Corpurilor legiuitoare din 15—27 Noembrie 1878 se şi insistă asupra «*necesităţii grabnicei uniri a siste-*

www.ziuaconstanta.ro

mului de cale ferată din ţară cu calea Cernavoda—Constanţa. Unire imperios cerută de interesele politice şi comerciale ale ţării»; în Mesagiul de deschidere a aceloraşi Corpuri, dela 22 Mai (3 Iunie) 1879 se vorbeşte de *necesitatea înfiinţării de silozuri-magazii;* în Mesagiul din 15—27 Noembrie, acelaş an, se insistă asupra *trebuinţei întemeierii liniei Cernavoda—Bucureşti,* iar prin Adresa către Cameră dela 15 (27) se anunţă că *în primăvara lui 1888 vor începe lucrările construirei Podului peste Dunăre dela Feteşti la Cernavoda şi lucrările portului Constanţa.* (Tot în acest an se lucrau bazinele, cheurile şi magaziile-antrepozite din Brăila, Galaţi şi Giurgiu). Şi la intervale scurte aceste opere se realizează: la 9/21 Oct. 1890 se pune piatra fundamentală a Podului Regele Carol I — pod care este terminat şi inaugurat la 14/26 Noembrie 1895; la 16 Mai 1896 Comisiunea Europeană a Dunării operează tăetura de navigaţie în Braţul Sulinei; la 16/28 Oct. 1896 se pune piatra fundamentală la lucrările Portului Constanţa; la 1/13 Iulie 1898 se sfinţesc vasele de comerţ «*Regele Carol I*» şi «*Principesa Maria*»; la 15/28 Mai se sfinţeşte şi vasul «*România*» iar a doua zi, 16/29 Mai, se aşează cablul Constanţa-Constantinopol.

In marginea acestor realizări, dela 1878 încoace, până în ajunul răsboiului mondial, în ce măsură s'a dosvoltat munca de port? Desvoltarea aceasta în lipsă de date statistice; o putem urmări şi deduce din cifrele import-exportului.

Pentru import-export România a înregistrat un progres, care cu oarecari oscilări, a mers: dela 225,3 milioane lei aur import în 1880, la 565,3 milioane lei aur import, în 1913; dela 218,9 milioane lei aur export, la 1880, la 691,7 milioane lei aur export la 1913, operaţiuni făcute în cea mai mare parte pe apă.

Cifrele, precum vedem, pentru comerţul respectiv, au trecut de dublu în 1913, faţă cu cele din 1880. Putem deduce din raportul lor că şi munca de port dela 1913 era trecută de dublu faţă cu cea din 1880? Aceasta n'am putea-o afirma, deşi este logic ca la un trafic dublu să se ceară duble braţe. Munca de port a sporit odată cu ridicarea cifrelor import-exportului, fără a se dubla însă. Şi aceasta se datoreşte următoarelor principale circumstanţe: întâi: în timp ce exportul şi importul au crescut cantitativ, munca de port a crescut şi pe numărul de muncitori, fără îndoială, dar şi pe zilele lucrate; al doilea: utilarea porturilor cu mijloace moderne de încărcarea şi descărcarea vaselor a redus necesitatea creşterii mânei de lucru în raport direct cu cantitatea de mărfuri importate sau exportate.

E drept că această utilare n'a început decât târziu să fie făcută. In portul Constanţa după terminarea lui iar la Brăila şi Galaţi în preajma anului 1913. Este în ceastă privinţă concludent conflictul din 1913, iscat în portul Brăila între muncitori şi administraţia Docurilor pe chestiunea introducerii elevatoarelor. (Conflict care s'a terminat printr'un aranjament după care din 8 hambare numai unul să fie descărcat cu elevatorul iar restul cu braţele).

In tot cazul, în jurul anului 1910, după cum observă o statistică publicată în Revista porturilor, portul Brăila în timp de sezon avea circa 3000 muncitori iar portul Galaţi tot pe atât. Deci o clasă bine formată.

Tot în jurul anului 1913 se simte pentru prima oară nevoia organizării muncii de port. Iniţiativa acestei organizări n'a fost luată, cum

www.ziuaconstanta.ro

ar fi fost logic, la Brăila, la Galaţi, sau la Constanţa, ci la Sulina, datorită prezenţii în această localitate a unui om cu vederi largi.

Profesionalizarea muncii de port însă sub raportul diviziunei şi sub raportul permanenţei, până la desăvârşirea ei de azi, precum şi necesitatea organizării ei nu s'a făcut simţită mai tare decât după războiul mondial.

Acest lucru ar putea să pară curios unora. E ştiut doar că după război ţara a suferit timpuri de criză. Timpuri în cari mâna de lucru suferea de pe urma acestei crize. Cum deci, muncitorii de port au continuat să se înmulţească şi profesionalizeze în munca lor, când producţia României Mari era în descreştere faţă de producţia normală anterioară războiului; când mijloacele de producţie s'au micşorat şi ele din cauza reducerii utilajului naţional; când consumaţiunea internă înghiţea exportul în mare măsură şi când prin lipsa de credit şi desorganizarea finanţei noastre, nu puteam să ne angajăm într'un import necesar consumului?

Explicaţiunea acestei aparente anomalii stă într'un singur fapt: porturile României mici, de eri, au rămas aceleaşi să deservească azi interesele economice ale României Mari; ori 16 milioane locuitori au importat şi exportat mai mult, chiar în timp de criză, decât cele 7 milicane, din nainte de războiu.

Necesitatea de a face faţă la aceleaşi guri de intrare şi eşire încărcărilor şi descărcărilor unui export-import cerut de o populaţie de 16 milioane, a dublat dacă nu chiar triplat, numărul muncitorilor de port, după război, dându-le în acelaş timp şi putinţa să trăiască exclusiv din munca de port.

Azi munca de port este o profesiune: ce pretinde specialitate şi oferă o ocupaţiune permanentă iar muncitorul de port este un profesionist.

Care va fi viitorul apropiat al acestei profesiuni ?

Dacă socotim că porturile României vor rămâne aceleaşi şi de azi înainte, oricare va fi capacitatea sa de producţiune şi de import-export; că economia naţională merge refăcându-se şi odată cu această refacere importul şi exportul va creşte în acecaş măsură; dacă socotim de asemenea că ori cât s'ar moderniza — şi asta tardiv — porturile noastre, ele nu vor putea merge să înlocuiască complect munca de port prin utilaj mecanic, trebue să conchidem că munca aceasta va spori din ce în ce în însemnătate.

In astfel de condiţiuni, studiul şi organizarea ei devin necesare.

II. — *MUNCA DE PORT*

Munca de port este o profesiune.

Catoate profesiunile ea pretinde oarecare specializare şi oferă o ocupaţie permanentă.

In deosebire însă de multe din profesiuni, munca de port are unele caracteristice ce îi sunt proprii: *este o muncă de grup ce impune la executare o coordonare perfectă într'o diviziune de funcţiuni variate.*

I se poate perfect aplica metodele organizării ştiinţifice.

Că munca de port oferă o ocupaţiune permanentă, nu mai e nevoie de demonstrat. E nevoie să arătăm însă în ce constă specializarea pe care o pretinde.

www.ziuaconstanta.ro

Hamalâcul — căratul în spinare sau cu ajutorul braţelor, — de greutăţi, este o muncă simplă când este vorba că aceste greutăţi să fie de un singur fel şi să fie depuse undeva, la întâmplare. Nu tot atât de simplu este acest hamalâc, atunci când el este efectuat între o stivă de pe teren şi hambarul unui vapor, sau între acesta şi un vagon de cale ferată, — cu mărfuri cari variază dela fiecare transport, — şi în interiorul fiecărui transport, — în volum, greutate, fragilitate, rezistenţă, etc.

Munca de port mai pretinde deci, pe lângă căratul greutăţilor, care este un efort fizic, ştiinţa ridicării unor greutăţi cu mult prea grele pentru forţa unui grup de oameni, ştiinţa stivuirei unui vas, care dat fiind că voiajază pe apă în bătaia valurilor, poate fi uşor canarisit şi chiar înecat dintr'o proastă aşezare; ştiinţa coordonării efortului, etc.,

Această ştiinţă nu se dobândeşte teoretic, evident. Se dobândeşte prin uz; se face prin adaptare.

Cum în interiorul unui atelier mecanic, se deosebesc strungarii de lăcătuşi sau aceştia de mecanici, tot astfel în munca de port, se deosebesc între ei : comandorul, vincerul, hambarierul, descoţagiul, cărătorul, stivuitorul, ridicătorul, socaragiul, lopătarul, cangeagiul, rujarul, chirigiul, băniceriul, ciurarul, etc.

Este în toate aceste funcţiuni o specializare ?

Pentru a răspunde că da, este suficient să constatăm că fiecare dintre aceşti «specialişti» puşi la altă funcţiune decât la aceia ce îi este proprie, dacă nu se simte totdeauna incapabil s'o îndeplinească, în tot cazul doar cu rari excepţii este în măsură să dee acelaş randament de muncă. Sunt totuşi unele dintre categoriile de funcţiuni enumărate mai sus cari sunt pure specialităţi şi cari nu pot fi îndeplinite cu succes de un muncitor de port, decât după o practică îndelungă şi perfectă adaptare.

Specializarea ca şi descompunerea în mişcări simple dar abile, a muncii de port — descompunere ce se observă în marile fabrici, acolo fiind ca o consecinţă a maşinismului — e cu atât mai necesară, *cu cât încărcarea sau descărcarea unui vas mai trebuie să ţie seamă de timp.* Descărcarea sau încărcarea unui vas trebuie efectuată cât mai rapid. Aceasta este cerinţa.

O caracteristică a muncii de port, am spus, este aceia că ea trebuie să fie efectuată în comun. Aceasta e o cerinţă impusă nu numai de faptul că unele obiecte ce trebuiesc transportate, încărcate, etc. depăşesc prin greutatea lor, puterea unui sau doi muncitori, dar este impusă mai ales de necesitatea diviziunei muncii în vederea descărcării repezi.

Grupul de descărcare sau în termeni technici : *poşta,* după cazul de muncă (cereale, coletărie, ferărie, etc.) se subîmparte pe funcţiuni, trebuind să cuprindă după caz : 4 hambarieri, unul sau doi vinceri, un comandor, un descoţagiu, opt până 14 cărători şi doi până la patru stivuitori.

Aceste funcţiuni trebuiesc coordonate în timpul executării şi atunci grupul are un şef, numit Cap de poştă.

Un grup astfel alcătuit e capabil să scoată sau să încarce într'un vapor, în opt ore, 100 tone în mediu.

Singurul efort al braţelor nu e suficient însă pentru îndeplinirea multor munci de port. Mai e nevoie şi de un auxiliar, la fel ca în fabrici sau ateliere : de uneltă. Şi în munca de port uneltele sunt variate : după categoria muncii, trebuiesc : scheli, părâme, roduri, sapane, plăşi, gafe, cârlige, cricuri, vinciuri, samare, soci, băniţi, lopeţi de lemn;

www.ziuaconstanta.ro

nături, ciure, cântare, coşuri, târgi, lopeţi de fier, cârlige, socare, bistici, cuplatoare, tesle, dălţi, palancuri, etc., etc.

O grupă trebuie să aibă de toate din acestea şi să ştie să se servească de ele.

Sunt vase însă cari trec de 100 tone marfă şi cari trebuiesc descărcate într'o singură zi. *Atunci o grupă nu ajunge;* se creiază o a doua şi o a treia grupă. Se poate pune la un vapor până la 6 grupe de acestea, la muncă, după cum vasul are mai multe guri de hambar.

De aci naşte necesitatea organizării grupelor după necesitatea vasului, după necesitatea traficului unui port. Şi necesitatea reuşitei în muncă creiază o nouă funcţiune : funcţiunea unei organizaţiuni şi a unui conducător; a mai multor organizaţiuni, a mai multor conducători.

Precum vedem, munca de port nu e simplă.

Portul nu este totuşi un atelier unde lucrătorii sunt angajaţi la o muncă pe care le-o prezintă patronul; unde lucrezi după regulamente făcute de acesta sau de comun acord; unde diviziunea se face după interesul producţiunei... *Portul este câmpul deschis unde oferta de muncă şi cererea de muncă se înnod şi se desnod la fiecare pas. Ca la Bursa de valori, aci contractele fac joc continuu.*

In interiorul acestei enorme mobilităţi de condiţiuni, cum se încheie contractul de muncă, cum se împart obligaţiile şi beneficiile lui; cum se reglementează munca de port ?

Grupul de muncitori nu poate încheia un contract de muncă : întâi, pentrucă nu s'ar înţelege asupra condiţiunilor decât cu greutate şi al doilea, pentrucă proprietarul mărfii în descărcare, voieşte o *persoană. Deci grupul deleagă voinţa sa unei persoane* — delegatului. Contractul se face între acest delegat şi proprietarul mărfii. Contractul de muncă astfel încheiat este înţeles foarte curios : pentru grupul de muncitori, prin delegaţiunea dată, el are caracterul unui contract colectiv; pentru proprietarul mărfii care vrea o răspundere personală la descărcarea mărfii, el are caracterul unui contract individual, pentru delegat este când unul, când altul, după împrejurări.

La început, în ceiace priveşte grupul contractant, *delegaţiunea de voinţă* pentru facerea contractului de muncă *este liberă.* Pe măsură însă ce patronul — proprietarul mărfii — dobândeşte încrederea în capacitatea şi puterea delegatului şi-i dă în conformitate cu interesul său patronal, asigurarea că chiar dacă acestuia, la un moment dat îi va lipsi încrederea grupului, el, patronul, va putea continua să facă cu dânsul contractul de descărcare, — contract pe care îl va putea executa cu alţi muncitori, din altă grupă, — chestiunea se schimbă : contractul de muncă încetează de a mai fi, deoparte, o voinţă liber delegată şi de cealaltă, o voinţă liber acceptată, şi devine, prin trecerea delegatului ca om de încredere al patronului, *un act unilateral, de constrângere a grupului de muncitori.*

Actul de constrângere este cu atât mai mare cu cât libertatea muncii, pe deoparte, şi jocul cererii şi ofertei, pe de alta, fac în porturi nestingherită injocţiune în interiorul acestui contract.

Odată cu primul act de constrângere comis de «delegat» contra grupului ce l'a împuternicit, contractul de muncă se viciază, şi se face primul pas spre alcătuirea unui nou contract : contractul de exploatare de muncă, sau de antrepriză de muncă.

In cazul acesta, două serii de contracte se suprapun : un contract individual între patron şi «delegat» şi un contract de antrepriză între

www.ziuaconstanta.ro

delegat şi grup. Aceste două serii de contracte au două serii de condiţiuni, — nu în formă legală, — ci în fapt: cu un preţ se contractează descărcarea mărfii şi cu altul se plăteşte descărcarea ei.

Totuşi, pentru asigurare, delegatul continuă să primească, prin constrângerea tacită din a fi depozitarul posibilităţii de angajare de muncă — încrederea şi voinţa grupului. Aşa încât, deşi în fapt, contractul de muncă de port este un contract încheiat cu grupul de muncitori în care delegatul nu are rol decât de reprezentant, în formă el cumulează două contracte cu două serii de condiţiuni, din care se face beneficiar permanent.

La împărţirea obligaţiunilor contractului şi beneficiilor lui, la efectuarea muncii şi încasarea plăţii, lucrurile se complică din nou chiar în interiorul grupului rămas, scoţând afară pe delegat.

Am văzut mai sus modul cum trebuie să funcţioneze o grupă, diviziunea de muncă pe care o comportă. Unele posturi din această diviziune sunt mai greu de ţinut, altele mai uşoare; unele cer mai multă putere fizică, altele mai multă vigilenţă. Dat fiind că *un muncitor vechi* de port, poate ocupa cu succes toate aceste posturi, în interiorul grupului naşte tendinţa la aceştia de a ocupa posturile mai uşoare, odată cu aceia de a scăpa de cele grele. Cu timpul se creiază o erarhie: unii deţin numai muncile uşoare, alţii — cei noui — numai pe cele grele. In plus de asta, tot astfel cum afară de grup rămâne delegatul, care are de acum atribuţiunea de a angaja muncă, înăuntrul rămâne ca supraveghetor şi răspunzător, omul delegatului: Capul de poştă. Acesta de fapt este şeful de echipă.

La o erarhie a funcţiunilor corespunde şi o erarhie a plăţilor. Cu acordul voinţei grupului? Nu. Nimeni nu vrea mai puţin, mai ales atunci când majoritatea primeşte mai puţin — ci cu voinţa unuia sau a unora: a delegatului şi a capului sau capilor de poştă, ajutaţi de muncitorii vechi.

Lucrurile se complică şi mai mult însă prin cunoscuta «chestiune a sculelor». De obicei sculele nu sunt aduse de delegat; ele sunt cumpărate din cotizaţiunile ce membrii grupului varsă delegatului, — de voie, de nevoie. In felul acesta ele devin proprietatea colectivă a grupului. Ca în patrimoniul comercial, şi aci sculele trebuesc amortizate, înlocuite la nevoie. Deci din plată se percepe muncitorilor o taxă de uzaj de scule. Cum îngrijitor de scule şi perceptor de taxă este delegatul şi capul de poştă, aşa cum ei uzurpă contractul de muncă, tranformându-l într'unul de exploatare, tot astfel uzurpă proprietatea colectivă a sculelor transformând-o în proprietatea lor personală. De aci uzajul de scule este încasat în beneficiul personal al delegatului şi a capului de poştă, adăugată unei alte taxe de «chirie».

Pentru vicierea contractului de muncă de port şi a condiţiunilor lui mai contribuie şi alt lucru:

Munca de port este o profesiune dar nu se cere pentru ea carte de capacitate şi nici nu se întâmplă ca un nou venit; care n'a mai lucrat această muncă să nu se priceapă să facă chiar nimic dintr'însa; lucrează încet, mai greu, dar tot lucrază. Avându-se aceasta în vedere, pe de-o parte, iar pe de alta, libertatea de a munci, oferta mânei de lucru în porturi e totdeauna mare şi în special dela o anumită categorie de muncitori, *muncitorii flotanţi*, supranumiţi în limbajul curent al dokerilor:

www.ziuaconstanta.ro

«*cocori*». Aceştia nu discută contractul de muncă îl acceptă, şi în ceiace priveşte salariul şi în ceiace priveşte postul unde să muncească. Pentru acestea oamenii vechi din grupul de muncă, din societăţile de muncă, constituite din mai multe grupuri, de acord cu delegaţii şi capii de poştă se pun de acord să facă un regim special: plată mai puţină şi lucru mai greu.

Dacă abundenţa mânei de lucru creiază această inegalitate în interiorul grupului sau societăţilor de muncă apoi ia creiază o concurentă acerbă faţă cu *cererea mânei de lucru.*

Intâi, un port mare poate primi mai multe vase deodată şi la fiecare vas să fie necesar câte 5—6 poşti; aceste vase pot aduce marfă pentru agenţi sau negustori diferiţi; aceşti negustori au încredere în delegaţi diferiţi. De aci se nasc şi se întreţin grupuri de muncă diferite. Un grup de muncă cu un delegat ce are încrederea unei Case comerciale, nu poate trăi numai de pe urma traficului pe care îl face această casă. La fel şi cu celelalte. Vasele nu vin zilnic în port la toate Casele şi deci pentru fiecare grup. De aci se naşte o goană nebună a delegaţilor grupurilor de muncitori pentru dobândirea încrederii şi acaparerea descărcării şi încărcărilor de vase, dela Casele comerciale. Supralicitaţia se naşte, preţurile aceleiaşi munci variază dela o zi la alta şi cu această varietate, dispare putinţa de control a contractelor. plus că prin concurenţă munca devine prost plătită.

In aceste împrejurări, grupurile de muncitori se formează, se reformează se deformează, în fiece moment. Muncitorimea devine o massă amorfă ce nu prezintă nici o stabilitate. Singurii de sine stătători şi cari beneficiază de această stabilitate sunt delegaţii.

Aceasta e profesiunea muncii de port, cu caracteristicile şi situaţia ei de azi.

Cu «delegaţi» ce devin exploatatori; cu «lucrători vechi» ce devin privilegiaţi; cu «cocori» ce devin exploatati: cu grupuri ce se concurează; cu mobilitate de contracte şi de condiţiuni, la cari se mai adaugă o clasă «patronală» aceia a Agenţilor de vapoare, ce e în fapt numai reprezentantă, cu interese deosebite proprietarilor mărfii, munca de port oferă un câmp larg de estorcaţiune şi mizerie. unora, de înşelăciune ordinară, trândăvie parazitism şi corupţie, altora.

Se vor întreba unii: nu există legi pentru a introduce regulă în această anarhie?

La această întrebare ne vom forţa să răspundem în paginile ce urmează.

III. — *CODUL CIVIL ŞI MUNCA DE PORT*

Vom înfăţişa mai întâi munca de port în faţa codului civil.

Regimul pe care acesta îl impune este acela al libertăţii de convenţiune. adică acel ce există actualmente; regim care caracterizează individualismul economic şi social.

Principiile Codului civil în materie de muncă sunt archicunoscute. Ele se trag dela Revoluţia franceză (Decretele din 2—17 Martie 1791) cari stabilesc: «*va fi liberă orice persoană de a face negoţul, a exercita profesiunea, arta sau meseria pe care o va găsi cu cale*».

In Declaraţiunea drepturilor omului şi cetăţeanului din acelaş an.

www.ziuaconstanta.ro

principiul este reluat în următoarea formulă generală, devenită istorică:

«*Libertatea consistă în a putea face tot ceiace nu aduce vătămare altora: astfel exerciţiul drepturilor naturale ale fiecărui om n'are alte margini decât acelea cari asigură celorlalţi membri ai societăţii posesiunea aceloraşi drepturi*». Această formulă este emisă, după ce mai întâi în preambulul Declaraţiunei, se stabileşte că «*jurandele, şi corporaţiunile de profesiuni, arte şi meserii sunt desfiinţate*».

Doi ani mai târziu, în Declaraţiunea din 24 Iunie 1793, revoluţiunea franceză stabileşte în ceiace priveşte libertatea muncii:

«*Nici un fel de muncă, cultură, comerţ, nu poate fi interzisă industriei cetăţenilor*».

După declaraţiunea Adunări Constituante din 24 August 1790 se stabileşte că aceste principii vor face obiectul unei legislaţii speciale, «*unui cod general, de legi simple, clare şi apropiate Constituţiunei*» în 1800 se adună prima comisiune pentru alcătuirea Codului civil iar în 1912 acesta, inspirat din aceste principii este promulgat.

Tara noastră a adoptat acest Cod în întregime.

Precum vedem, principiile codului civil au isvorât din necesitatea de a aboli vechile asociaţiuni de meşteri, meseriaşi, etc., Corporaţiunile, cari prin existenţa lor creiau două rele: monopolul muncii şi casta corporaţiunei. Ele nu erau atât de mult inspirate din valoarea libertăţii muncii — libertate ce nu fusese încă pusă la încercare, — cât din defectul monopolului muncii.

(De teama reinstaurării acestui monopol, a fost creiată sub inspiraţia directă a revoluţiei franceze, vestita lege Chapelier care oprea muncitorilor dreptul de asociaţiune).

Isvorând direct din principiile revolutiei şi Codului civil francez ce prevede în privinţa muncii, în general, căci special de munca de port nu poate fi vorba — Codul român?

Mai întâi două lucruri, aidoma luate din art. 1780 şi 1781 ale legii napoleoniene: «*nimeni nu poate pune în serviciul altuia, lucrările sale decât pentru o întreprindere determinată sau pe un timp mărginit*»; şi: «*patronul se crede pe cuvântul său pentru câtimea salariului, pentru plata salariului anului expirat şi pentru aconturile date pe anul curgător*» (ar. 1471 şi 1472).

Articolul prim, care în redactarea sa priveşte nu numai pe muncitori dar pe toţi salariaţii la un loc, ar fi ininteligibil pentru noi, azi, dacă nu ne-am aminti că sub regimul corporaţiunilor printr'o veche lege tot franceză, — ce a inspirat şi ţările Române, — patronul putea opri pe muncitor la lucru, cât voia atunci când făcea dovada—şi aceasta putea s'o facă oricând — că i-a avansat bani.

Articolul al doilea, menţinut şi azi în codul nostru, prin derogare la regulele ordinare de probă în justiţie, creiază, din contră, numai muncitorilor, o nedreptate flagrantă.

In afară de aceste prevederi, cari realmente nu pot fi de nici un ajutor muncitorimei, nici celei de port, nici celeilalte, Codul civil român, la Titlul VII, vorbind despre contractul de locaţiune, se ocupă şi despre contractul de muncă, în felul următor:

Art. 1412: «*Locaţiunea lucrărilor este un contract prin care una*

www.ziuaconstanta.ro

din părți se îndatorește drept un preț determinat a face ceva pentru cealaltă parte».

Mai departe, art. 1413 stabilește aparte contractul de locațiune de muncă sau de serviciu, de contractul de antrepriză — acesta din urmă fiind caracterizat prin săvârșirea unei lucrări drept un preț determinat, când materialul se dă de acela «pentru care se execută lucrarea». și apoi se fixează la art. 1470: «*există trei feluri de locațiuni de lucrări în serviciul altora; aceia a cărăușilor sau căpitanilor de corăbii, prin care se însărcinează cu transportul persoanelor sau a lucrătorilor, și aceia a intreprinzătorilor de lucrări*».

Aceste câteva articole sunt singurele cari vorbesc despre muncă în Codul civil.

Distingând numai contractul de cărăușie și contractul de antrepriză, — pe care legea le confundă mai repede decât le distinge — Codul lasă să se amestece sub contractul de locațiune de serviciu, toate celelalte tipuri de contracte, cum sunt: contractul de serviciu propriu zis — contractul de servitori, prin cari aceștia se pun la dispoziția-nea *persoanei;* contractul de industrie, prin care salariatul este un profesionist și se angajează, nu pentru o persoană, ci pentru o intreprindere; contractul de muncă — cum este acela al muncii de port — prin care o persoană se angajează, chiar dacă nu e socotit profesionist, pentru o muncă continuă care este detașată de serviciul personal al patronului; în fine, contractul de comanditâ de muncă, de echipă, contractul de antrepriză, etc.

Toate aceste tipuri intră sub titulatura de Contract de locațiune de serviciu.

Precum vedem, tot aci intră și contractul de muncă de port.

Ce regim au aceste contracte?

Respectând principiul libertății muncii, acest contract fiind o speță a convențiunilor sinalagmatice, pentru ca să fie valabil, cere validitatea consimțământului de ambele părți, — validitate recunoscută prin voința liberă de a se supune la avantajele și obligațiunile ce creiază un atare contract; excluderea de erori, de violențe sau de dol, capacitatea de a contracta, existența unui obiect sigur și a unei cauze licite.

Cu alte cuvinte, un muncitor, pentru a putea contracta muncă la un patron, trebuie să satisfacă următoarele condițiuni: să voiască să se angajeze; să îndeplinească condițiunile angajamentului, tot astfel cum trebuie să voiască și să îndeplinească aceleași condițiuni patronul; iar contractul pentru a fi valabil, trebuie să fie un act isvorât din acordul acestor două voinți libere, să fie făcut pe un termen sau pentru o muncă anume, să nu cuprindă erori sau intențiuni de înșelăciune, să prevadă un beneficiu pentru patron: acel al muncii și unul pentru muncitor: acel al salariului.

Răspunzători de consecințele contractului sunt părțile contractante.

In baza acestora, nimeni și prin nimic nu e în drept a opri pe un muncitor să muncească la executarea unui astfel de angajament; nimeni și prin nimic nu poate obliga pe un agent comercial, un patron, etc. să angajeze la muncă, pe muncitorul pe care el nu-l vrea și-l crede incapabil; în fine nimeni alt decât părțile între ele și prin propriu consimțământ, nu poate dicta condițiunile de muncă, de salariu, etc.

www.ziuaconstanta.ro

Acesta e regimul legal pe care codul civil îl impune muncii de port, ca şi oricărei munci.

Că în munca de port contractele de descărcare şi încărcare de vase nu se fac individual între fiecare muncitor în parte şi Agenţie sau comerciant, aceasta nu interesează legea. Chiar atunci când contractul de muncă este făcut de unul singur în numele unui grup, Codul civil socoteşte acest contract, contract individual, având consecinţele unui atare act. Astfel, în fapt, muncitorul rămâne răspunzător pentru prestarea muncii sale faţă de patron iar patronul rămâne răspunzător pentru plata salariului faţă de fiecare muncitor în parte. Dacă în fapt nu se petrec astfel lucrurile, este din cauză că muncitorul prin voinţa sa, fie expresă fie tacită deleagă puterea sa contractuală unui om care lucrează în numele său căruia şi patronul, prin încrederea acordată, îi dă o parte din puterea sa contractuală, aşa încât prin voinţa părţilor, «Delegatul» se află investit cu o putere şi o răspundere luată din sarcina celor doi contractanţi.

Pentru a vedea care sunt consecinţele acestui regim nu avem decât să privim la munca de port de azi, unde jocul contractelor şi în formă şi în fond este continuu, în toate variaţiunile sale.

Dreptul de libertate nemărginită a muncii pe care codul civil îl garantează — drept creiat, cum am arătat, de teama monopolului de muncă — a dat naştere la o concurenţă nu mai puţin nemărginită, între muncitori. Legea de aramă — legea cererei şi ofertei — ajunge să vicieze în fond însăşi contractul. De unde acesta, pentru a fi valabil, trebuie să fie expresia voinţei libere a părţilor, el devine, mai des din partea muncitorilor, un act impus de condiţiunile economice ale legii cererii şi ofertei, sau în tot cazul, un act de renunţare la voinţă. Concurenţa trece mult mai departe în câmpul muncii, decât în câmpul comercial. Dacă aci legea formării preţului, în regimul liberei concurenţe, nu ajunge decât arareori şi în momente de nesănătate a intreprinderii, sub preţul de cost, în domeniul muncii însă, legea formării salariului trece în totdeauna sub preţul minim de existenţă.

Aşa se explică concurenţa legală a tuturor acelor grupuleţe, grupuri şi societăţi de muncitori de port, cari se bat la uşile agenţiilor şi la punţile vapoarelor, cari de cari lăsând mai jos sub tarif pentru contractarea unei munci.

Nu numai licitaţia dar supralicitaţia aceasta, are o consecinţă enormă socială şi naţională: şi pentru degenerarea rassei şi pentru dezastrul moral pe care îl provoacă.

Regimul liberei tranzacţii are însă, în special pentru munca de port, şi alte consecinţe incalculabile.

Am văzut cum el creiază prin «voinţa» delegată — care dată fiind ignoranţa muncitorimei, este un act de forţă — intermediari; am mai văzut cum munca sezonieră, pe de parte, şi necesitatea existenţii acelor grupuri şi grupuleţe în munca de port, pe de altă parte, creiază o fluctuaţie de muncitori şi o formaţie şi o deformaţie de grupuri, de angajamente, dela o zi la alta, toate acestea nu fac, prin lipsa unor posibilităţi de control, decât să întreţie o clasă de intermediari paraziţi cari exercează muncitorimea până la vampirism.

Tot din cauza liberei tranzacţii în câmpul muncii, în porturi se mai iveşte un alt neajuns: concurenţa mânei de lucru străină. Fiind primul punct în care străinul intră şi prima meserie de care, chiar dela debar-

www.ziuaconstanta.ro

cader, fără să cunoască limbă şi meserie, sunt capabili la rigoare s'o facă, găsind gata «delegaţi» de muncă să-i angajeze pentru avantagiul pe care aceştia li-l acordă de a primi orice condiţiuni de muncă şi de salarizare, — muncitorii străini pun ades în somaj pe cei naţionali. Formaţiunile de grupuri de muncitori de port, străini, sunt sprijinite foarte ades de autorităţi, pentrucă acestea nu fac grevă şi nu sunt turbulente; «nu pretind drepturi».

In fine libertatea muncii, duce prin abuz de libertate, la monopol pe care un Tronchet şi un Malleville nădăjduiau la alcătuirea Codului Napoleon să-l înlăture. Şi aceasta se observă mai mult în munca de port: prin legături oculte, prin «delegaţii» muncitorilor şi delegaţii agenţiilor de vapoare, unele grupuri de muncitori sunt puse la carantină în timp ce altele mai angajează şi ne-hamali, oameni fără căpătâi — să lucreze.

Prin curentul de după războiu, direct opus principiilor codului civil, cel puţin în ceiace priveşte munca, a pătruns cu o ideologie aparte şi la noi în ţară, s'a făcut ceva în Romînia pentru înlăturarea unor consecinţe atât de grave?

S'a încercat vre-un mijloc pentru scoaterea contractului de muncă din regimul contractului de locaţiune — regim just numai la romani, unde sclavii, singurii cari munceau — erau obiectele ce puteau fi închiriate, ale stăpânului? S'a încercat, prin limitarea consecinţelor liberei concurenţe, să se creieze contractului de muncă reguli aparte? S'a încercat, în fine, pentru munca de port, unde contractul de muncă are un tip cu totul special, — nu cu consecinţe individuale ci colective, — să i se dee alt statut decât cel al codului civil?

S'au încercat şi la noi două mijloace de remediere: sindicatul profesional şi Contractul colectiv.

Intrucât acestea modifică, în munca de port, consecinţele contractului individual, încheiat în libertatea de convenţiune?

IV. — *SINDICATUL PROFESIONAL ŞI CONTRACTUL DE MUNCĂ*

Am spus în treacăt că regimul de libertate a muncii era socotit incompatibil cu libertatea de asociaţiune, de făuritorii Codului civil.

Niciodată însă apologiştii acestei libertăţi, ai egoismului individual în luptă până la barbarie, n'au înţeles că poate fi vorba de altă libertate de asociaţiune decât aceia ale cărui consecinţe le aveau sub ochi, la eşirea lor din societatea feudală: aceia a corporaţiunilor privilegiate şi monopolizatoare.

Că liberalismul economic va fi capabil el însuşi, într'o bună zi să subjuge «cetăţeanul liber» capitalismului stăpânitor; să facă din simplul joc al libertăţilor individuale o cursă ce duce la renunţarea libertăţii, era un lucru mai presus de prevederea celor dela 1800.

Abia în lungul secolului al 19-lea, trecând pe deasupra mişcărilor dela 1848 şi 1870, în urma desvoltării rapide a maşinismului şi consecinţelor sale, se pune, în mediul burghez, chestiunea libertăţii de asociaţiune, sub forma dreptului sindical, nu pentru creiarea inegalităţii monopolului, ci pentru apărarea poziţiunei, egale, a muncitorimei, în libera contractare a muncii.

Poziţiunea de egală şi liberă parte, în contractul de muncă, a muncitorului devenind din ce în ce mai iluzorie, pe măsură ce salariatul de-

www.ziuaconstanta.ro

venea din ce în ce mai numeros şi prin aceasta mai anonim într'o întreprindere, unde şi patronul dispărea în umbra uzinei şi a capitalului pe acţiuni, s'a recunoscut, întâi în interesul restabilirei echităţii contractului de muncă, necesitatea dreptului sindical, şi apoi, legalitatea acestuia.

In Franţa dreptul sindical este recunoscut pe cale directă prin legea din 21 Martie 1884 şi legiferat abia prin legea din 1 Iulie 1901.

La noi în ţară dreptul de asociaţiune ca principiu general era recunoscut prin Constituţia veche din 1866; dreptul sindical însă nu a fost recunoscut decât din 1909 încoace.

Legiferarea acestui drept totuşi nu s'a făcut decât după război, prin Legea sindicatelor profesionale din 1921.

Pentru a înţelege şi mai bine poziţiunea acestui drept în România precum şi legăturile lui cu contractul individual din codul civil, e bine să insistăm un moment asupra motivelor cari au slujit la admiterea lui aci.

Efectele dezastruoase ale libertăţi anarhice în care erau lăsate să pulsese tranzacţiunile muncii s'au simţit şi la noi în ţară, evident, în cercurile conducătoare; ele s'au simţit însă mai mult în ţările apusene, unde capitalismul industrial sporise şi mecanizase aceste efecte. Era natural deci ca o luptă dârză să fie dusă în toată lumea pentru cucerirea între altele, şi a dreptului sindical prin care se putea opune cel puţin, capitalului, solidaritatea intereselor de clasă.

La izbucnirea războiului acest drept nu era recunoscut decât în puţine ţări. După război, — care el însuşi n'a fost decât o consecinţă a liberalismului economic, — factorii răspunzători, mai impresionaţi de dezastrele ce le aveau sub ochi, au simţit nevoia stăvilirii acestei libertăţi în toate domeniile, dar mai ales în câmpul producţiunei. Aşa se explică că s'a ajuns la alcătuirea vestitului articol 427 din Tratatul dela Versailles (şi în baza lui la creiarea Biuroului internaţional al muncii) articol ce îndreaptă impotriva libertăţii nelimitate de contractare, a Codului civil, următoarele principii:

1. — Munca nu trebuie să fie considerată ca o marfă sau ca un obiect de comerţ;

2. — Dreptul de asociaţiune în vederea unui obiect necontrar legilor să fie recunoscut salariaţilor ca şi patronilor;

3. — Să se plătească muncitorilor un salariu, asigurând un nivel de viaţă convenabil aşa cum este înţeles acesta faţă cu timpul în fiecare ţară.

4. — Adoptarea zilei de opt ore;

5. — Adoptarea unui repaus de 24 ore minimum pe săptămână;

6. — Suspendarea muncii copiilor şi adoptarea de fiecare ţară, de obligaţiuni tinzând să limiteze ocuparea tinerilor pentru a li se permite continuarea educaţiei şi desvoltarea fizică;

7. — Un salariu egal la o muncă egală;

8. — Tratare echitabilă pentru muncitorii străini aflaţi într'o ţară;

9. — Infiinţarea unui serviciu de inspecţie care să vegheze la aplicarea legilor de protegiure a muncii.

După ce fiecare în parte din aceste principii a făcut obiectul de amănunţită cercetare al Conferinţei dela Washington, după ce sub formă de proecte de convenţiune ele au fost recomandate tuturor ţărilor membre ale Biuroului internaţional al muncii, aceste principii au fost admise în parte, şi de România.

www.ziuaconstanta.ro

Primul principiu cu care noi am început să legiferăm a fost acela al libertăţii sindicale.

Admis prin toleranţă încă dinainte de război, acesta trebuia reglementat, limitat la un «*obiect care să nu fie contrar legilor*». Trebuia făcut din el un stăvilar al efectelor libertăţii de contractare de muncă individuală fără a limita libertatea individuală dar şi fără a duce însă la un exces de libertate colectivă.

De acest drept sindical se ocupă Legea sindicatelor profesionale şi Legea persoanelor juridice, şi prin limitarea mişcărilor muncitoreşti colective, Legea conflictelor de muncă.

Legea Sindicatelor profesionale recunoaşte muncitorilor dreptul de a se sindicaliza, «*în vederea apărării intereselor profesionale*» — interese «*limitate la însăşi natura lor: industriale, comerciale, agricole, technice, economice, culturale*».

Sindicatul muncitoresc, constituit cu acest scop, poate interveni în contractul de muncă, la încheierea lui, pentruca substituindu-se individului, slab în faţa capitalului şi a legii cererii şi ofertei, să obţină, în contract, pentru acesta, condiţiuni echitabile de muncă?

Această putere n'o are sindicatul. Libertatea muncii este garantată şi de Legea sindicatelor profesionale în aceiaşi măsură ca a Codului civil. Menţinându-se pe acelaş principiu, contractul individual de muncă, este ca şi până aci, un act de voinţă personală a părţilor.

In aceste condiţiuni se naşte firesc întrebarea. ce apărare de interese profesionale poate face sindicatul profesional şi ce poziţiune are acest drept sindical în faţa principiilor codului civil?

Sindicatul profesional este, mai întâi, în drept să asiste organele autorizate, la inspecţii de muncă, să vegheze. totdeauna prin puterea de simplă asistenţă, la aplicarea legilor muncii; să se ocupe de plasare sau de alte lucruri de asemnea natură; să asiste în justiţie pe membrii săi. Şi în fine, mai are un drept de natură diferită: acela de a încheia convenţiuni colective de muncă.

Poate, sindicatul profesional, merge în apărarea intereselor membrilor săi până în a-i sfătui la ruperea contractului de muncă, căutând modificarea condiţiunilor din contract prin acţiune concertată, prin grevă — acţiune singură care oprind legea cererii şi ofertei ar putea duce la egalizarea forţelor părţilor contractante şi echitatea contractului de muncă?

Nu. Nu are această putere. Şi nu numai că n'o are dar îi este expres oprită o astfel de acţiune.

Dreptul de grevă — care este un drept ce decurge din însăşi libertatea muncii — este limitat de un drept al statului, acel al «interesului public», chiar atunci când el este cerut să fie exercitat de cei în cauză — nu de sindicaliştii unei intreprinderi, ci de muncitorii unei intreprinderi de oarecare importanţă.

Organizaţia profesională deci n'are nici o putere asupra închierilor contractului de muncă. Pe deasupra legilor ce se ocupă de derptul sindical, la noi în ţară, rămân în picioare, în câmpul muncii principiile de libertate cu efectele sale de supralicitaţie ale Codului civil.

Aşa fiind poziţiunea dreptului sindical în faţa dreptului civil se defineşte dela sine: *dreptul sindical are câmp de acţiune numai acolo*

www.ziuaconstanta.ro

unde codul civil nu prevede nimic şi acolo unde nu-l contrazice cu nimic.

Pentru a se preciza şi mai bine acest lucru, pe deoparte, şi pentru a se face din dreptul sindical un derivat al principiilor din dreptul civil, prin legea persoanelor juridice, s'a introdus acest drept sindical în rândul drepturilor individuale, nerecunoscându-se de lege exercitarea acestuia decât acelor *grupuri* de muncitori de aceiaşi profesie, cari dobândesc *persoană* juridică.

Cum s'a aplicat acest drept sindical în munca de port?

* * *

Nicăeri ca în acest domeniu nu se poate observa mai bine nulitatea de fond şi de formă a Legii sindicatelor profesionale.

Am văzut cum în munca de port, prin natura lucrului, munca este de grup şi nu de persoană; am mai văzut deasemeni, cum datorită libertăţii muncii, libertăţii de contractare de muncă, injocţiunei cererii şi ofertei, etc. ect., contractele joacă dela o zi la alta; grupurile de muncitori se alcătuesc şi se desfac continuu; cum ele desolidarizează pe membrii aceleiaşi profesii, aruncându-i unii contra altora; cum toate concură la creiarea unei clase de paraziţi cari jupuind pe muncitori, au convingerea bine întemeiată că libertatea codului civil de care beneficiază este creiată anume pentru ei. Ce putea aci aduce Legea sindicatelor profesionale? Nimic decât să suprapuie o stare de drept uneia de fapt.

Pentru cine nu cunoaşte decât de departe munca de port şi pricepe rolul sindicatului profesional — fie şi numai acela stabilit de lege, — s'ar părea că n'ar exista alt mijloc mai eficace pentru a introduce regulă aci decât sindicalizarea muncitorilor. Incompatibile cu scopurile lucrative şi patrimoniale, menite să apere pe muncitori prin vegherea în comun asupra apărării aceloraşi interese, sindicatele profesionale ar trebui să introducă regulă şi echitate în regimul anarhic şi spoliator al muncii de port. Ei bine, este din contra.

Sindicatul profesional aşa cum îl stabileşte Legea, în munca de port încetează de a mai fi un mijloc, fie şi slab, de control, cum încetează de a mai fi o asociaţie fără scop patrimonial şi lucrativ.

Cum se ajunge la această inversare a rolului şi scopului sindicatului profesional? Foarte simplu. Am văzut cum munca de port, prin natura sa, este colectivă; am mai văzut că o poştă sau un grup de muncă se alcătueşte, în majoritatea cazurilor, din 24 inşi pe lângă care se mai aciuiază muncitorii flotanţi. Un grup astfel format este de sine stătător capabil să trăiască, ca o familie, din propria sa muncă şi venit, într'o solidaritate lucrativă pe care delegatul prin puterea sa de contractare şi legăturile ce le are cu clasa patronală o perfecţionează şi o apără. Ce face din acest *grup,* Legea sindicatelor profesionale? Un sindicat în plină formă; o persoană juridică căruia îi deleagă puterea apărării intereselor generale ale profesioniştilor ce-l compun. Sindicatul muncitorului de port are, în felul acesta, două funcţiuni: aceia lucrativă, biologică, a grupului iniţial care-l formează şi aceia a apărării intereselor profesionale, creiată de lege. Prima funcţiune este reală, simţită în fiece moment; a doua, confuză, pentru muncitor, cum sunt confuze efectele solidarităţii, într'un sindicat croit după calapodul Legii Trancu.

www.ziuaconstanta.ro

Această suprapunere de roluri, face pe muncitorul de port, ignorant, (70 la sută nu ştiu carte) să creadă că *sindicatul este organizaţiunea impusă lor delege,pentru întărirea grupului de muncă:* creiat în scopul de a lua muncă şi în afară de care nu poate contracta muncă nici un muncitor. Este lesne de înţeles ce devine cu o astfel de mentalitate, «delegatul» şi comitetul sindicatului când la rându-le aceştia cumulează funcţiunile de contractatori de muncă, sau capi de postă. Pentru muncitori, *aceştia sunt împuterniciţii legii în funcţiunile lor de contractatori şi de capi de postă; cari au o virtute legală în aceste funcţiuni pe care ceilalţi n'o au.* Este atât de înrădăcinată această confuziune încât chiar când se întâmplă plângeri din partea muncitorilor contra abuzurilor «delegaţilor» acestea sunt îndreptate totdeauna, nu contra contractatorului de muncă care abuzând de delegaţiunea de voinţă dată la facerea contractului de muncă din partea grupului x şi-a însuşit drepturi aparţinând acestuia, ci contra «delegatului» de sindicat şi sindicatului. Am văzut dizolvări de sindicate, pronunţate de tribunale, nu pentrucă delegaţii angajând munci pentru membrii acestuia, au depăşit scopul legal al Sindicatului, ci pentrucă contractând muncă aceştia, au frustat pe ceilalţi.

Confuzia aceasta între răspunderea unor contractanţi de drept comun şi gestionarii unor asociaţiuni de drept sindical pe care o fac şi judecătorii, — la fel de altfel ca şi organele Ministerului muncii, — confuzie care are la bază suprapunerea inerentă a celor două funcţiuni de care am vorbit, în muncile de port, — dovedeşte pe acest tărâm, nulitatea prin lipsă de statornicire definitivă a dreptului sindical.

Dacă urmărim însă ce se petrece în sânul unui port ca Constanţa, unde grupurile de muncă, împărţite pe Dane, trec de 20 şi sunt pe drumul de a-şi creia fiecare sindicatul lor (unele şi l'au creiat); dacă observăm cum se comportă sindicatele de muncitori deja existente; dacă în fine cunoaştem toate manevrele şi injoncţiunile ce se fac în numele sindicatului profesional — fără a mai vorbi de hoţiile făcute în numele lui, cu fondurile de întreţinere şi «administraţiune» — vom fi nevoiţi să declarăm, că nu numai că Legea sindicatelor profesionale nu aduce nimic în favoarea organizării şi apărării muncii de port; dar este chiar vătămătoare intereselor muncitorilor.

E destul să spunem în această privinţă, că muncitorul este *obligat* să intre într'un astfel de sindicat de muncă dacă vrea să trăiască.

Din cele ce am relatat până aci, reiese neîndoios că cel puţin în ceiace priveşte munca de port, sindicatul profesional n'are nici o putere de a ridica pe picior de egalitate, în condiţiuni de egalitate, clasa muncitoare, alături de clasa patronală în faţa contractului de muncă; că libertatea excesivă lăsată de Codul civil angajărilor convenţiunilor de locaţiune de serviciu, îşi face, ca şi mai înainte, joc nestingherit — prin legea cererii şi ofertei — în existenţa din ce în ce mai mizerabilă a muncitorului de port; că prin altoirea dreptului sindical la rădăcina principală a dreptului civil se creiază o distincţiune quasi-fictivă, imperceptibilă pentru massă, din acest drept, în timp ce prin întărire legală se dă existentă mai mult decât reală unei clase de spoliatori.

Ne mai rămâne acum de văzut în ce măsură contractul colectiv poate îndrepta răul izvorât din acest sistem de legi şi principii.

www.ziuaconstanta.ro

V. — *CONTRACTUL DE MUNCĂ ŞI CONTRACTUL COLECTIV*

Un drept pe care îl mai au sindicatele profesionale — dreptul cel mai însemnat în ceiace priveşte contractul de muncă — este acela stabilit în art. 32 al Legii respective şi anume : «*sindicatele profesionale de muncitori, recunoscute ca persoane juridice, în afară de avantajele acordate prin cap. V, se vor mai bucura şi de acela de a încheia, fie cu patronii izolaţi, fie cu asociaţii de patroni, învoieli colective de muncă*».

Intr'o formă directă, exsitenţa legală a convenţiunei colective referitoare la muncă este recunoscută prin legea Conflictelor colective de muncă din 1920, la art. 14, care stabileşte : «*In cazul când s'a ajuns la un acord,* (în comisiunea de conciliaţiune a unui conflict), *hotărârea consemnată în procesul-verbal este obligatorie pe timpul pentru care a fost luată, în toate întreprinderile atinse de conflict, atât faţă de patroni cât şi faţă de toţi salariaţii din categoriile reprezentate în litigiu. Dacă părţile n'au fixat vre-un termen de valabilitate a acordului încheiat, acesta se va considera valabil cel puţin 6 luni dela data procesului-verbal. Convenţiunea rămâne în vigoare şi după expirarea acestui termen, dacă părţile nu hotărăsc denunţarea ei. In caz de denunţare, procedura legii de faţă e obligatorie numai dacă părţile nu pot cădea de acord asupra noilor condiţiuni de muncă.*»

Ce este această convenţiune, de care se vorbeşte în ambele legi, în ce măsură ea poate modifica baza contractului de muncă şi, în fine, cum se aplică ea în munca de port?

Muncitorii de port îşi închipuiesc, şi cu ei o seamă de alţi muncitori şi chiar nemuncitori, că convenţia colectivă relativă la muncă, zisă din greşeală, şi convenţie colectivă de muncă, este în adevăr, o convenţie de muncă. Este greu să convingi un muncitor de port că în baza unei convenţiuni colective relativă la muncă el nu se angajează la nici o muncă şi nu-i rezultă nici o plată, precum e greu să-l faci să-şi dee seamă că, juridiceşte, dedesuptul acestei convenţii există alt contract — pe care nu-l vede tipărit nicăeri — contractul de muncă adevărat, care-l angajează de data aceasta direct, în toată forma, cum prevede codul civil, pentru o muncă determinată, la o persoană determinată, etc.

Şi pentru lămurirea muncitorului de port, ca şi pentru a fixa şi mai bine rolul pe care-l joacă convenţiunea colectivă relativă la muncă faţă de contractul de muncă, e necesar să definim aci acest contract.

Codul muncii român, care a fost votat dar n'a fost promulgat, spune : «*convenţiunea colectivă de muncă este învoiala scrisă privitoare la condiţiunile de muncă şi salarizare, încheiată, pe deoparte, de unul sau mai multa patroni (antreprenori), de grupuri sau asociaţiuni de patroni, şi pe de altă parte de asociaţiuni profesionale sau grupuri de salariaţi*».

Codul muncii francez, mai complect, la art. 31 cap. V, mai adaugă al o definiţie aidoma celei româneşti : «*Convenţiunea colectivă de muncă determină angajamentele reciproce luate de fiecare parte şi în special anumite condiţiuni pe care trebuie să le îndeplinească contractele de muncă individuale sau de echipă pe cari persoanele legate prin convenţiune fie între ele, fie cu terţii, le încheie pentru felul muncii care face obiectul convenţiunei colective.*»

Rezultă deci că după Codul român ca şi după cel francez, — de

www.ziuaconstanta.ro

acord cu toţi doctrinarii în materie, — că Convenţiunea colectivă de muncă *se încheie în prealabil formării contractelor de muncă;* că este deci o instituţie care reglementează condiţiunile de muncă anterior formării contractelor de muncă indivduale sau de echipă, la care acestea se vor conforma, posterior, pentru cazurile unde există convenţia.

Având caracterul convenţional, ea trebuie, ca şi în contractul de muncă, să fie rezultanta acordului de voinţă a părţilor.

După legea noastră, convenţia colectivă relativă la muncă derivă din codul civil.

In ce măsură această convenţiune poate modifica baza contractului de muncă propriu zis?

Să facem câteva remarce în preabil:

Mai întâi, convenţiunea prezintă câteva calităţi pentru co-contractul muncitor:

Solidarizează pe acesta la o acţiune concertată;

Odată încheiată, impune o uniformitate de salariu şi condiţiuni;

Creiază prin conciliabulele premergătoare convenţiei o atmosferă de echitate.

Toate acestea tind să dea co-contractantului muncitor locul său egal şi legal înaintea contractului.

Convenţiunea colectivă după legile noastre are însă câteva viţii de fond:

1. Ca şi dreptul sindical — care e mărginit pentru muncitorii din transporturi, prin lipsa dreptului de grevă, — convenţiunea colectivă e mărginită pentru aceiaşi muncitori prin instituţia arbitrajului, ce îi este deasupra.

2. Respectarea convenţiunei nu e garantată de nimic.

In aceste condiţiuni, viciile întrec calităţile convenţiei. Instituţia contractului colectiv nu mai funcţionează în deplină libertate, condiţiune absolut necesară pentru echilibrarea forţelor patronale şi muncitoreşti faţă în faţă, şi pentru echitatea contractului.

In ceiace priveşte efectul pe care contractul colectiv îl produce asupra contractului de muncă din porturi, acesta este în majoritatea cazurilor nul.

Dela războiu încoace acest efect a fost constant constatat în portul Constanţa.

Explicaţia eşuării convenţiei colective în munca de port stă în două circumstanţe: una de loc şi una de fond:

1. In porturi convenţia colectivă de muncă se încheie mai greu ca în alte domenii;

2. Nu se găseşte mijlocul de a o face respectată.

Că se încheie mai greu convenţia colectivă în munca de port este lesne de înţeles când ne vom reaminti de multitudinea de grupuri şi de sindicate de muncitori cari împart una şi aceiaşi breaslă, aci.

O convenţie de muncă într'un port pentru a fi încheiată, trebuie să fie neapărat unică şi de toţi acceptată. Ori concurenţa face ca grupurile şi sindicatele dintr'un port să nu poată realiza această unitate.

Să admitem totuşi că se ajunge la încheierea convenţiei — mai rămâne respectarea ei. Aci este partea cea mai grea. Mulţimea sindicatelor sau grupurilor, pe deoparte, şi oferta de muncă, foarte variabilă dela o zi la alta, dela o lună la alta — ofertă ce provoacă intermitenţa de lipsă de lucru când pentru o grupă de muncitori, când pentru altă grupă,—pe de altă parte, toate unite cu o lipsă de stabilitate a mâinei de

www.ziuaconstanta.ro

lucru, provoacă ruperea tarifului şi convenţiunei încheiate şi reînceputul supralicitării.

La ruperea convenţiunei mai concură şi un alt factor: interesul unor agenţi ai caselor comerciale cari din moment ce au un vas în perspectivă de descărcare, în căutarea unor câştiguri clandestine, îl oferă spre descărcare nu mai acelei grupe de muncitori care lucrează sub contract, — dat fiind că numai atunci muncitorul, care vrând nevrând, acceptă, nu va putea controla sumele ce se duc pe delături.

Manevra aceasta a Agenţiilor de vapoare împotriva contractului colectiv de muncă este curentă. Atât de curentă încât azi nu există sindicat sau grupă de muncitori în portul Constanţa care să nu lucreze sub contract şi nici agent de vapor care să nu aibă dela 2 până la 10 la sută «bonificaţie» din suma muncii efectuate.

Bonificaţiile acestea sunt de tot felul. De pildă: unii delegaţi de muncitori, pentru a putea lua un vapor în descărcare, oferă agentului sau interpusului său, o cotă din suma netă; alţii însă au învoieli ca aceasta: cedează agentului orele suplimentare — cari se plătesc dublu — dela o muncă efectuată; o altă categorie cedează distanţele (ceiace în limbaj de port înseamnă diferenţa de tarif dela căratul unei mărfi efectuată pe o distanţă mai lungă decât aceia în care e categorisită la plată), în fine o ultimă categorie stabileşte un alt sistem de bonificaţie care să împace pe toată lumea: plăteşte drept muncă descărcată cu spinarea (mai urcat) o muncă efectuată cu macaralele vaporului, încasând diferenţa.

Această acţiune a agenţiilor caselor comerciale ce ţin locul de clasă patronală se va înţelege foarte lesne, când se va şti că nu ei sunt proprietarii mărfei şi nu din banii lor plătesc suplimente deghizate. Ei nu sunt decât intermediarii — agenţii de transport — cari încasează un comision de 30 la sută la costul global al transportului pe care îl mijlocesc, cost care cu cât e mai mare cu atât e mai în profitul lor.

Să-şi închipue acum cineva într'o comisiune de stabilire a unui contract colectiv, deoparte clasa patronală — agentul de vapoare pe care l'am descris — iar de alta clasa muncitoare reprezentată de «delegaţii» pe cari îi cunoaştem: pot ei să facă în public, ceva care să nu-l uzurpe în particular?

Legătura aceasta de interese clandestine pe spinarea marelui consumator, face deci nulă în efectele sale convenţia colectivă.

In aceste condiţiuni contractul de muncă cel propriu zis, rămâne acelaş ca şi mai înainte, supus tuturor încălcărilor de drept şi de fapt.

VI. — *INCERCĂRILE DE REGLEMENTARE A MUNCII DE PORT*

Prima încercare de reglementare a muncii de port, ce are, precum vedem un caracter cu totul special, s'a făcut în 1913, la Sulina, din iniţiativa d-lui Eugeniu Botez (Jean Bart) pe atunci comisar maritim al satului în acel port.

D-sa sub denumirea de Bursă a muncii a întemeiat o instituţiune sui generis, cu următorul statut:

Art. 1. — Se înfiinţează, pentru un timp nelimitat, în Portul Sulina, de către muncitorii din Port, o Bursă a muncei care va funcţiona sub patronajul comisariatului maritim român, având scopul:

www.ziuaconstanta.ro

a) De a împărți munca din port într'o dreaptă măsură pentru a se asigura, în deosebi, pâinea zilnică lucrătorilor locali ai portului Sulina.

b) De a ușura și îmbunătăți în general traiul lucrătorilor din port.

Art. 2 stabilește:

«Membrii din care se compune bursa muncei și care deci, sunt admiși la lucru în port sunt:

a) Lucrătorii permanenți locali.

b) Lucrători flotanți streini.

Conform art. 3, sunt considerați ca *permanenți locali.*

a) Toți lucrătorii cari posedă biletul de lucru, emanat de la comisariatul maritim și sunt români sau supuși români foști stabiliți în acest port la înființare;

b) Lucrătorii streini, stabiliți, cari dovedesc cu acte că sunt de 12 ani în Sulina.

c) Lucrătorii streini, însă de cinci ani căsătoriți cu românce având și copii.

Lucrătorii flotanți.

Conform art. 4 sunt considerați ca *lucrători flotanți,* lucrătorii cari posedă biletul de lucru de la comisariatul portului însă sunt supuși străini (cu pașapoarte) n'au însă vechimea de 12 și 5 ani cerută de art. 3. Ca flotanți sunt considerați și lucrătorii români sau supuși români cari vin vremelnic în port. Cei din urmă devin permanenți după o ședere de un an în Sulina și dacă vor dovedi că s'au stabilit definitiv în Sulina.

Administrația bursei conform art. 6 se face de

«Un comitet de șease delegați lucrători din port care să funcționeze sub controlul comisariatului maritim.

Pot fi aleși ca atari numai lucrători permanenți, cari singuri au drept să ia parte la adunarea ordinară generală.

Alegerea comitetului se face sub președinția sau a judecătorului de ocol sau a sub-prefectului local, sau a unui membru al Camerei de comerț sau a instituției locale.

Secretarul e ales de către comitet cu aprobarea comisariatului maritim. El încasează și cotizațiile lucrătorilor și ale caselor de comerț de cereale. Cotizația lucr. e de 15 bani pe salar.

Art. 18. — Fondurile Bursei nu pot fi utilizate sub nici un pretext pentru sprjinirea grevei.

Fondurile se întrebuințează pentru întreținerea administrației, casa muncei, bucătărie populară, azil de noapte, băi, locuințe eftine, etc.»

Astfel bursa muncei din Sulina nu este un simplu intermediar între patroni și lucrători pentru plasarea celor din urmă.

Ea este totdeodată și reprezentantul legal și colectiv al muncitorilor. In această calitate ea încheie un contract colectiv cu patronii, prin care se fixează prețul muncilor și prin care se organizează și distribuirea muncei din port.

Acest aranjament e complectat prin un regulament pentru distribuirea muncei și din care, stipulațiunea principală este cea următoare:

«Delegații fac serviciu zilnic la Bursă și prin rotație având îndatorirea de a împărți cu dreptate muncitorii la lucru, prin rotație, după registrele Bursei, păzind regula ca la fiecare cerere să dea 2/3 muncitori locali și 1/3 muncitori flotanți».

www.ziuaconstanta.ro

Dacă în aplicarea acestor stipulaţiuni se ivesc neînţelegeri între muncitori şi vătafi sau între muncitori şi patronii sunt prevăzute mijloace pentru rezolvirea lor. In acest scop este înfiinţată o comisie de judecată, compusă conf. art. 9, din şase membri: trei şefi de echipă şi trei muncitori aleşi pe timp de un an.

Insărcinarea comisiunei e de a verifica în fiecare Duminică socotelile Bursei şi a vida diferendele ivite între muncitori şi şefii de echipă.

Comisia de judecată se va compune din un şef de echipă, un muncitor şi un reprezentant al autorităţei.

Diferendele ivite între muncitori şi casele comerciale vor fi judecate de către comisarul guvernului.

Bursa muncei din Sulina nu era numai un organ regulator al relaţiilor dintre lucrători şi patroni. Ea îşi propunea încă şi scopuri de ajutor mutual, de asistenţă şi filantropie. Pentru aceasta se preleva câte 15 bani de lucrător pe zi şi câte 5 bani dela fiecare casă de export.

Regulamentare similară a muncii a avut loc după războiu şi în portul Constanţa, din iniţiativa d-lui căpitan de port Comandor Popescu. Şi aci ca şi la Sulina, au fost întemeiate autorizaţii de muncă cari însă se eliberează celor în regulă cu actele de identitate, stare civilă, militară, etc. Un triaj restrâns se face pentru muncitorii flotanţi cărora nu li se eliberează autorizaţia dat fiind că din mănunchiul actelor cerute le lipsesc de obicei Biletul Biuroului populaţiei.

Nenumărate proecte de regulamentare a muncii în portul Constanţa au fost, în anii din urmă alcătuite, — nici unele însă n'au avut până acum decât caracterul convenţional, ele fiind întocmite prin înţelegerea părţilor : muncitori şi agenţii.

Veşnicile neînţelegeri dintre muncitori au dat naştere şi la preocupări ce trebuiau să ducă la reglementări generale şi permanente. Aşa a fost alcătuit aci şi supus spre însuşire, ministerului muncii, următorul regulament:

Art. 1. — Munca în port va fi efectuată numai de către muncitori obişnuiţi, înscrişi la căpităuia portului.

Muncitorii neînscrişi le căpităuia portului vor fi admişi la lucru numai în mod excepţional când aglomerarea lucrărilor ar reclama un surplus de braţe peste cele înscrise la căpităuie.

Admiterea la muncă a acestor lucrători se va face numai cu autorizaţiunea prealabilă a Comisiunei prevăzută mai jos.

Art. 2. — In cazul când anumite lucrări reclamă specialişti cari nu se găsesc printre muncitorii înscrişi la căpităuie, se pot angaja, cu autorizarea prealabilă a Comisiei amintite, elemente cu pregătire specială din afară de port, în numărul strict necesar.

Aceşti muncitori vor fi înscrişi la căpităuia portului numai pentru durata muncii speciale de executat.

Art. 3. — Se înfiinţează o Comisiune a muncii compusă din: Inspectorul Şef al Muncii, Căpitanul Portului, Delegatul Camerei de Comerţ şi un reprezentant al muncitorilor.

Art. 4. Reprezentantul muncitorilor va fi ales dintre muncitorii prevăzuţi la art. 1 al. 1 cu majoritatea de voturi şi confirmat de Ministerul Muncii.

Mandatul său va dura un an, putând fi revocat însă de Ministerul Muncii chiar înlăuntrul acestui termen, în caz de abateri grave.

www.ziuaconstanta.ro

După aceiaşi procedură se va alege şi supleantul reprezentantului muncitorilor, care va înlocui pe acesta din urmă, în caz de lipsă.

Art. 5. — Comisiunea muncii va avea sarcina de a fixa normele de repartiţie a muncei în port, în aşa condiţiuni, în cât munca să se execute prin rotaţie şi în mod egal de către toţi muncitorii prevăzuţi la art. 1 al. 1.

Comisiunea muncii va fixa de asemenea numărul necesar al conducătorilor însărcinaţi cu supravegherea executării muncii în port, ţinând seamă de numărul muncitorilor înscrişi la căpităníe, de felul reparaţiei lucrărilor şi activitatea portului.

Această Comisiune va întocmi tabloul nominal al conducătorilor de muncă şi va fixa normele de repartiţie a muncii prin rotaţie şi în mod egal între conducătorii înscrişi pe tablou.

Art. 6. — Conducătorul de muncă în port trebue să îndeplinească următoarele condiţiuni:

a) Să fie cetăţean român şi să fi satisfăcut legea recrutărei.

b) Să aibă ştiinţă de carte.

c) Să aibă o practică neîntreruptă de muncitor de port de cel puţin cinci ani de zile.

d) Să fie cunoscător în efectuarea tuturor lucrărilor de încărcare şi descărcare.

e) Să nu se fi făcut vinovat de incorectitudini, nepricepere şi rea voinţă în executarea lucrărilor încredinţate, sau nerespectarea legilor şi regulamentelor în vigoare, referitoare la munca în pot.

f) Să nu fi suferit vre-o condamnare penală pentru vre-una din următoarele fapte : abuz de încredere, delapidare de bani publici, excrocherie, falş, furt, tăinuire, luare de mită, plăzmuire de monedă sau sigilii şi sustragere de sub sechestru.

g) Să nu exercite profesiunea de cârciumar sau birtaş.

Art. 7. — In cazul când un conducător nu mai îndeplineşte condiţiunile specificate la al. a, c, e, f, g, de mai sus, sau părăseşte portul pentru o durată mai mare de şease luni neîntrerupt, comisiunea îl va declara decăzut în calitatea de conducător.

La fel se va proceda şi faţă de cel care se face vinovat de beţie repetată.

Art. 8. — Contestaţiile cu privire la deciziunile comisiunei muncii se vor înainta Ministerului Muncii în termen de 15 zile dela pronunţarea Comisiunei Muncii şi Ministerul Muncii va decide asupra lor în termen de 15 zile dela sesizare.

Art. 9. — Comisiunea Muncii va avea dreptul de a controla condiţiunile în care se efectuiază munca în port, precum şi condiţiunile în care se face plata conform tarifelor în vigoare, având dreptul de a lua măsurile necesare pentru respectarea legilor, regulamentului şi a deciziunilor existente.

Art. 10. — Tarifele de muncă stabilite prin convenţiile colective de muncă sau prin hotărârile de arbitraj sunt fixe.

Art. 11. — Se înfiinţează un biurou al muncei în port condus de un delegat al Ministerului Muncii, asistat de un funcţionar al Căpităniei Portului şi de un funcţionar al Camerei de Comerţ.

Acest biurou va funcţioona sub controlul şi supravegherea Comisiunei muncei şi va avea însărcinarea de a angaja munca în port, de a face repartiţia acestei munci după normele fixate de Comisiunea Muncei

www.ziuaconstanta.ro

şi de a face plăţile în conformitate cu tarifele în vigoare şi în raport cu munca prestată.

Acest biurou îşi va avea sediul la Căpitănia de Port.

Art. 12. — Societăţile muncitoreşti, sindicatele sau echipele de muncitori nu au dreptul de a face angajamente de muncă în port.

Art. 13. — Biuroul muncii va fi obligat de a avea în permanenţă tabloul muncitorilor înscrişi în port după speciaităţi, tabloul conducătorilor de muncă şi un registru de evidenţă zilnică al muncilor contractate, efectuate şi plătite.

Acest din urmă registru va trebui să fie numerotat, parafat şi sigilat de Comisiunea Muncii.

Art. 14. — Agenţiile şi Casele de Comerţ sunt obligate a se adresa Biuroului muncii pentru ori ce efectuare al muncei în care scop vor înştiinţa la timp acest biurou, cerând numărul de muncitori necesari şi făcând tot odată cunoscut acestui biurou care este tonajul vasului care urmează să fie încărcat sau descărcat.

Art. 15. — Biuroul muncii va înştiinţa din timp pe conducătorul de muncă ce urmează pe tablou, fixând numărul şi numele muncitorilor ce urmează a lucra sub supravegherea sa.

Conducătorul de muncă este obligat a lua măsuri pentru ca muncitorii atribuiţi de biurou să fie prezenţi la muncă la timpul fixat.

Art. 16. — Conducătorul de muncă este obligat de a întocmi zilnic listele de plată după formularele procurate de biuroul muncei pe care le va depune la biuroul muncei spre a servi la facerea plăţilor pentru munca efectuată.

Art. 17. — Conducătorul care va refuza pentru prima oară de a primi munca atribuită de biuroul muncii îşi va pierde rândul de muncă; în caz de refuz repetat, el va putea fi şters temporar prin hotărârea Comisiunei Muncei de pe tabloul de conducători.

Art. 18. — Muncitorul care nu este prezent la repartizarea muncei nu se mai pune la lucru în aceia zi.

b) Muncitorul care părăseşte munca nemotivat înainte de lăsarea pavilionului căpităniei portului, pierde dreptul de plată la acea zi.

c) Muncitorul care părăseşte munca angajată nemotivat înainte de terminarea ei, pierde dreptul la plată. Sumele rămase din neplata acestor muncitori se vor consemna pe numele Ministerului Muncei la Ad-ţia Financiară şi vor servi exclusiv la opere de asistenţă pentru muncitorii portului Constanţa.

d) Beţia atrage excluderea pe acea zi dela muncă.

e) Muncitorul care nemotivat lipseşte dela muncă timp de o săptămână, se sterge din muncitorii portului.

f) Beţia repetată atrage ştergerea de pe tabloul muncitorilor din port.

g) Furtul, contrabanda, îndemnul la nesupunere, provocare de scandaluri, agitaţie în rândurile muncitoreşti, insulte aduse funcţionarilor publici, nesupunere la dispoziţiunile conducătorilor de muncă, ofense, ameninţări aduse publicului şi alte cuvinte similare, atrage excluderea muncitorului din cuprinsul portului, în urma hotărârei pronunţată de Inspectorul Muncii şi Căpitănia Potrului.

Art. 19. — Cei nemulţumiţi de dispoziţiunile luate de biuroul muncii, îşi vor adresa reclamaţiunile lor comisiunei muncii în termen de 24 ore.

Hotărârile Comisiunei muncii date în prima instanţă pot fi apelate

www.ziuaconstanta.ro

la Ministerul Muncii în termen de opt zile dela pronunţare.

Art. 20. — Biuroul Muncii va face plata după următoarele norme: Din suma brută depusă de agenţie în raport cu tonajul, manifestul de vapor şi conform cu tarifele în vigoare, se vor face următoarele reţineri:

a) 30% pentru scule.

b) 0.50% pentru plata funcţionarilor biuroului muncii şi cheltueli de Ad-ţie.

c) Cota fixată de Comisiunea Muncii pentru plata conducătorului, care în nici un caz nu va putea depăşi ....%.

d) Nici o altă reţinere sub nici o formă şi ori ce titlu nu este admisă.

Suma netto rămasă după reducerea acestor reţineri se va distribui muncitorilor respectivi în raport cu zilele lucrate.

Art. 21. — Din suma obţinută prin reţineri dela al. b, se va plăti diurna de câte 200 lei, funcţionarilor biuroului muncii. Sumele ce vor prisosi după achitarea diurnelor şi a cheltuelilor de Ad-ţie se vor consemna la Administraţia Financiară pe numele Ministerului Muncii şi vor servi exclusiv la opere de asistenţă pentru muncitorii portului Constanţa.

Art. 22. — Sculele necesare dintre Soto Palanc şi hambarul vasului, vor fi procurate de vas.

Celelalte scule necesare pe cheiu la încărcare şi descărcare, se vor procura de biuroul muncii.

Art. 23. — Toate dispoziţiunile Ministerului, contrare celor de faţă, sunt şi rămân desfiinţate.

Art. 24. — D-l Dir. G-ral al Muncii este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei deciziuni.

Tot din iniţiativă particulară au mai fost întocmite alte două proecte de asemenea natură, unul prevăzând în plus stipulaţiunea după care «*munca în porturi se va executa numai prin rotaţie, pe echipe, în asemenea condiţiuni, încât muncitorii reglementari înscrişi la Căpitănie să obţină lucru în mod egal*» şi prevăzându-se în acelaş timp respectarea tarifului colectiv de muncă; al doilea insistând mai mult asupra atribuţiunilor de control strict pe care trebuie să le aibă Comisiunea, de care se vorbeşte şi în proiectul de regulament ce-l reproducem în întregime.

Ce se poate reţine realmente din toate aceste preocupări, pentruca reglementarea muncii în port să fie conformă cu spiritul şi prevederile legilor noastre?

Pe cale de reglementare locală sau de deciziune ministerială, puţin lucru.

Pe cale de reglementare locală nu se poate recurge decât la mijloacele convenţionale de reglementare — la contracte, încheiate între părţi cu garanţiile şi puterile prevăzute pentru asemenea convenţiuni. Ori am văzut că cercul vitios al muncii de port împiedică aplicarea mijloacelor convenţionale. Dacă sistemul ar fi perfect aplicabil şi în ceiace priveşte introducerea clauzelor de respectarea obligaţiunilor luate, atunci convenţia colectivă de lucru, care ţine loc şi de tarif de muncă şi de regulament, ar fi suficientă pentru această reglementare.

Pe cale de decizie ministerială nu se poate stabili un Regulament decât numai în limita în care acesta întră în prevederea sau spiritul legilor existente, — legilor referitoare la muncă şi Codul civil.

Ori, începând cu Bursa muncii a d-lui Jean Bart şi terminând cu proiectele pe cari le-am citat, toate păcătuiesc în ceiace priveşte acordul lor cu legile ţării: îngrădesc şi libertatea muncii şi, mai ales, libertatea

www.ziuaconstanta.ro

de contractare — libertate de drept comun ce stă la baza legislaţiei statului nostru. Intemeiate chiar, Regulamentele în chestiune nu pot să stee în picioare atâta timp cât o lege specială nu abrogă unele din principiile contrare lor, atâta timp cât acestea, puse de acord cu legile, nu vor dobândi putere executorie.

Prin ce, de exemplu, la refuzul părţilor de a recunoaşte legalitatea unui Biurou al muncii sau a unei comisiuni de împărţire de muncă şi de plăţi, vor putea fi acestea obligate să se supuie Biuroului sau Comisiei, dând este ştiut că contractele de încărcare şi descărcare de vase sunt încheiate nominal şi individual între părţi şi în baza acestei încheieri părţile — ele, deţin obligaţiuni şi beneficii ce le aparţine în propriu? Prin ce, deasemeni, presupunând că tot pe cale de convenţie s'ar ajunge la un moment dat la recunoaşterea acestui Biurou sau Comisie, ar putea fi această recunoaştere imposabilă unor echipe noi de lucrători sau Case de Agenţii noui întemeiate, cari n'au semnat actul convenţional?

O decizie ministerială ce ar încerca o atare impunere ar fi anulată de orice instanţă ordinară de drept comun.

Evident, sunt unele prevederi în proectele de regulament ce am citat cari pot fi adaptate şi impuse de Ministerul Muncii; — nenorocirea face însă ca acestea să nu fie dintre acelea ce soluţionează problema.

CONCLUZIUNI

In astfel de condiţiuni se pune logic întrebarea: care ar fi atunci calea ce ar duce la reglementare stării actuale a muncii de port?

Pentru a căuta să răspundem la întrebare, va trebui mai întâi să ne reamintim de cauza iniţială a răului din starea actuală a muncii din port.

Aceasta este, netăgăduit, asimilarea contractului de muncă de port cu contractul individual de locaţiune de serviciu din codul civil.

Regimul acestuia din urmă aplicat contractului, sui generis, din munca de port falşifică, prin delegaţiunea de voinţă, de care ne-am ocupat, — care, în speţă, este o ficţiune juridică, — consecinţele acestuia.

In această asimilare sub acelaşi regim a două contracte cari nu se aseamănă, stă tot răul.

Trebuie distins mai întâi, deci, contractul de muncă din porturi de contractul individual de locaţiune de serviciu.

Odată această operaţiune făptuită, rămâne să se stabilească ce tip de contract este acela al muncii de port.

Noul cod al muncii, — votat şi nepromulgat, — tinde să introducă acest contract în rândul contractelor de echipă, contract definit a fi: «*o convenţiune de muncă care are loc în acelaş timp între mai mulţi salariaţi şi un antreprenor (patron), în acelaş timp*».

Acest contract însă nu se depărtează în principiile sale de Codul civil. Este expres prevăzut că în urma încheierii lui «*raporturile juridice se stabilesc între antreprenor (patron) şi fiecare salariat din grupul contractant*». Dacă contractul de echipă s'ar opri aci, el s'ar putea aplica muncii de port cu efect salutar.

Contractul de echipă din codul de muncă însă mai prevede ceva şi anume: «*pentru tot ceiace priveşte execuţiunea muncii, şeful de echipă* (deci se prevede un şef) *este mandatarul prezumat al antreprenorului în raporturile sale cu salariaţii*». Deci acest personagiu, — fără de care se pare, nu se poate încheia un contract de echipă, — *fiind şi manda-*

www.ziuaconstanta.ro

tarul patronului, este în acelaş timp şi şeful echipei». Codul stipulează chiar în mod expres în acest sens.

Ceva mai mult, legea dă acestui «*şef*» de echipă puterea ca prin consimţământul părţilor — consimţământul muncitoilor îl ia prin forţa lucrurilor — să facă plăţi şi să răspundă personal; — patronul este absolvit în acest caz de achitarea salariilor sau de alte obligaţiuni pe care contractul le stipulează în sarcin patronului.

Aşa fiind, contractul de echipă nu numai că este asimilat şi el contractului individual de muncă din dreptul civil dar printr'o derivaţiune directă din acest principiu, nu înlătură măcar interpusul de azi — «delegatul» — care creiază toate abuzurile, ci din contră, îi dă existenţă legală, cu o putere reală în execuţiunea şi consecinţele unui contract ce privesc alte părţi decât pe el.

Aşa fiind, exploatarea de azi a muncii de port ia caracterul legal şi va fi păstrată în întregime cu toate defectele ei.

Deci nu prin contractul de echipă se poate ajunge la reglementarea muncii de port.

După părerea noastră un singur tip de contract s'ar putea aplica muncii de port: *contractul de comandită de lucru.*

Şi acesta este un contract de echipă însă cu un tip special, în mod particular potrivit acestei munci. Contractul de comandită de lucru este o convenţiune ce intervine între un patron şi mai mulţi lucrători pentru un preţ convenit. Munca este împărţită în interiorul grupului contractant de către contractanţi, tot astfel cum e împărţit şi preţul.

Felul muncii de port : muncă prestată într'un timp egal şi de calitate egală, indică prin el însăşi repartiţiunea beneficiului: aceia cunoscută sub numele de comandită egalitară: împărţeală egală.

Contractul de comandită de lucru este aplicat cu mult succes în industria tipografică, şi mai ales la apariţia ziarelor. Aci câţiva lucrători iau în lucrare zaţul unui ziar; împart pe numărul lor în părţi egale, numărul coloanelor de lucrat în aşa fel că partea fiecăruia devine fixă şi egală cu a celorlalţi; odată munca terminată şi plata încasată, şi aceasta se împarte în mod egal.

In fapt în munca de port lucrarea de efectuat este luată la fel: de un grup de muncitori (fiind numai grupul capabil s'o efectueze) sau în numele unui grup de muncitori; împărţeala acestei munci la efectuare se face egal, urmează numai ca plata să fie repartizată în mod egal.

Odată stabilit că numai acest tip de contract are aplicabilitate în munca de port, *mai rămâne ca pe cale de lege să fie impus ca singurul admisibil în această muncă.*

Prin introducerea contractului de comandită de lucru se stabileşte astfel dela început echitatea la care au dreptul să aspire şi pentru lipsa căreia se plâng azi, muncitorii de port.

Ca instituţiune care să stabilească egalitatea părţilor: muncitor şi patron (scăpând pe cel dintâi din situaţiunea de a accepta de nevoie, orice condiţii) trebuie să rămână tot contractul colectiv; va trebui însă întărit în efectele sale, prin două prevederi legale : *1. Odată majoritatea muncitorilor de port şi o parte din patronii respectivi căzuţi de acord pentru încheierea unei convenţiuni, aceasta să devină obligatorie pentru toţi patronii şi muncitorii ce lucrează în raza lui. 2. Să se introducă în contract, obligatoriu, nu numai clauza respectării lui, dar mai ales şi clauza sancţiunei în caz de nerespectare* — sancţiune care va trebui să fie de aşa natură încât să înfrunte o eventuală încălcare.

www.ziuaconstanta.ro

Ca mijloc de control (şi al convenţiunei colective de muncă când ea există) să se întroucă obligativitatea afişerii preţurilor cu care s'a încheiat fiecare contract de muncă, odată cu afişarea listei de muncitorii cari au participat la muncă şi cu suma ce li se cuvine.

Pentru operaţiunea aceasta va trebui găsită, deasemenea, soluţiunea de a o face efectiv aplicabilă.

Rămâne chestiunea repartiţiei muncii. Aceasta este cea mai delicată problemă. Atâta vreme cât libera tranzacţie îşi va avea câmpul deschis în munca de port, o soluţie radicală, care să poată asigura, fie şi o rerartiţie *relativ* justă, nu se poate imagina.

O rotaţiune a muncii nu poate avea loc decât cu consimţământul ambelor părţi, ori tocmai aci este nodul gordian al chestiunei. Dar chiar dacă s'ar ajunge la întronarea rotaţiunei, sistemul aduce cu sine unele defecte ce-i pune în pericol funcţionarea, şi anume :

1. — Pentru a se face o rotaţiune serioasă ar trebui ca toţi muncitorii să fie băştinaşi, stabili, ceiace nu e cazul pentru jumătate din ei; cu cei nebăştinaşi nu se poate aplica o rotaţiune fixă, numărul lor variind după sezoane.

2. Băştinaşii — înţelegând prin aceasta muncitorii vechi — nu primesc rotaţiunea pentru orice fel de muncă, decât numai în caz de lipsă de lucru, forţaţi de nevoie. Astfel muncitorii vechi nu se vor supune să muncească drept cărători — lucru pe care-l fac şi azi.

3. — Sunt printre muncitorii de port oameni trecuţi de o anumită vârstă cari nu mai pot fi puşi în rotaţiune, la munci grele şi cari azi sunt toleraţi, fie la comandă, fie la vinci, fie, în fine, la descotat. Ce se va face cu aceştia în sistemul rotaţiunei ?

Chestiunea se complică şi mai mult cu specialiştii. Pentru a face o rotaţiune cu aceştia se pune firesc întrebarea : cari vor fi declaraţi specialişti ? Pe ce bază ? Presupunem că se va face, pentru declararea lor, un examen. La acest examen, sunt sigur, vor reuşi — exceptând doar două sau maximum trei specialităţi (cum e stivajul la scânduri) — toţi lucrătorii vechi. Cum se va aplica rotaţiunea în cazul acesta?

Cum se va aplica rotaţiunea în epoci de şomaj, foarte curente în munca de port? Dar atunci când numărul muncitorilor sporeşte într'un port din cauza inactivităţii celuilalt, cum se întâmplă în timpul îngheţului Dunării?

Iată o seamă de consideraţiuni cari ne fac să conchidem că rotaţiunea în munca de port nu-şi va avea aplicabilitate..

Bursa muncii dela Sulina atât de chibzuit întemeiată de d. E. Botez, s'a desfiinţat tocmai pe chestiunea rotaţiunei şi a imposibilităţii mărginirii libertăţii de tranzacţie.

Părerea noastră este că atât timp cât nu se va găsi util să se schimbe sistemul de legiuiri în ceiace priveşte chestiunile muncitoreşti, şi el va continua să aibă la bază principiile codului civil, să nu se încerce, nici măcar pe cale convenţională, o repartiţiune a muncii de port; *să se caute însă să se declare munca aceasta profesiune şi să se puie astfel noilor veniţi unele restricţiuni, fie de timp, fie de cunoştinţe* — restricţiuni cari să împiedice afluenţa actuală din munca de port.

Mai rămâne chestiunea «Comisiunei de control» atât de desbătută în ultima vreme.

Fără îndoială nici pe departe nu poate fi vorba ca în lipsa unei legi speciale să i se poată da acesteia, atribuţiunea de a contracta munci şi face plăţi. Nu ştiu dacă, date fiind apucăturile noastre politice şi mo-

www.ziuaconstanta.ro

ravurile din port, ar fi de dorit vreodată să se creieze o comisiune cu astfel de atribuţiuni. Este vorba numai de o comisiune de control care la cerere şi din proprie iniţiativă să poată face cercetări atât în ceiace priveşte contractarea muncii cât şi în ceiace priveşte repartiţia plăţii.

Chiar şi cu această atribuţiune, restrânsă, noi credem că o atare comisiune este inutilă. Ne bazăm în spusele noastre pe următoarele motive:

1. — Ca toate comisiunile ce se alcătiesc de câţiva ani încoace încontinuu, mai pe la toate instituţiile şi autorităţile, nici aceasta, efectiv, nu va funcţiona. Nu se va întruni dacă nu va fi plătită şi va face numai act de prezenţă dacă va fi plătită. Tristul exemplu ce în această privinţă îl avem la instituţiuni mai vechi, e concludent. N'avem decât să ne amintim de comitetele breslelor dela Corporaţiile de meseriaşi.

2. — Mai este însă şi chestiunea de principiu: ce va trebui să facă această comisiune? Să constate abuzuri? Furturi calificate de codul penal? Nu ea va fi în cădere să judece acest lucru; iar semnalarea infracţiunilor este un drept ce aparţine oricui. Deci comisiunea n'are o raţiune specială de a fi.

Mai mult încă, acest organ nu va avea nici mijloace eficace de investigaţiune, căci dacă va putea constata plata făcută la un vapor, nu va putea — neavând dreptul să controleze registrele comerciale — stabili suma reală a contractului încheiat între patron şi delegat; aceasta în cazul când contractele de muncă nu sunt reglementate de un contract colectiv. In cazul când sunt, nu e nevoie de o Comisiune pentru constatarea identităţii preţurilor.

Dat fiind sistemul afişării contractelor şi plăţilor preconizat de noi, credem că singurul lucru ce ar rămâne de făcut este acela de a se extinde puterile de investigaţiune ale inspectorului muncii.

In tot cazul un mijloc serios de control — am putea spune singurul mijloc serios de control — care ar trebui aplicat în munca de port este Sindicatul profesional. Pentru a se face însă din acesta, organul trebuitor, el va trebui scos din angrenajul în care se găseşte azi în munca de port: acela de angajator de muncă şi ocrotitor de muncitori, şi spre a se atinge acest ţel, credem, trebuie căutat ca muncitorii de port, fiind de o singură breaslă, în acelaş oraş, în acelaş loc, la aceiaşi muncă, *să nu se poată constitui decât într'un singur sindicat.*

Din cele ce am expus până aci rezultă nedîndoios un singur lucru: că o lege organică, specială, pentru munca de port este absolut necesară. Ea va trebui îndelung studiată şi pregătită.

Pentru aceasta Ministerul Muncii are şi chemarea şi competenţa.

www.ziuaconstanta.ro

Activitatea culturală a Camerei de Comerţ şi Industrie

de JEAN STOENESCU DUNĂRE
Directorul Şcoalei Superioare de Comerţ de Băeţi, Constanţa

Un oraş cum este Constanţa, aşezat cu faţa către întinsul mărilor pe drumul cărora se perindă bogăţiile sosite sau trimise de la popoare la popoare, îşi are o însemnătate a cărei importanţă nu putea să scape din vederea oamenilor cari au condus în trecut precum şi celor cari conduc în prezent, Camera de Comerţ din Constanţa.

Portul nostru la Mare, joacă un rol de căpetenie în viaţa economică a ţărei şi acest rol tinde a se impune ca un factor diriguitor în viitoarele desvoltări, la cari aspiră marele comerţ. Precum se ştia că întreprinderile cu tendinţe de generalizare pe care comerţul le răspândeşte cu profusiune în viaţa naţiunei, au nevoe de a fi discernate, studiate şi îndrumate de elemente române cu competinţă profesională, era natural ca învăţământul comercial să preocupe de aproape Instituţia conducătoare.

Şi aci revine meritul Camerei de Comerţ, care susţinută de această înaltă concepţie de naţionalism, a păşit la lucru şi a înzestrat oraşul cu şcoli comerciale.

In anul 1903 exista la Constanţa o secţie comercială pe lângă gimnasiul locàl.

In anul 1905 această secţiune se desfiinţează. Se reînfiinţează în 1907 şi se menţine până în 1911 când din nou încetează de a fiinţa.

In anul 1915 se înfiinţează şcoala practică comercială de băeţi curs seral. Are trei clase şi continuă de a funcţiona şi în prezent.

După răsboiu, România pătrunde în concertul marelor popoare, intră definitiv în hotarele sale etnice şi juste şi conştientă de bogăţiile nesfârşite ce le posedă, ea îşi dă seama de potenţialul cu care ramura comerţului se alătură de celelalte câmpuri de producţiune ale Ţărei şi hotărăşte cu tărie ca învăţământul comercial să răspundă la chemarea timpului.

Camera de Comerţ din Constanţa a înţeles lămurit acest apel pe

www.ziuaconstanta.ro

care şi l-a însuşit cu bună voinţă. Intreg meritul şi toată onoarea revine tuturor conducătorilor şi membrilor Camerei de Comerţ. Astfel au răsărit, au crescut şi continuă de a păşi temeinic pe drumul viitorului atâtea şcoli comerciale în Constanţa unele întreţinute integral de Cameră, altele subvenţionate de această instituţie:

A. — Şcoala practică curs seral de băeţi (cursurile durează 3 ani) înfiinţată în anul 1915; funcţionează şi în prezent în localul şcoalei superioare comerciale de băeţi şi este subvenţionată de Camera de Comerţ.

B. — Şcoala superioară de Comerţ de băeţi, înfiinţată în anul 1920 (Preşedinte al Camerei era domnul George Georgescu) (cursurile durează 4 ani).

C. — Şcoala elementară de comerţ de băeţi, înfiinţată în anul 1923 funcţionează în localuul închiriat pentru acest scop de Camera de Comerţ. Este subvenţionată de această instituţie (cursurile durează trei ani).

D. — Şcoala Superioară de Comerţ de fete, înfiinţată în anul 1925 funcţionează în localul închiriat de Camera de Comerţ pentru acest scop. Este subvenţionată de această instituţie (cursurile durează patru ani).

E. — Şcoala superioară curs seral de băeţi înfiinţată în anul 1925, funcţionează în localul şcoalei superioare de comerţ de băeţi. Este subvenţionată de Camera de Comerţ (cursurile durează trei ani).

Se găsesc deci în oraşul Constanţa cinci şcoli de învăţământ profesional comercial, cari sunt susţinute de Camera de Comerţ, din Constanţa.

Prin aceste şcoli s'au perindat şi continuă a se perinda tinerele generaţii, cari pregătite la lumina învăţământului, au absolvit cu succes şcolile şi ocupă azi posturi însemnate în Comerţ, la Instituţii de bancă, în industrii, etc.

Pe calea astfel deschisă se îndrumează necontenit generaţii vioaie, harnice şi conştiente de rolul lor.

Aceste cuiburi de lumină trăesc sub proteguirea Camerei de Comerţ care nu pregetă şi nici nu precupeţeşte sacrificiile băneşti cerute pentru a le întreţine.

In bugetul Camerei se alocă anual sume cari depăşesc 2.500.00 lei pentru întreţinerea acestor şcoli. Tot în vederile Camerei de Comerţ din Constanţe este şi proectul clădirei şcoalei superioare de comerţ de băeţi pentru realizarea căreia va fi nevoie de câteva zeci de milioane.

In mod echitabil revine Camerei de Comerţ din Constanţa, conducătorilor ei din trecut şi conducătorilor ei actuali, onoarea şi cinstea de a fi îmbrăţişat cu atâta căldură, ridicarea prin învăţământ şi cultură a tineretului român, pe care-l pregăteşte pentru binele şi viitorul Ţărei.

www.ziuaconstanta.ro

Regele Carol și Dobrogea

Acte comemorative și cuvântări.

Proclamațiunea M. S. Regale către Dobrogeni.

14/26 Aprilie, 1878.

NOI CAROL I,

Prin grația lui Dumnezeu și voința națională, Domn al Românilor,
La toți de față și viitori, sănătate.

Locuitorilor Dobrogei,

Marile Puteri Europene, prin tractatul din Berlin, au unit țara voastră cu România.

Noi nu intrăm în hotarele voastre, trase de Europa, ca cuceritori; dar, o știți și voi, mult sânge românesc s'a vărsat pentru desrobirea popoarelor din dreapta Dunărei.

Locuitorilor de orice naționalitate și religiune, Dobrogea, vechia posesiune a lui Mircea-cel-Bătrân și a lui Ștefan-cel-Mare, de astăzi face parte din România. Voi de acum atârnați de un Stat, unde nu voința arbitrară, ci numai legea desbătută și încuviințată de națiune hotărăște și ocârmuește cele mai sfinte și mai scumpe bunuri ale omenirei: vieața, onoarea și proprietatea, sunt puse sub scutul unei Constituțiuni pe care ne-o râvnesc multe națiuni străine. Religiunea voastră, familia voastră, pragul casei voastre, vor fi apărate de legile noastre, și nimeni nu le va putea lovi, fără a-și primi legiuita pedeapsă.

Locuitorilor musulmani, dreptatea României nu cunoaște deosebire de neam și de religiune. Credința voastră, familia voastră vor fi apărate de o potrivă ca și ale creștinilor. Afacerile religiunii și ale familiei vor fi pentru voi încredințate apărării muftiilor și judecătorilor aleși din neamul și legea voastră.

Și creștini și musulmani, primiți dar cu încredere autoritățile române; ele vin cu anume însărcinare de a pune capăt dureroaselor încercări prin cari ați trecut, de a vindeca ranele războiului, de a apăra persoana, averea

www.ziuaconstanta.ro

şi interesele voastre legiuite, în sfârşit de a vă desvolta buna stare morală şi materială.

Armata română, care intră în Dobrogea, nu are altă chemare decât de a menţine ordinea şi, model de disciplină, de a ocroti paşnica voastră vieţuire.

Salutaţi dar cu iubire drapelul român, care va fi pentru voi drapelul libertăţii şi al păcii.

In curând provincia voastră, pe calea constituţională, va primi o organizaţiune definitivă, care va ţine seamă de trebuinţele voastre, care va aşeza pe temelii statornice poziţiunea voastră cetăţenească. Până atunci autorităţile române au ca întâia îndatorire de a cerceta şi îndestula trebuinţele voastre, de a îngriji de bunul vostru traiu, de a vă face a iubi ţara la a căreia soartă de acum este lipită şi soarta voastră.

Ca întâia dovadă a părinteştii Noastre îngrijiri pentru voi, a dorinţei Noastre de a uşura greutăţile voastre, Noi desfiinţăm dijma de orice natură, pentru anul 1879. Dela 1 Ianuarie 1880, ea va fi înlocuită prin o dare băneasca mai dreaptă şi mai uşoară pentru agricultori.

Emleacul (impozit pe capitalul imobiliar din oraşe şi sate), impozitul pe venitul imobiliar din oraşe, temetuatul (impozitul de 3 la sută asupra lucrului agricultorilor şi meşteşugarilor), impozitul asupra chirii cârciumilor, cafenelelor, băcăniilor, hanurilor, toate aceste se vor preface, dela 1 Ianuarie 1879; într'o dare bănească mai uşoară şi mai dreaptă; iar bedelul (impozit pentru scutirea din armată), darea entizab (taxa de 2 şi jumătate la sută pe vânzarea vitelor) şi taxa pe mori se desfiinţează cu totul.

Aşa dar chemând binecuvântarea Celui-A-Tot-Puternic, în numele şi cu învoirea Europei, Noi luăm astăzi în stăpânire provincia Dobrogea, care devine şi este ţară română şi, trimiţându-vă domneasca Noastră salutare, vă urăm ca această zi să devie, pentru această nouă parte a României, începutul unui viitor de pace şi de înflorire, începutul bunului trai şi al înfrăţirii între fiii aceleaşi ţări.

Document comemorativ la punerea pietrei fundamentale a podului Carol I.

9 (21) Octombrie 1890.

NOI CAROL I

Prin graţia lui Dumnezeu şi voinţa naţională, Rege al României.

Aducem la ştiinţa tuturora, cele ce urmează:

Răsboiul, purtat în anii dela 1877, până la 1878 de vitejii României, pe câmpiile Bulgariei, întins-a hotarele ţării noastre peste ţărmul drept al Dunării şi făcut-a Regatul României stăpân la Marea Neagră, întrupându-i Dobrogea.

De atunci, necontenit pironită Ne-a fost gândirea la această provincie, însă măreţul Danubiu ne-a oprit şi Ne opreşte să dăm litoralului Mării Negre şi porturilor lui viaţa şi desvoltarea trebuincioasă pentru prosperitatea economică a ţării.

Numai construcţiunea unui pod peste Dunăre înlătureză aceste pedici.

Corpurile noastre Legiuitoare, încălzite de focul nestins al iubirii

www.ziuaconstanta.ro

de ţară, au hotărât în anul 1883 clădirea acestui pod şi Noi am sancţionat în acelaş an patriotica lor hotărâre.

Azi inginerii români clădesc podul.

Nu vor trece decât câţiva ani şi săvârşită va fi o grandioasă lucrare, un monument care va transmite urmaşilor noştri şi generaţiunilor viitoare dovadă de puterea de viaţă, patriotismul şi hărnicia României actuale.

Fie ca această măreaţă lucrare să sporească prosperitatea şi gloria scumpei noastre ţări, fie ca prin ea să se strângă legăturile cari unesc Dobrogea cu Patria-mumă, fie ca porturile ei să ajungă la o splendoare vrednică de solicitudinea ce le poartă ţara.

Preţuind aşa valoarea podului peste Dunăre la Cernavoda, hotărât-am să se aşeze în prezenţa Mea, a Principelui Ferdinand Moştenitorul presumtiv al Coroanei, a Miniştrilor cari se află la cârma ţării, piatra fundamentală în zidăria care formează cel dintâiu picior al podului pe ţărmul stâng al Dunării.

Acest document comemorativ s'a semnat de Noi în două exemplare, cari s'au investit cu sigiliul Statului.

Un exemplar însoţit de monetele curente, se va îngropa de Noi în piatra fundamentală în ziua a noua a lunei Noemvrie, anul 1890, dela nasterea Mântuitorului, în al 25-lea al Domniei Noastre, şi al 10-lea dela înfiinţarea Regatului României; cel de al doilea exemplar se va păstra în Arhiva Statului.

Ministrul Lucrărilor publice, rostise:

Toast la masa pentru punerea pietrei fundamentale a podului Carol.

9 (21) Octombrie 1890.

SIRE,

Spintecând munţii şi înlănţuind valurile, Traian îşi deschise o cale; aşa se rosteşte o inscripţiune bătrână de aproape optsprezece secole.

Pe acea cale, Marele Impărat duse civilizaţiunea romană dela Nistru la Tissa, dela Tissa la Nistru; opera lui de colonizare fu aşa de vârtoasă că nici furtunile nu au putut smulge neamul românesc din lanurile fecondate de bătrânul sânge roman.

Lucrarea materială era în proporţiune cu mărimea ţintei şi vestigiile ei, încă vizibile la Severin, atestă geniul celor cari au executat-o.

După aşa îndelungi timpuri, reîncepe, Sire, opera străbună, şi după cum prin podul Impăratului Roman a trecut lumina dincoace de Dunăre, prin podul Regelui Român se va implânta cultura şi înfrăţirea dincolo de Dunăre.

Podul Romanilor a fost mai măreţ decât piramidele şi coliseul; podul Românilor va fi cel mai mare depe continent, zidăriile lui ar ajunge pentru a înconjura de două ori Capitala ţării cu un val nalt de trei metri şi ferăria lui ar ţinea în cumpănă greutatea unei oaste de 60.000 oameni.

Ne putem făli cu această grandioasă întreprindere, căci inginerii români au conceput-o, inginerii români o conduc astăzi, pe când, sunt abia 30 ani, străinii ne făceau neînsemnatele lucrări de fer ce aveam.

In această scurtă amintire pare că este scrisă toată istoria noastră contimporană.

www.ziuaconstanta.ro

M. S. Regele răspunde:

Sunt foarte mişcat de cuvintele aşa de adânc simţite, ce-Mi exprimaţi cu atâta căldură, şi vă mulţumesc din suflet.

Serbarea de astăzi este o adevărată satisfacţiune pentru Mine, căci este tocmai un an de când, cu ocaziunea călătoriei Mele în Dobrogea, am făgăduit şi apoi am stăruit ca podul peste Dunăre să fie început. Astăzi făgăduiala Mea este un fapt împlinit şi sunt fericit că am putut încununa întâiul stâlp al podului, în faţa unei întruniri aşa de impunătoare şi a populaţiunii din Dobrogea, care a alergat din toate părţile spre a fi martoră la această operă, care va lega de-apururea aceste două ţărmuri ale Dunării, înfrăţind interesele şi cimentând unirea între aceste două trunchiuri ale Statului român, în chip trainic şi neperitor.

Măreaţă este lucrarea concepută şi condusă de inginerii noştri şi mândri suntem de o întreprindere aşa de însemnată care va fi isvor de bogăţie pentru ţară şi care va găsi un răsunet puternic în toată Europa.

Trebue să punem acum toate silinţele spre a isprăvi cât mai curând podul pe Borcea şi pe Dunărea mare şi portul dela Constanţa, fiindcă atunci calea cea mai scurtă între Marea de Nord şi Marea Neagră va fi deschisă şi România va stăpâni o mare parte a comerţului din Orient.

Convins că aceste prevederi se vor realiza, închin acest pahar iubitului Meu popor, care n'a cruţat nici un sacrificiu spre a întări moşia sa strămoşească şi a asigura viitorul său.

Să trăiască România!

Document comemorativ la sfinţirea vaselor de comerţ «Regele Carol I» şi «Principesa Maria»

Constanţa 1 (13) Iulie 1898.

NOI CAROL I

Din graţia lui Dumnezeu şi voinţa naţională, Rege al României,

Dela luarea în stăpânire a Dobrogii, prin care s'a deschis României coastele Mării, trecut-au douăzeci de ani, în cursul cărora neîncetat, Eu şi poporul Meu, ne-am gândit şi am muncit să nu lăsăm fără rod mijloacele puternice de propăşire pe cari le-am redobândit ţării în războiul independenţei prin vitejia oştirii noastre.

După clădirea măreţului pod „Regele Carol I", după punerea în lucrare a portului Constanţa, ajutat de Dumnezeu am înfiinţat Serviciul Maritim al Statului român pentru a face un pas nou şi hotărâtor în desvoltarea noastră economică.

Serbăm astăzi botezul vasului celui mai însemnat „Regele Carol I", care împreună cu vasul „Principesa Maria", asigură mersul regulat şi repede din Europa occidentală, prin căile noastre ferate, spre ţărmurile orientale ale Mării Mediterane.

Fie ca aceste vase „Regele Carol I" şi „Principesa Maria", brăzdând cale tot întinsă spre Orientul depărtat, să poarte cu bine şi cu fală steagul şi numele României.

Fie ca Serviciul nostru maritim să-şi ajungă în plin menirea de a spori propăşirea economică şi prestigiul naţional.

www.ziuaconstanta.ro

Aşteptând astfel roadele cele mai mănoase prin marele avânt dat activităţii noastre maritime, am voit să fiu faţă Insu-Mi, împreună cu Majestatea Sa Regina şi cu Alteţele Lor Regale Principele şi Principesa României la botezul acestor vase, cari s'au sfinţit de Prea Sfinţia Sa Episcop al Dunării-de-Jos, astăzi în întâia zi a lunei Iulie, anul una mie opt sute nouăzeci şi opt al mântuirii şi al treizeci şi treilea al Domniei Mele, martori fiind şi Miniştrii Mei, Preşedinţii şi birourile Corpurilor Legiuitoare, înalţi demnitari ai Statului, clericii ,ostaşii şi civili, şi numeroasă mulţime din iubitul Meu popor.

Acest document s'a semnat de Noi şi va fi depus spre păstrare în Arhiva Statului. El s'a transcris şi în registrele de bord ale vaselor, unde Eu am subscris.

Urare după sfinţirea vapoarelor „Regele Carol I" şi „Principesa Maria"

Constanţa, 1 (13) Iulie 1898.

M. S. Regele, pe puntea bastimentului „Regele Carol I" şi A. S. R. Principesa Maria pe puntea vasului „Principesa Maria", sparg câte o sticlă de şampanie lovind'o de peretele vasului după vechiul obicei al ţărilor maritime pronunţând următoarele cuvinte:

Acest măreţ vapor se va numi „Regele Carol I" (respectiv „Principesa Maria").

Ii urez să facă călătorii fericite pe Mările pe cari este destinat să plutească. Bunul Dumnezeu să-l aibă sub puternicul său scut şi să-l păzească contra furtunilor şi accidentelor de Mare. Să facă fală steagului românesc pe care-l poartă.

Cuvântare la masa de pe vaporul „Carol I"

Constanţa 1 (13) Iulie 1898.

La inaugurarea podului peste Dunăre am prevestit că această măreaţă lucrare ne va deschide adevărata cale comercială şi că în curând steagul român va fâlfâi în porturile cele mai depărtate. Presimţirea Mea s'a împlinit mai devreme decât puteam nădăjdui şi serbarea de astăzi aruncase de mai înainte razele sale binefăcătoare asupra tinerei noastre marine comerciale, care luase deja de fapt stăpânirea Mării prin un număr încă restrâns de vase, în fruntea cărora strălucia „Principesa Maria".

Ţara împărtăşeşte convingerea Mea că comerţul său se va desvolta într'un mod neaşteptat prin navigaţia maritimă. Datorim dar mulţumiri Corpurilor Legiuitoare că s'au putut sfinţi astăzi două vase mari şi boteza unul pe numele Meu.

Nu mă îndoesc că acest nou şi falnic vas se va înfăţişa cu vrednicie în rândurile acelor bastimente impunătoare cari înfruntă valurile furtunoase şi asigură mişcarea comercială a lumei. „Carol I", împreună cu „Elisaebta", frumosul nostru crucişător de mult cunoscut de toate marinele, trebue să ducă cu mândrie steagul nostru peste Ocean şi să vestească şi în alte continente ce avânt puternic România a luat şi cum prin o muncă statornică şi un războiu victorios ea a cucerit un loc însemnat între Statele din Europa.

Cu inima plină de bucurie, mulţumesc pentru cuvântarea călduroasă care Mi-a fost adresată şi ridic paharul Meu pentru un viitor fericit al Marinei noastre comerciale, ca şi a celei militare, sigur fiind că amândouă, în împli-

www.ziuaconstanta.ro

nirea datoriei lor, departe de ţară, vor fi însufleţite unumai de o singură simţire, vor fi călăuzite numai de un singur gând: Patria şi cinstea naţională, şi că pe vasele lor, ori unde ele se vor afla, va răsuna strigătul aşa de scump nouă tuturora: „Să trăiască România"!

Act comemorativ la aşezarea cablului Constanţa - Constantinopol

16 (29) Mai 1905.

NOI CAROL I,

Cu mila lui Dumnezeu şi voinţa naţională, Rege al României.

Fiindu-ne dat de A-Tot-Puternicul ca să ducem tot mai departe pe calea propăşirii iubita Noastră Ţară;

Dând urmare convenţiunii încheiate la 1 Martie (17 Fevruarie) anul 1899 între Noi Regele României şi Maiestatea Sa Impăratul Germaniei şi Rege al Prusiei;

Azi, în al 40-lea an al domniei Noastre ,luna Maiu, ziua 16, iar dela Christos ani 1905, pus-am pe malul Mării Negre, în noul port Constanţa, piatra de temelie, hotar de unde a pornit lanţul de sârmă purtător al gândului, care străbătând marea va lega ţărmul României cu acela al Impărăţiei Otomane.

Şi precum vasele române pornite dela acelaş liman, străbătând mările, duc în ţinuturi depărtate bogăţiile isvorâte din îmbelşugata Noastră ţară, sau pornite din ţări streine.

Tot astfel, acest lanţ va duce gândul românesc peste ţări şi peste mări, menit fiind a lega Impărăţiile Apusului cu cele mai depărtate ale Răsăritului.

Fost-au faţă la această sărbătorire iubita Noastră soţie Maiestatea Sa Regina Elisabeta, Alteţele Lor Regale Principele şi Principesa României cu Augustii Lor copii Principele Carol şi Principesa Elisabeta.

P. S. S. Episcopul Dunării-de-Jos, Miniştrii Noştri, E. S. D. Baron d. Marschal Bieberstein, Ambasadorul Impărăţiei Germane pe lângă Impărăţia Otomană; E. S. Kiazim Bey, Ministrul Turciei; E. S. Kiderlen Waechter, Ministrul Germaniei, acreditaţi pe lângă persoana Noastră.

Preşedinţii şi Vicepreşedinţii Corpurilor Legiuitoare şi ceilalţi inalţi dregători ai Statului Român mai jos iscăliţi, precum şi cei cari prin meşteşugul lor sunt chemaţi a duce la îndeplinire această lucrare.

Telegrame către Impăratul Germaniei şi către Sultan la aşezarea cablului Constanţa-Constantinopole

16 (29) Maiu 1905.

La ora 1 p. m. M. S. Regele telegrafiază depe bordul vaporului „Von Podbielsky", la Berlin, M. S. II. şi R. Wilhelm II:

In momentul când se pune cablul Constantinopol-Constanţa şi prin aceasta să adaugă ultima verigă a lanţului relaţiilor telegrafice între Berlin şi Orient, ţiu din inimă să-Ţi trimit o amicală salutare de pe ţărmul Mării Negre. Fie ca această operă, care în curs de mai mulţi ani a fost oprită în loc, prin dificultăţi a căror înlăturare nu a atârnat de noi, să fie spornică, să vie în folosul traficului mondial, şi mai ales să contribue la strângerea şi

www.ziuaconstanta.ro

mai mare a relaţiunilor Noastre intime. Cu prilejul ospăţului de astăzi, îndeplinesc o dorinţă scumpă inimii Mele, ridicând în sănătatea Ta şi a Impărătesei un toast care va întâmpina un ecou entuziast.

CAROL

M. S. Impăratul Germaniei răspunde:

Iţi trimet sincerile Mele mulţumiri pentru salutul Tău atât de călduros cu ocaziunea punerii cablului Constanţa-Constantinopol.

Salut cu vie satisfacţiune realizarea racordării telegrafice directe Berlin Bucureşti-Constantinopol, la care s'a muncit de multă vreme şi unde astăzi văd îndepărtate cu desăvârşire dificultăţile întâlnite pentru stabilirea acestei noui căi de comunicaţiune.

Nutresc împreună cu Tine speranţa că această legătură, a cărei importanţă economică egalează importanţa politică, va contribui să apropie şi mai mult încă popoarele Noastre şi să restrângă în mod şi mai intim relaţiunile Noastre mutuale.

Impărăteasa şi cu Mine Iţi mulţumim din toată inima pentru urările ce Ne exprimi şi-Ţi adresăm Ţie, precum şi Reginei, Salutul Nostru cel mai călduros.

WILHELM

Apoi la orele 2,15 de pe bordul aceluiaş vapor, M. S. Regele a expediat următoarea telegramă M. S. Sultanului:

In momentul aşezării cablului care va lega Constanţa cu Capitala Maiestăţii Voastre Imperiale, Imi împlinesc o datorie scumpă inimii Mele reînoidu-i expresia sentimentelor Mele de inalterabilă amiciţie şi urărilé pe cari nu încetez de a le face pentru fericirea Maiestăţii Voastré şi pentru preţioasa Sa sănătate.

Serbările din Constanţa, au fost înălţate prin prezenţa Ministerului plenipotenţiar al Maiestăţii Voastre acreditat pe lângă Mine, precum şi prin marea bucurie care domneşte în ţara Mea în urma magnanimei deciziuni în favoarea credincioşilor Săi supuşi de rasă română, asupra cărora Maiestatea Voastră a binevoit să răspândească atâtea binefaceri şi să mărturisească părintească Sa solicitudine.

Sunt cu adevărat atins de aceasta şi cu atât mai fericit cu cât Augusta Sa rezoluţie va contribui în mod considerabil la întărirea excelentelor relaţiuni cari există de mai mult de un sfert de secol între puternicul Imperiu al Maiestăţii Voastre Imperiale şi România.

CAROL

M. S. Sultanul a răspuns la 17 (30) Maiu:

Cu cea mai mare plăcere am primit telegrama pe care Maiestatea Voastră a binevoit să Mi-o adreseze cu prilejul aşezării cablului telegrafic.

Sentimentele de sinceră simpatie şi relaţiunile de bună prietenie sunt statornice de ani îndelungaţi între ambele Noastre guverne. Foarte mişcat de cordialele expresii cuprinse în această privinţă în telegrama Maiestăţii Voastre, viu să-I prezint mulţumirile Mele. Mă folosesc de acrest prilej spre a reînoi urările Mele pentru fericirea şi preţioasa sănătate a Maiestăţii Voastre.

ABDUL HAMIT

www.ziuaconstanta.ro

Toasturi la prânzul din Constanţa

16 (29) Maiu 1905

La ora 1½ s'a dat pe bastiment un prânz de gală, la care au participat Excelenţele lor Ambasadorul Baronul Marschal v. Bieberstein cu doamna, Miniştrii plenipotenţiari Kiazim Bey şi Kiderlen-Waechter, Episcopul, Miniştri, înalţi demnitari; în total 85 persoane.

In timpul mesei, M. S. Regele a ridicat următorul toast:

Adresându-se către Baronul Marschal:

Sunt cu atât mai recunoscător M. S. Impăratului Wilhelm de a fi binevoit să permită Excelenţei Voastre de a asista la serbările noastre, cu cât am şi mulţumirea de a vă saluta în Constanţa.

Prezenţa domniei-voastre printre noi este o chezăşie preţioasă a raporturilor excelente cari unesc ambele ţări. Germania arată de mult timp un viu interes pentru propăşirea şi desvoltarea economică a României. Tractatul de comerciu încheiat de curând şi convenţiunea din 1899, care regulează un serviciu special de căi ferate, poşte şi telegrafie, constituesc o nouă dovadă despre aceasta. Execuţiunea desăvârşită a acestei din urmă convenţiuni a fost întârziată de oarecari dificultăţi, şi numai astăzi, afundând cablul între Constanţa şi Constantinopol, putem sărbători isbânda sforţărilor noastre.

Mă simt fericit că această plăcută împrejurare îmi dă, prilejul de a reînnoi urările călduroase ce le fac pentru Maiestatea Sa Impăratul Wilhelm şi beau în sănătatea Maiestăţilor Lor Impăratului şi Impărătesei Germaniei.

Apoi către d-l Kiazim-Bey:

Cu o plăcere cu totul deosebită Mă folosesc de această împrejurare, pentru a ruga pe Excelenţa Voastră de a face cunoscut Maiestăţii Sale Sultanului cât de mare preţ pun pe prietenia Sa şi cât Mă simt de fericit de Soţicitudinea părintească pe care Maiestatea Sa o arată credincioşilor Săi supuşi de neam românesc, pentru care am fireşte o vie şi statornică simpatie. Călăuzit de aceste simţiminte, beau în sănătatea Maiestăţii Sale Sultanului, făcând cele mai călduroase urări pentru fericirea Sa şi pentru prosperitatea imperiului Său.

Textul actului comemorativ de la inaugurarea portului Constanţa

CAROL I,

Prin graţia lui Dumnezeu şi voinţa Naţională Rege al României,

„De când România a întrupat Dobrogea prin vitejia ostaşilor săi în răsboiul neatârnării şi s'a făcut stăpână la malurile Mării Negre, gândirea mea a fost într'una pironită la mijloacele de a înlesni exportul ţării în tot cursul anului. In scopul de a deschide României căile nesfârşite ale mărilor am împreunat cele două maluri ale Dunării dintre Feteşti şi Cernavoda, ridicând măreţul pod „Regele Carol I", iar în anul 1896 am pus temelia portului Constanţa a cărui inaugurare o facem astăzi.

De atunci treptat cu mijloacele de care s'a dispus, am avut grijă

www.ziuaconstanta.ro

inainte de toate de a asigura isprăvirea lucrărilor pentru exportul cerealelor şi al petrolului, care reprezintă 85 la sută din exportul ţării. Nădăjduind că Dumnezeu va hărăzi României linişte şi îmbelşugare ca să putem isprăvi cât mai curând portul întreg, menit să slujească la propăşirea economică a scumpei noastre Patrii, astăzi a 27-a zi a lunii Septembrie 1909 şi al 43-lea an al Domniei Mele am inaugurat asemeni prima magazie de cereale din cele 4 ce se clădesc, faţă fiind M. S. Regina A. A. L. . Principele Ferdinand Moştenitorul Tronului, Principesa Maria, Inaltul Cler, Miniştrii Mei, preşedinţii şi vicepreşedinţii corpurilor legiutoare, înalţi demnitari ai Statului, fruntaşii oştirei Mele şi corpul Tehnic.

Spre amintire, am semnat acest document încheiat în trei exemplare hotărând ca după sfinţirea lucrărilor făcută de P. S. S. Episcopul Dunării de jos, un exemplar să fie aşezat în zidăria cea mare a silozurilor de cereale ce se dă acum spre folosinţa comercianţilor; al doilea exemplar să fie aşezat în zidul farului de la capătul digului dinspre larg, iar al treilea să fie păstrat în arhiva Statului.

(ss) Carol, Elisabeta, Maria, Ferdinand, Elisabeta, I. Brătianu, Gen. D. Budişteanu, M. Pherekyde, Em. Costinescu, S. Haret, T. Stalian, V. Morţun, A. Carp, A. Djuvara, Nifon A. Salygny.

Acest act a fost zidit de suverani în piatra comemorativă din partea despre mare a primei magazii cu silozuri, care piatră poartă pe o placă de bronz următoarea inscripţiune:

„Noi Carol I Rege al României, pus-am această piatră în ziua de 27 Septembrie 1909 cu prilejul inaugurării portului Constanţa".

Cuvântările rostite la inaugurarea portului Constanţa în ordinea în care s'au ţinut

Discursul d-lui Morţun

SIRE,

In graba clipelor care se scurg, adesea omul nu întrevede toată însemnătatea faptelor ce se petrec sub ochii şi în zilele lui.

Nevoile, grijile traiului, lupta vieţei şi frământările lui sufleteşti, mereu îl abat gândul şi pătrunderea de la rostul trebilor obşteşti.

De multe ori chiar, celor cari iau parte la săvârşirea acestor fapte le scapă unele din urmările ce vor avea loc în vremile viitoare.

Traian, strămutându-şi aci legiunile sale, nu căuta atunci decât să-şi apere de năvălirile barbare, miezul mândriei împărăţii Romane şi nu gândia că din aceasta va naşte un popor şi o ţară nouă. Când Ştefan cel Mare şi Neagoe Basarab, impinşi de cucernica lor evlavie ridicau sfinte altare, se duceau ei cu gândul că peste veacuri aceste locaşuri de rugăciuni vor fi socotite ca întâile imboldiri date artei româneşti? Când sufletul chinuit al ţăranului nostru zămislia din grijile şi nevoile lui, din neagra lui restriste doina şi baladele haiduceşti, ca să-şi aline o clipă amarurile, pricepea el oare, ţăranul neştiutor de carte, că prin aceasta punea temelia literaturii româneşti?

Apoi chiar la Plevna, când Majestatea Voastră în fruntea fraţilor noştri, lupta ca să facă neamului românesc drum şi loc între popoarele lumii, câţi erau acei cari prevedeau că prin acea jertfă ţara va lua o aşa de repede prefacere?

www.ziuaconstanta.ro

Şi azi când serbăm închegarea acestei măreţe lucrări, când inaugurăm acest port, pricepe oare toată suflarea românească în ce măsură se înlesneşte propăşirea noastră agricolă şi cât de mult se asigură întărirea noastră economică?

Până acum vieţii noastre economice îi lipsea un organ de respiraţiune permanentă. Acum plămânii ţării s'au întregit, organismul nostru economic s'a desăvârşit. De acum în tot cursul anului, pe toate vremurile, rodul muncii noastre, bogăţiile noastre vor avea neîntrerupta scurgere.

Ţara ştie cât datoreşte Majestăţii Voastre desăvârşirea acestei lucrări, cu câtă agerime şi pătrundere Majestatea Voastră, încă dela suirea pe tron, Aţi arătat drumul mării, cu ce stăruitoare râvnă Aţi îndemnat, Aţi zorit ca gândul acesta să ia fiinţă, cu ce încredere înţeleaptă Aţi îmbărbătat pe inginerii români, sârguincioşi şi pricepuţi cari în frunte cu eminentul nostru Saligny, una din podoabele strălucitei domnii a M. Voastre, au adus la îndeplinire via Voastră dorinţă.

De aceea toată suflarea românească recunoscătoare să vază prosperitatea la care a ajuns patria sub rodnica şi glorioasa domnie a Măjestăţii Voastre zice:

Să trăiţi Majestate, să trăiască Majestatea Sa Regina, să trăiască iubita noastră dinastie...

Discursul d-lui Anghel Saligny

SIRE,

Prezenţa Majestăţii Voastre şi a Augustei voastre familii la această serbare are o mare însemnătate pentru ţara noastră. Nu sărbătorim numai săvârşirea unor lucrări din portul Constanţa, ci îndeplinirea unui întreg program urmat cu atâta stăruinţă de Majestatea Voastră.

Prin facerea liniilor Bucureşti-Feteşti, Făurei-Feteşti şi podului de peste Dunăre Aţi dat putinţa ca produsele de tot felul ale patriei noastre să se scurgă la mare, fără întrerupere şi în timp de iarnă. Prin facerea portului Constanţa cu adâncime şi instalaţii speciale pentru cereale, Aţi dat putinţa de a se reduce navlul cerealelor prin sporirea capacităţii vapoarelor şi scurgerea timpului de încărcare.

Toate aceste vor contribui ca să putem susţine mai cu folos concurenţa pe pieţele mondiale.

In ce priveşte industria noastră de petrol, ea nu ar fi putut lua desvoltarea de acum, fără lucrările pe cari le inauguraţi azi.

Sire, primul proiect al portului a fost făcut în anul 1881 de vestitul inginer Hartley, atunci când corpul nostru technic nu avea ingineri experimentaţi în acest fel de lucrări. Un al doilea proiect, a cărui executare s'a început în anul 1896, a fost conceput de Inspectorul General Cantacuzino în anii 1891—1894, având de sfătuitor pe Inspectorul Guerard, fost director al portului Marsiliei. De atunci încoace, atât sub direcţiunea mult regretatului Inginer Duca, cât şi sub actuala direcţiune, numai inginerii români, mai toţi eşiţi din şcoala noastră de poduri şi şosele, au lucrat la conceperea şi executarea lucrărilor portului. Toţi inginerii sunt adânc recunoscători Majestăţii Voastre care prin nestrămutata încredere ce Aţi avut în forţele lor, le-aţi dat prilejul să dovedească, prin marile lucrări săvârşite sub glorioasa şi binecuvântata Voastră Domnie, că merită încrederea pe care Aţi pus-o în ei.

www.ziuaconstanta.ro

Cu inima plină de cel mai nemărginit devotament pentru Majestatea Voastră, ei unesc glasul lor cu al meu spre a striga: Să trăiţi Majestate, să trăiască Majestatea Sa Regina... Să trăiască Dinastia...

Discursul M. S. Regelui

Cu mare bucurie am venit în Dobrogea, spre a inaugura marile lucrări ale portului Constanţa datorite, ca şi falnicul pod peste Dunăre ştiinţei şi hărniciei inginerilor români, sub priceputa conducere a şefului lor.

Deschiderea drumului pe mare era o trebuinţă a propăşirei comerţului. Porturile maritime, sunt plămânii unei ţări, de aceea Guvernul nu a cruţat nimic pentru a da portului Constanţa tot ceeace a trebuit spre a îndeplini înalta sa misiune.

Incă dela început am urmărit cu cel mai viu interes şi am supraveghiat aceste lucrări cari au dat comerţului nostru un avânt aşa de puternic, şi am legat tot mai strâns Dobrogea de căminul strămoşesc.

Cu drept cuvânt putem dar privi acest port ca un factor de căpetenie al propăşirei noastre economice şi ca o mândrie naţională.

Portul Constanţa cu ajutorul serviciului nostru maritim ne-a pus în legătură statornică şi directă cu târgurile streine, mai ales cu apusul Europei care este cel mai mare cumpărător al produselor noastre naţionale.

Activitatea acestui centru comercial, care se va desfăşura desigur fără daune pentru porturile noastre dunărene, va fi adevăratul barometru al desvoltării noastre economice. De aceea am credinţa că marile lucrări ce s'au săvârşit până acum nu sunt decât un început faţă de ce rezervă viitorul şi că Constanţa va deveni peste un timp nu prea îndepărtat unul din cele mai importante porturi ale mării negre.

Cu acest prilej nu pot să nu remarc azi o legătură strânsă şi apropiată a Dobrogenilor de sufletul nostru cu intrarea lor în deplina viaţă constituţională a ţării.

Prin această întrupare desăvârşită a Dobrogei la Patria română dela sânul căreia nimic nu o mai poate despărţi, s'a înfăptuit pe veci ţinta strămoşilor luptători pentru stăpânirea ţărmului Mării Negre, visul bătrânului Mircea Voevod şi a lui Ştefan cel Mare.

Cu adâncă recunoştinţă mulţumesc tuturor pentru primirea strălucită cu care am fost întâmpinaţi din partea oraşului ca şi pentru bunele urări ce ni s'au adus în cuvinte aşa de călduroase şi măgulitoare şi sunt fericit că am plăcutul prilej a ridica paharul Meu pentru prosperarea mereu crescândă a portului Constanţa şi pentru fericirea scumpilor noştri Dobrogeni.

www.ziuaconstanta.ro

Serviciul Maritim Român de la înfiinţarea lui până astăzi

de DIRECŢIUNEA SERVICIULUI MARITIM ROMÂN

In anul 1895, Direcţiunea Generală a Regiei Monopolurilor Statului, care administra încă serviciul de navigaţie fluvială, a fost însărcinată prin Decretul Regal din 28 Aprilie să organizeze şi serviciul de navigaţiune maritimă, punându-i-se la dispoziţie un credit de 2½ milioane lei pentru acoperirea primelor cheltueli de exploatare, pentru construirea clădirilor şi instalaţiilor de agenţii şi magazii de mărfuri, precum şi pentru cumpărarea primelor vapoare de mare, „Meteor" şi „Medea".

Prin legea din 3 Mai 1896, s'a creat pe lângă Direcţiunea Generală a Căilor Ferate Române o Direcţiune Specială a Serviciului Maritim Român care trecuse cu material şi personal de sub administraţia Regiei sub aceia a C. F. R. încă din Noembrie 1895. Prin aceiaşi lege s'a deschis un nou credit de 10 milioane lei pentru continuarea cheltuelilor de exploatare şi construcţii de noui vapoare.

Prin legea din 10 Ianuarie 1906, Direcţiunea Serviciului Maritim Român s'a detaşat de sub administraţia Căilor Ferate Române, punându-se sub dependinţa directă a Ministerului Lucrărilor Publice şi funcţionând din punctul de vedere al administraţiei, după prescripţiunile regulamentului de administraţie şi Exploatare decretat la 31 Martie 1906.

Apoi, prin legea din 18 Martie 1908, înfiinţându-se Direcţiunea Generală a Porturilor şi a Căilor de Com. pe Apă pe lângă Ministerul Lucrărilor Publice, serviciul maritim român a fost pus sub dependinţa acestei direcţiuni generale, care, prin legea din 13 Iunie 1920 a trecut la Ministerul Comunicaţiilor.

Serviciul de călători şi poştă

Primele curse regulate bilunare între Brăila şi Constantinopol au fost inaugurate cu vaporul „Medea" de 819 tone registru brut, la 13/26 August 1895 iar primele curse tot bilunare între Constanţa şi Constantinopol cu vaporul „Meteor" de 1085 tone registru brut, la 13/26 Septembrie 1896.

Aceste curse au continuat şi în anul 1897, însă de 3 ori pe săptămână cu vapoarele sus citate, precum şi cu vapoarele „Cobra" de 1146 tone registru brut închiriat la 9 Noembrie 1895 şi „Ignazio Florio" de 1605 tone registru brut închiriat la 3 Decembrie 1896.

Vaporul „Cobra" a fost înapoiat armatorilor săi în Aprilie 1897, iar vaporul „Ignazio Florio" a fost cumpărat de serviciul maritim la 3 Martie 1897, dându-i-se numele de „Principesa Maria".

www.ziuaconstanta.ro

Vaporul „Meteor" a naufragiat la 22 Februarie 1898 lângă Cavarna şi s'a pierdut complectamente.

In anul 1898, flota a fost sporită cu vaporul „Regele Carol I" de 2653 tone registru brut, comandat la Glasgow la şantierul „The Fair Field Shipbuilding et Engineering Co". Acest vapor, precum şi vap. „Pr. Maria", au deservit bisăptămânal linia Constanţa-Constantinopol iar vaporul „Medea" linia Dunăre-Constantinopol.

Dela 1 Ianuarie 1898 până la 1 Aprilie 1902, data când a fost vândut vaporul „Medea", aceste trei vapoare au deservit liniile Constanţa-Constantinopol şi Constanţa-Constantinopol-Salonic, apoi linia Constantinopol-Pireu ca încercare, cu vaporul „Regele Carol I", timp de două luni.

Dela 1 Aprilie 1903 până la 1 Aprilie 1905, vapoarele „Regele Carol" şi „Principesa Maria" au deservit numai linia Constanţa-Constantinopol.

Vapoarele „România" de 3152 tone registru brut, „Impăratul Traian" de 3068 tone şi „Dacia" de 3147 tone, comandate la Chantiers de la Loire din Saint Nazaire, sosind în ţară, primul la 16 Aprilie 1905, al doilea la 16 Septembrie 1906 şi al treilea la 5 Iulie 1907, s'au putut inaugura cu începere dela 23 Aprilie 1905 liniile noui Constanţa-Smirna şi Constanţa-Pireu. Această din urmă linie, a fost prelungită până la Alexandria dela 5 Octombrie 1906.

Cele 5 vapoare poştale au continuat se deservească liniile Constanţa-Constantinopol, Constanţa-Pireu-Alexandria şi Constanţa-Smirna (aceasta din urmă cu întreruperi) până în anul 1914.

In Iunie 1914 a sosit în ţară vaporul mixt „Saint Petersburg", cumpărat la Petrograd, dându-i-se numele de „Durostor". Cu acest vapor s'a inaugurat în Iunie 1914 linia Constanţa-Balcic. Tot în acest an s'a cumpărat şi remorcherul „Ovidiu" de 700 cai care a fost întrebuinţat ca vas de servitudine în portul Constanţa până la 16 August 1916 când s'a pierdut în rada portului Constanţa, lovindu-se de o mină.

Din cauza războiului mondial şi a închiderii Dardanelelor, cursele vapoarelor deservind linia Constanţa-Pireu-Alexandria au fost suprimate la 23 Iulie 1914 st. v., iar cursele pe linia Constanţa-Constantinopol şi Constanţa-Balcic, la 25 Octombrie st. v. 1914.

Vapoarele poştale au stat în rezervă în Dunăre, până la 26 Septembrie 1916, când au fost puse la dispoziţia guvernului rus şi întrebuinţate ca crucişetoare auxiliare în flota rusă a Mării Negre. In timpul revoluţiei din Rusia, ele au încăput pe mâna bolşevicilor cari le-au devastat şi Statul Român n'a reintrat în posesia lor decât în Noembrie 1918, primindu-le într'o stare deplorabilă.

In Ianuarie 1919 s'au reluat cursele pe linia Constanţa-Constantinopol. De asemenea, în scop de a se accelera transporturile pentru aprovizionarea ţării şi pentru a se avea o legătură mai sigură şi mai rapidă cu Occidentul — căci comunicaţia cu calea ferată se făcea pe atunci în mod foarte neregulat — s'a creiat linia Galaţi-Constantinopol-Pireu-Napoli-Marsilia.

In cursul anului 1920, comunicaţiile între România şi Occident, cu calea ferată, devenind mai normale în urma ameliorării mersului trenului Simplon-Express, călătorii cari până atunci, preferau ruta maritimă Galaţi-Constanţa-Pireu-Napoli-Marsilia, au început să prefere ruta spre Occident cu trenul, astfel că serviciul maritim român, din cauza reducerei numărului călătorilor şi a greutăţii de aprovizionare cu păcură în Franţa, a scurtat linia numai până la Napoli.

Spre finele anului 1921, terminându-se lucrările de refacere a podului

www.ziuaconstanta.ro

peste Dunăre care se distrusese în toamna anului 1916 din cauza războiului, şi deci comunicaţia cu trenul pe linia Bucureşti-Constanţa normalizându-se, serviciul maritim român a revenit la vechiul itinerar dinainte de războiu, cu plecarea din Constanţa pentru Constantinopol-Pireu-Alexandria, însă numai câte o cursă pe lună, de oarece toate vapoarele de pasageri au trebuit să fie reparate pe rând, întrucât fuseseră rău deteriorate de bolcevicii ruşi.

Din cauză că traficul de călători şi mărfuri cu Alexandria era foarte redus, cu începere din Octomvrie 1922, linia Constanţa-Alexandria s'a scurtat numai până la Pireu, însă făcând curse săptămânal cu escală numai la Cospoli.

La 1 Mai 1923, serviciul maritim român a înfiinţat o nouă linie Constanţa-Haifa-Jaffa deservită de un vapor de pasageri, făcând o singură cursă pe lună şi transportând emigranţi evrei în majoritate din Polonia pentru Palestina. Atât traficul de mărufri, cât şi numărul emigranţilor pentru Palestina crescând, cu începere dela 5 Decemvrie 1925, s'au făcut câte două curse pe lună pe linia Constanţa-Haifa-Jaffa şi au continuat cu vaporul „Dacia" care a fost special amenajat în acest scop până în Martie 1927, când a fost trecut pe linia Egiptului.

Vaporul „Dacia" a fost înlocuit pe linia Constanţa-Haifa-Jaffa cu vaporul „Durostor" care, cu începere dela 9 Iunie 1927 a deservit această linie, odată pe lună, până în Aprilie 1928, Vaporul „Durostor" îşi va relua cursele pe această linie în toamna 1928 când reîncepe traficul de mărfuri şi pasageri din şi spre Palestina.

Cu începere dela 14 Februarie 1926, linia Constanţa-Constantinopol-Pireu s'a prelungit iarăş până la Alexandria, fiind deservită de 3 vapoare cari prin alternare au executat câte o cursă pe săptămână până în Martie 1927. In urma naufragierei vaporului „Impăratul Traian" la 6 Februarie 1927, lângă Capul Tuzla, cursele pe linia Egiptului au fost reduse la trei pe lună.

In afară de liniile susmenţionate, aproape permanent după războiu s'a mai făcut câte o cursă pe săptămână pe linia Constanţa-Constantinopol.

Serviciul de mărfuri în Occident.

Primele trei cargobote comandate la şantierul R. Napier et Sons Ltd. din Glasgow, anume: „Dobrogea", „Bucureşti", şi „Iaşi" de câte 3750 tone deadweight fiecare, au sosit în ţară în toamna anului 1897, când s'a înfiinţat linia Dunăre-Rotterdam pentru transportul de mărfuri. La aceste cargobote s'au adăogat în anul următor 1898, alte două, „Turnu Severin" şi „Constanţa", de 3700 tone deadweight fiecare, construite de şantierul Howaldswerke din Kiel.

Cele două cargobote au continuat cursele pe linia Dunăre-Rotterdam cu abateri la Liverpool şi Swanses în anii 1907 şi 1908, până la Septembrie 1911 când s'a înfiinţat linia Dunăre-Siria cu cargobotul „Constanţa". Dela această dată şi până în Aprilie 1913, linia Dunăre-Rotterdam a fost deservită de primele cargobote, iar linia Dunăre-Siria de „Constanţa".

In Noembrie 1913 s'a înfiinţat linia Dunăre-Archipelag cu vaporul „Iaşi" care a deservit-o până în August 1914, data când a început războiul mondial. Tot atunci a încetat cursele pe linia Dunăre-Siria cu cargobotul „Constanţa".

Cargobotele „Carpaţi" şi „Bucegi" de 7150 tone deadweight fiecare comandate la şantierul Greenock et Grangemouth Dockyard Co. Ltd. din

www.ziuaconstanta.ro

Greenock, au sosit în ţară în Aprilie şi Septembrie 1913 şi împreună cu cargobotele „Bucureşti", „Dobrogea" şi „Turnu Severin" au continuat cursele Dunăre-Rotterdam până în August 1914, când cursele au fost suprimate din cauza războiului mondial şi a închiderei Dardanelelor.

Dela această dată, cargobotele au rămas în Dunăre exceptând cargobotul „Bucureşti" care a rămas în afară de Dardanele.

Cargobotele rămase în Dunăre au făcut câteva transporturi de cărbuni dela Mariopol (Marea de Azov) la Constanţa şi Dunăre, iar în Octombrie 1916 au fost închiriate guvernului rus şi utilizate pentru diferite transporturi în legătură cu aprovizionarea armatelor.

Cargobotul „Bucureşti" rămas în afară de Dardanele, a fost întrebuinţat până la 17 Decembrie 1915 cu transportul la Salonic al materialului de război cumpărat în Italia şi Franţa de Statul Român. Dela Salonic materialul de război a fost expediat în ţară via Niş-Paratchin-Prahovo (Serbia). Dela 8 Aprilie 1916 până la 1 Iulie 1918 când cargobotul „Bucureşti", a fost angariat de guvernul francez, a mai efectuat o cursă la Vladivostock, o cursă la Murmansck şi 3 curse la Archanghelsk cu materialul de război, care a fost expediat în ţară prin Rusia cu calea ferată.

In lunile August, Septembrie, şi Octombrie 1918, toate cele şase cargobote devastate de bolcevici s'au înapoiat în Dunăre. Cargobotul „Carpaţi" avea o mare spărtură în cala No. 4 provenită dela o torpilă inamică în Marea Neagră, în anul 1917, şi nu i se asigură plutirea decât cu mijloace de fortuna. Cargobotul „Bucureşti" s'a înapoiat în ţară în Septemvrie 1919, după terminarea la Cardiff a reparaţiunilor avariilor cauzate în urma eşuărei lângă Canalul Bristol, pe timpul când era angariat de guvernul francez.

In toamna anului 1918 flota a fost sporită cu cargobotul „Oituz" (ex Leros) de 4200 tone d. w. capturat dela germani.

In acelaş an Statul român a închiriat cargobotele „Milcovul", „Oltul", „Siretul" şi „Jiul" ale Soc. de Navigaţie „România", precum şi cargobotele „Muntenia" şi „Oltenia" ale Societăţii „Maritima" în scop de a accelera transporturile de materiale de război şi mărfuri pentru aprovizionarea ţării, încredinţând exploatarea lor Serviciului Maritim Român. In toamna anului 1919 aceste cargobote au fost restituite societăţilor respective.

După 1920 şi până în prezent, cargobotele Serviciului Maritim Român au continuat să facă transporturi luând caricuri complete de cereale şi cherestea din porturile româneşti dela Dunăre: Brăila, Galaţi şi Sulina şi dela mare: Constanţa, Balcic şi Cavarna, pentru diferite porturi din Orient şi mai ales pentru Occident. La înapoierea spre România, cargobotele venind din Occident, au transportat încărcăminte complete de cărbuni din Anglia şi Olanda, precum şi mărfuri generale din Anvers pentru porturile din Orient şi cele româneşti.

In Ianuarie 1925 cargobotul „Turnu Severin" care era în drum spre Occident încărcat cu cereale, din cauza timpului rău a eşuat pe coasta de nord a Franţei şi fiind avariat, a fost vândut.

Celelalte cargobote, toate în bună stare, continuă să facă transporturi după cum s'a menţionat mai sus.

www.ziuaconstanta.ro

Prezenta lucrare a fost tipărită sub îngrijirea d-lor: Octav Văleanu, secretarul general al Camerii de Comerț Constanța și N. Sever-Cărpinișeanu, ziarist.

TABLA DE MATERII

	Pag.
Cuvânt înainte	3
Monografia Camerii	5
Dobrogia	21
Posibilitățile economice viitoare ale Dobrogei	29
Comerțul prin portul Constanța	39
Comerțul de cereale în Dobrogea	49
Conducta noastră de petrol	53
Meseriile și Mica Industrie în Dobrogea	55
Industria ‹mare› în Dobrogea	65
Instituțiile de credit din Jud. Constanța	71
Marina de Comerț Națională	87
Munca în porturi	93
Activitatea Culturală a Camerii de Comerț	123
Regele Carol și Dobrogea	125
Serviciul maritim român dela înființarea lui până azi	137
Diferite planșe în text.	

www.ziuaconstanta.ro