

Valentin CIORBEA

KUSTENŢI (CONSTANTA)

Sondajul marcat în picioare engleze

Portul Constanța 1896-1996

Editura Fundatiei Andrei Șaguna, Constanța
1996

www.ziuconstanta.ro

Exemplar ce se va păstra în biblioteca
persoanei *J. J. J. J.*

Dr. Valentin CIORBEA

Portul Constanța 1896 - 1996

english version of the abridged text
by Emilia HOROVEI

Editura Fundației Andrei Șaguna Constanța
1996

www.ziuaconstanta.ro

“Înmulțind căile de comunicație și rețeaua căilor ferate, unind cele două țărmuri ale Dunării prin podul de la Fetești-Cernavodă, luat-am hotărârea ca aceste temeinice și nepieritoare lucrări să fie desăvârșite prin întemeierea unui port la țărmurile vechiului Pont-Euxin, unde din veacurile cele mai îndepărtate comerțul a găsit un loc de adăpost, unde atâtea monumente istorice ne aduc aminte vechea dominație a strămoșilor noștri romani și unde și-a sfârșit zilele poetul Ovidiu”.

*Carol I din textul documentului citit și așezat în piatra de temelie a portului Constanța
16 octombrie 1896*

“Orișice lucrare din port, fie cât de mică, își are istoricul său. Ba, aș spune că fiecă bloc aruncat în mare, fiecă piatră așezată în ziduri conține un element din produsul cugetării noastre, o părticică din energia musculară a muncitorului nostru. Țara întreagă a contribuit la clădirea portului cu credința că propășirea însăși a țării atârnă de dezvoltarea lui”.

*Ing. E. B. Lazarovici, Construcția și exploatarea portului Constanța,
în “Analele Dobrogei”, 1920, nr.1.*

Împlinirea, la 16 octombrie 1996, a unui secol de la punerea pietrei fundamentale și inaugurarea oficială a lucrărilor de construcție și modernizare a portului Constanța, constituie un eveniment de importanță deosebită pe care comunitatea portuară dorește să-l marcheze, alături de toți locuitorii municipiului, la semnificația sa complexă.

Între activitățile propuse de comitetul de organizare a festivităților s-a înscris și tipărirea prezentei monografii istorice, realizată de domnul prof. univ. dr. Valentin CIORBEA de la Academia Navală "Mircea cel Bătrân".

Domnia sa a mai publicat în anul 1994 lucrarea *Portul Constanța - de la antichitate la mileniul III*, lucrare care s-a bucurat de un real interes nu numai în rândul istoricilor, ci și al specialiștilor în activități portuare din țară și străinătate, printre șefii de state și guverne, miniștri și diferite delegații care au vizitat portul în ultimii ani.

Autorul a revizuit și completat textul, l-a restructurat, a introdus noi subcapitole, a adus informația bibliografică la zi, realizând un nou hronic al portului Constanța.

Deși ponderea informațiilor este centrată pe ultima sută de ani din evoluția portului, autorul a considerat oportun să pună la îndemâna cititorului date, informații și considerații privind începuturile activității portuare la Constanța. Cititorul este purtat prin antichitatea getică, elenă și romană apoi prin epoca bizantină și genoveză, de la Mircea cel Bătrân până în contemporaneitate.

Intrat sub stăpânire otomană la începutul secolului al XV-lea, portul Constanța și-a continuat activitatea, rolul său fiind influențat de statutul creat de noua administrație și de evenimentele petrecute în zonă.

La mijlocul veacului al XIX-lea, Constanța și Dobrogea intră în atenția Marilor Puteri care își dispută întâietatea în regiune. O firmă engleză obține concesionarea portului și efectuează primele amenajări, legându-l cu o linie ferată de Dunăre în dreptul localității Cernavodă, ceea ce a determinat reorientarea regiunii și Constanței spre Principate și România.

După reintrarea în componența statului român, în noiembrie 1878, portul Constanța și-a recăpătat locul și treptat, rolul de poartă maritimă a țării. Pentru aceasta s-au făcut eforturi financiare deosebite pe linia proiectării și dezvoltării sale precum și a conectării la rețeaua feroviară din stânga Dunării, spre a putea servi îndeosebi necesitățile de export ale țării.

Cititorul va cunoaște evoluția portului sub aspectul construcțiilor, traficului și mișcării maritime. Nu s-a omis nici o etapă, nici un eveniment important din activitatea portului în cei o sută de ani de la punerea pietrei fundamentale.

Valoarea lucrării reiese, atât din documentele prezentate cât și din ilustrația mult îmbogățită cu imagini ce sunt puse pentru prima dată la îndemâna cititorilor.

Ne exprimăm convingerea că nu numai portuarii de azi, ci și toți cei interesați de istoria principalei porți maritime a țării, ori specialiști din alte domenii preocupați de realitățile și perspectivele de dezvoltare a portului Constanța, vor găsi în carte răspunsurile la întrebările ce și le pun.

Vor desprinde importanța deosebită a portului în perspectiva începutului noului mileniu, rolul său de placă turnantă și Zonă de Activitate Logistică pentru traficul internațional de mărfuri.

Ing. Vasile PISTOLEA
Director General
Administrația Portului
Constanța R.A.

Portul Constanța 1896-1996

Capitolul I

De la Tomis
la portul Constanța
anului
1895

Prin coordonatele sale geografice, fațada maritimă românească a întregit dintotdeauna înfățișarea teritoriului național. Fâșia de lângă Mare a constituit prelungirea firească a Daciei carpatice cu care s-a integrat sub toate aspectele.

Deși litoralul și regiunea aferentă s-au dezvoltat în mod unitar cu spațiul carpato-dunărean, zona a ocupat un loc special în cadrul desfășurării multimilenare a istoriei românilor. Rolul său, manifestat în componente diverse - economic, politic, cultural și militar - a fost admirabil surprins de geograful S.Mehedinți care preciza că "fără fațada maritimă orice formațiune politică la Dunărea de Jos e ciungă". (S.Mehedinți, *Observări antropogeografice asupra Dobrogei, în "Analele Dobrogei" I, 1920, p.193*).

Litoralul maritim a constituit poarta prin care din vremuri îndepărtate geții, grecii, romanii și, mai apoi, urmașii lor, românii, au schimbat cu alte popoare din creația lor materială și spirituală. Prin dispunerea lor, litoralul maritim și regiunea sprijinită pe Dunăre și Mare au făcut ca aici să se încrucișeze mari drumuri comerciale, culturale și strategice, dar și interese politice, care au marcat evoluția istorică a acestei străvechi zone românești, au stimulat dezvoltarea sa, iar în anumite momente au frânat-o, au determinat apariția multor elemente specifice ce-și găsesc ecou până în zilele noastre. Marea Neagră a deschis poporului român largi orizonturi către alte civilizații. Drumurile maritime ce au pornit de pe coastele vestice ale Mării Negre au fost cele mai convenabile căi de comunicație, de efectuare a unor schimburi fructuoase între locuitorii spațiului carpato-dunăreano-pontic și cei din bazinul Mării Egee, Mării Mediterane ori din alte zone ale lumii.

Între cele mai vechi așezări de pe litoralul românesc, care au jucat un rol deosebit de important în relizarea traficului de mărfuri dinspre și spre spațiul românesc, constituind, totodată, în multe etape istorice, un factor de iradiere culturală, materială și spirituală pe o vastă arie geografică, a fost portul Constanța. Începuturile orașului Constanța se pierd în negura vremurilor. Nu s-au păstrat date sigure asupra nașterii așezării din zona peninsulară. Se impune, însă, sublinierea că întemeietorii localității au ales o poziție geografico-maritimă remarcabilă în jurul fâșiei de litoral formată de o mică peninsulă, singura care întrerupe astăzi linia dreaptă a coastei dobrogene de la Capul Caliacra până la regiunea gurilor Dunării. Zona juca, pe de o parte, rolul unei cetăți naturale înconjurată din trei părți de apă, oferind condiții bune de apărare. Pe de altă parte, prin golfulurile și băile sale, se asigurau condiții bune adăpostirii mijloacelor plutitoare. Oameni harnici și dăruiți așezării i-au asigurat într-un cadru fizico-geografic propice o existență îndelungată ce a cunoscut o evoluție sinuoasă cu perioade de remarcabilă înflorire, dar și decadentă, spre a-și găsi adevărata împlinire, dimensiune și perspectivă în epoca noastră.

Date arheologice confirmă că pe coasta dobrogeană a locuit o populație densă încă înainte de colonizarea greacă. Desigur că cei care s-au așezat pe litoral au folosit și condițiile pe care le oferea Marea Neagră pentru asigurarea existenței lor.

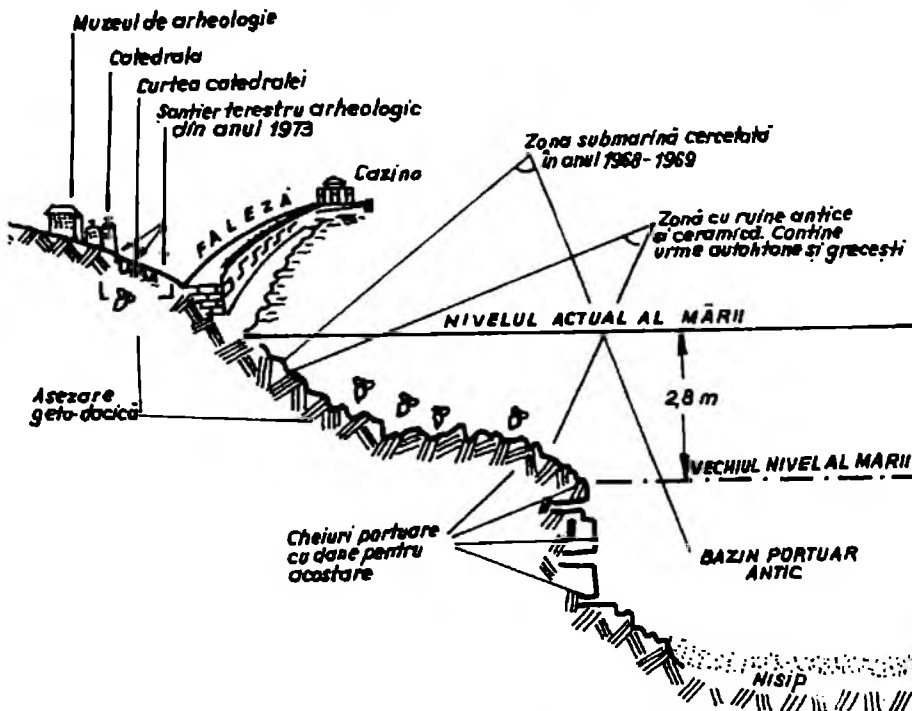
Se știe din diverse izvoare istorice antice că strămoșii geto-daci au navigat pe Dunăre, pe unele râuri interioare și de-a lungul coastei Mării Negre. Herodot ne informează că regii traci s-au aliat cu Troia și i-au dat ajutor armat cu corăbii. După informațiile lui Diodor, în secolele XII-XI î.d.Hr. se manifesta o talasocrație tracă. Cercetări arheologice subacvatice, efectuate de la Capul Caliacra spre sud, au scos la suprafață dovezi că tracii erau navigatori foarte activi. Descoperirea și analiza complexă a celor 150 ancore de piatră și a altor accesorii de ancorare realizate din material litic din regiune și datate ca fiind din mileniile II și I î.d.Hr., iar după unele aprecieri chiar și mileniul III î.d.Hr., se constituie în dovezi indubitabile că tracii au fost excelenți navigatori și desigur au efectuat un comerț maritim activ. Din cele afirmate mai sus se desprinde concluzia că pe litoralul vestic al Mării Negre a existat o tradiție maritimă tracă ce a implicat și pe cea portuară cu mult înainte de colonizarea greacă. Teza, devenită clasică prin forța repetării, după care grecii au fost primii intermediari ai relațiilor maritime între locuitorii Traciei pontice și lumea egeo-mediteraneană, nu mai poate fi acceptată în lumina descoperirilor arheologice submarine.

Referindu-ne la zona Constanței, precizăm că dintre numeroasele întrebări pe care arheologii și le-au pus, și la care au căutat răspuns, mai ales în ultimii ani, se detașează aceea că *geto-dacii au avut aici o așezare mai veche decât cea greacă întemeiată între secolele VII-VI î.d.Hr.*

Locuirea neîntreruptă a orașului Constanța încă de la întemeiere i-a conferit o istorie îndelungată, dar zbuciumată în anumite perioade. Distrugerile violente din diferite epoci, construcțiile ridicate peste urmele vechi, amenajările portuare din epoca modernă și în special cea contemporană n-au permis efectuarea unor cercetări arheologice de amploare, astfel că răspunsul s-a conturat mai greu.

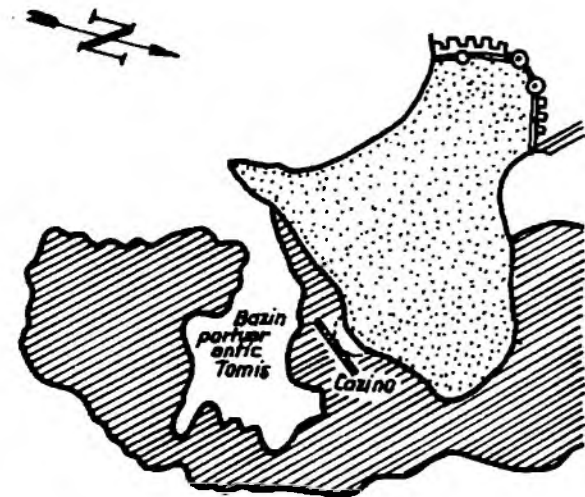
Săpăturile sistematice realizate între anii 1971-1975 în zona peninsulară a orașului, în parcul Catedralei "Petru și Pavel", la extremitatea străzilor Revoluției de la 22 Decembrie 1989 și Muzeelor, au scos la lumină dovezi incontestabile asupra existenței unei așezări precoloniale geto-

dacice. Este vorba de ceramică indigenă de tip Babadag III din prima fază a Hallstatt-ului mijlociu (800-750 î.d.Hr.) ce poate fi cu ușurință constatată și-n secolele următoare. Din straturile inferioare s-au degajat, de asemenea, locuințe-bordeie cu podea bine bătută și adâncită în pământul viu ce "ilustrează modul de viață al populației locale getice căreia noii veniți i s-au suprapus". (Adrian Rădulescu, *Constanța, 2250*, în "Pontica", XXIII, p.25). Cercetările subacvatice în zona submersă



Poziția așezării străvechi geto-dacice din partea de nord a bazinului, situată actual pe uscat și sub apă (după C. Scarlat)

pe peninsulei au mărit numărul argumentelor materiale asupra locuirii geto-dacilor anterior sosirii navigatorilor greci. Fragmente din ceramică autohtonă au fost depistate în spatele unor construcții portuare ceea ce constituie nu numai o dovadă a existenței geto-dace, dar ne dă și o imagine a suprafeței acestora având în vedere că între parcul Catedralei și zona submersă este o distanță de circa 140 m. Identificarea unei așezări geto-dace pre-coloniale ne determină să înclinăm spre concluzia logică conform căreia băștinașii s-au folosit de condițiile minunate create de golf și băile sale pentru asigurarea existenței lor. Trebuie să precizăm că cercetările subacvatice începute în vara anului 1969 de Muzeul de Istorie și Arheologie Constanța și continuate de Muzeul Marinei Române au demonstrat că țărmul mării arăta cu totul altfel în antichitate. Privită de la suprafață, peninsula calcaroasă pare într-adevăr "un toporaș de argint înfipt în albastrul mării", după cum o compara, inspirat, un reputat geograf român. Ea realizează o deschizătură orientată sud, sud-est, ce a creat posibilitatea unei activități portuare neîntrerupte, precum și a unei bune adăpostiri pentru mijloacele de navigație. Porțiunea submersă a peninsulei din dreptul farului genovez și statuii poetului Mihai Eminescu se prezintă ca o formațiune stâncoasă situată deasupra fundului propriu-zis la o înălțime ce variază între 3 și 8,5 m. Conturul ia formă abruptă în partea de nord și se înclină spre 85 grade; totodată relieful se curbează spre vest și nord vest, formând, așa cum se poate remarca în schițe, o baie extrem de propice amenajărilor portuare.



Conturul reliefului submarin din sud, poziția bazinului portului antic față de peninsula Constanța

Desigur că la început portul geto-dac a fost un port natural. Este posibil să se fi executat și unele instalații de lemn pentru a feri băile de vânturi. Folosind metoda analogiei cu descoperirile de la Sozopol (Bulgaria), unde tracii au efectuat astfel de lucrări, nu este exclus ca și la Cap Constanța să fi fost ridicate unele construcții, deși puținele cercetări subacvatice n-au depistat așa ceva.

Studiind greutatea ancorelor de piatră care variază între 70-80 kg s-a tras concluzia că tracii foloseau nave cu un deplasament de câteva zeci de tone. Se pare că aceste nave staționau în bazinul portuar deoarece multe ancore de piatră au fost găsite în afara portului, ele fiind, în caz de accidente ori în imposibilitatea de a le mai ridica, abandonate. Pentru a ajunge la dane se utilizau vela simplă, dar mai ales manevra de rame.

În jurul anului 750 î.d.Hr. a început marea colonizare greacă, amplu proces economic, social și politic care a determinat sute de familii de eleni să-și continue existența pe alte meleaguri. Bogăția spațiului carpato-danubiano-pontic pusă în valoare de o civilizație materială și spirituală înfloritoare creată de geto-daci a produs o puternică impresie asupra contemporanilor eleni și i-a atras spre aceste zone. Grecii s-au interesat de timpuriu de litoralul vestic al Mării Negre, de neamul tracilor ce locuiau în această regiune bogată în grâu, pește și miere - produse deosebit de căutate pe piețele polisurilor elene.

Conform legendelor, primii navigatori greci în apele vestice ale Mării Negre au fost argonauții conduși de viteazul Iason. Cu mult înainte de conflictul troian, argonauții au pornit într-un lung și eroic periplu pentru a captura miraculoasa lână de aur. După încercări grele, demne de participării la expediție, Iason, ajutat de Medeea, reușește să pună mâna pe comoară. Urmăriți de Aites și Absyrtos, tatăl și fratele Medeei, aceasta își va sacrifica fratele pentru a-și salva iubitul.

Evenimentul s-ar fi petrecut, după cum scrie și poetul Ovidiu, pe locul unde s-a ridicat mai târziu cetatea Tomisului.

Cercetători reputați ai istoriei noastre ca, Radu Vulpe și Gh.I.Brătianu, au opinat spre ipoteza precedării elenilor în exploatarea litoralului vest-pontic de alte popoare, spre existența unor curente de comerț și navigație de la țărmurile est-mediteraneene până la litoralul pontic într-o perioadă foarte îndepărtată. Se pare că fenicienii, cunoscuți ca iscusii și temerari navigatori, au pătruns și în Marea Neagră. De asemenea, carienii au explorat litoralul pontic, ei deținând de altfel talasocrația în bazinul est-mediteranean în secolul VIII î.d.Hr. După opinii mai noi ale istoriografiei străine și micenienii au navigat prin Bosfor.

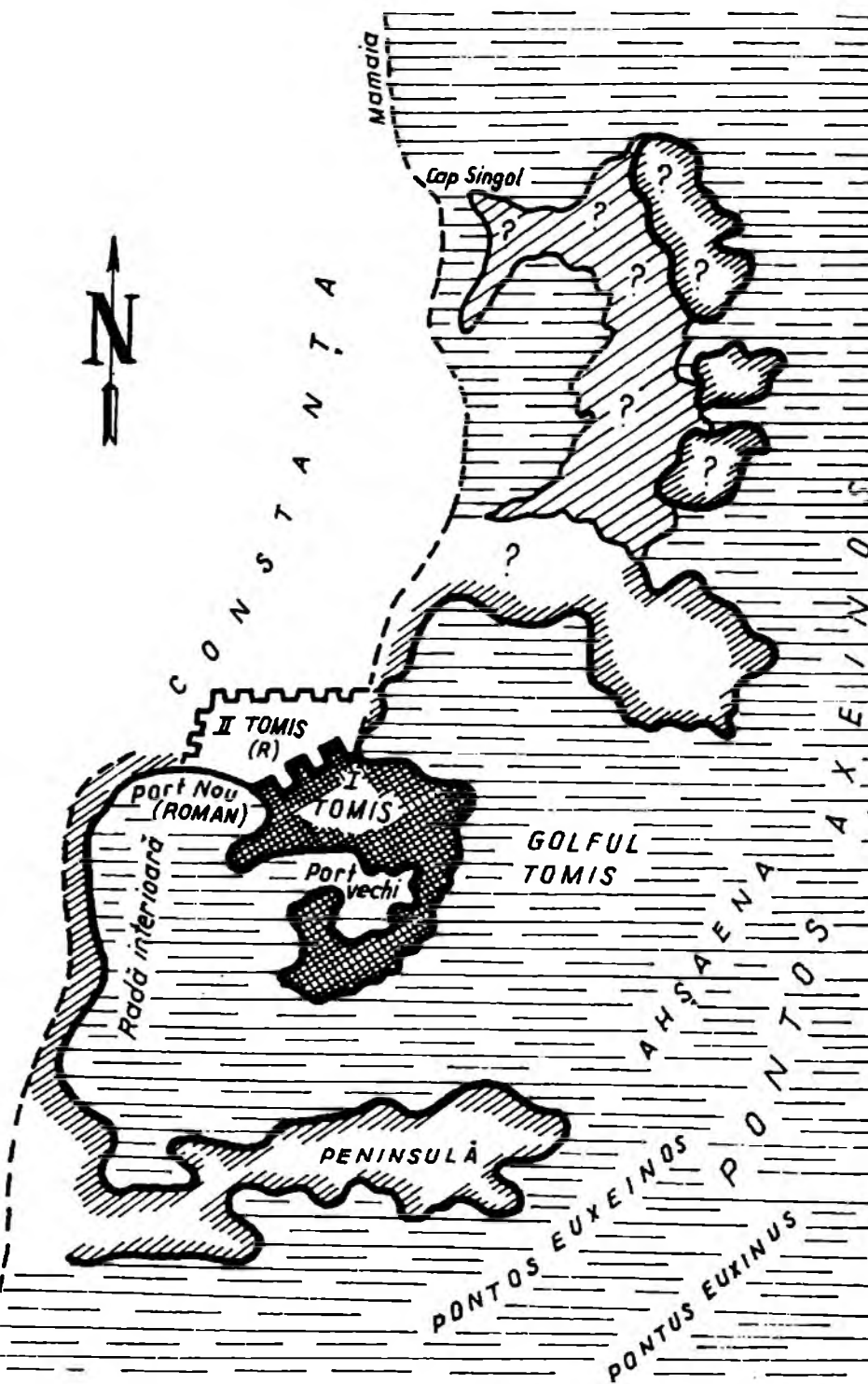
Important de subliniat este faptul că vechii greci nu porneau niciodată la călătoria unei noi așezări dacă nu aveau știri precise referitoare la rodnicia pământului, la condițiile de climă și la stadiul de dezvoltare a localnicilor. Cu timpul un rol deosebit în orientarea coloniștilor ce au pornit spre țărmurile Mării Negre l-a jucat oracolul lui Apollo de la Didyma, din apropierea Miletului. Grație informațiilor stocate, sanctuarul îi îndruma pe coloniști spre regiunile propice întemeierii unei noi așezări.

Conform opiniilor academicianului Emil Condurachi și ale cercetătorului rus A.A.Iessen evoluția coloniilor de pe litoralul vestic și nordic al Mării Negre s-ar fi făcut în patru etape. Într-un prim moment s-ar fi efectuat simple recunoașteri în regiune, îndeosebi în locurile unde se efectuaseră schimburi comerciale mai vechi. Aici se interesau de posibilitățile de ancorare a navelor, de drumurile comerciale, zonele interioare, fertilitatea pământului, sursele de apă potabilă, formele de relief adecvate apărării, materialele de construcție ș.a. În cea de-a doua etapă, în punctele respective, s-au întemeiat emporii. Treptat, acestea s-au dezvoltat transformându-se și în centre de producție.

Grecii au început procesul de colonizare a litoralului Mării Negre în secolul VII î.d.Hr. Impresionați de furtunile cărora au trebuit să le facă față, navigatorii eleni și-au însușit numele de *Aksaena* (Neagră, Posomorâtă) dat mării de geți și scii, pe care l-au asimilat cu *Axeinos* (inospitalier) și denumind-o la început *Pontos Axeinos*. După cunoașterea ei, a particularităților de navigație, precum și a neamurilor

trase, elenii au schimbat numele mării în *Euxeinos*, spre a trece în limba latină sub denumirea de *Pontos Euxinus* sub care a fost cunoscută Marea Neagră în antichitate.

Întemeierea coloniilor de pe malurile Pontului Euxin a fost rezultatul îmbogățirii cunoștințelor, mijloacelor și metodelor de navigație înregistrat de eleni în tot intervalul dintre secolele VII-V î.d.Hr. Când navele vechilor greci intrau în Marea Neagră și se îndreptau spre coastele vestice ele navigau împotriva curentului care este situat la o distanță de 3-9 km de maluri, având lățimea de 35-50 km și direcția de rotație invers acelor de ceasornic. Desigur că navigația era dificilă, dar specialiștii sunt unanimi în aprecierea că elenii practicau cabotajul utilizând brizele, vânturile de coastă și



Conturul țărmului vechi, actualmente submers și împrejurimile. Din rada interioară se deschid două bazine.

curentul anticiclonic. După unele păreri mai noi se pare că navigatorii greci alegeau și drumurile în mare deschisă, mult mai scurte spre coasta vestică.

Primele grupuri împrăsciate pentru Pontul Euxin cu destinația Cap Constanța au venit din Milet, importantă cetate grecească de pe coasta Asiei Mici, sub egida căreia s-au organizat zeci de colonii pe litoralul Mării Negre. Dacă în legătură cu data așezării elenilor la Tomis izvoarele tac, despre originea milesiană a coloniei ne vorbesc Demetrios din Callatis, preluat de Pseudo-Skyniaos, iar mai târziu Ovidius. Alți scriitori antici ca Strabon, Pomponius Mela, Ptolemeu și Arrian îi fixează locul cu precizie pe litoralul vest-pontic, între Histria și Callatis. (Vezi Maria Bărbulescu, Livia Buzoianu, *Tomisul în lumina izvoarelor literare antice*, în *Din istoria Europei romane* (extras), Oradea, 1995 p.62). Inițiativa a aparținut nemulțumiților, țărănilor fără pământ, nobililor scăpătați, dar ambițioși, orășenilor sărmani, toți cutezători, îndrumați de o căpetenie deprinsă ori ajutată de cunoscători ai căilor mării. Conducătorul se recruta de obicei din rândul aristocrației gentilice ce stăpânea flota și era interesată în dezvoltarea expansiunii comerciale. Nu a fost vorba de o așezare prin cucerire violentă, ci prin înțelegere și colaborare între milesieni și geți, o "instalare contractuală", cum s-a propus recent (Adrian Rădulescu, *op.cit.*, p.23), ceea ce a permis celor dintâi să dea noi dimensiuni așezării băștinașe, ea asigurându-și existența în continuare pe comerțul cu metropola și celelalte polisuri grecești, pe schimburile cu populația geto-dacă din spațiul carpato-dunăreano-maritim. Se pare că la Tomis s-a produs o excepție deoarece cercetările au arătat că nici o colonie milesiană nu s-a suprapus peste o veche așezare a populației locale.

Formarea noii colonii grecești a fost favorizată, ca și-n celelalte situații de pe litoralul regiunii dintre Dunăre și Mare, de stadiul dezvoltării economico-sociale atins de geți. Astăzi nu se mai poate accepta ca factor principal al așezării grecilor pe litoralul maritim al geto-dacilor numai colonizarea. O cauză la fel de importantă a stabilirii elenilor pe aceste meleaguri trebuie pusă, după cum sesiza Nicolae Iorga încă din anul 1934, în legătură cu nevoile și posibilitățile teritoriului pentru care a fost întemeiată și asupra căreia au exercitat o influență (...) așa cum și populația acestor meleaguri avea să exercite o influență asupra elenilor pogorâți la hotarul vechilor lor patrii". (Nicolae Iorga, *Locul romanilor în istoria universală*, București, 1985, p.16-17). Așezarea milesienilor a fost favorizată de nevoile comerciale ale comunității geto-dace, de practicile folosite în epocă precum schimbul de daruri, alianțele matrimoniale, după care, la scurt timp, au urmat forme definitive de organizare.

Se știe că dinaștii traci care locuiau în reședințe pe poziții strategice de pe litoral sau din apropiere exercitau controlul asupra porturilor și comerțului maritim. Nicolae Iorga nu greșea când preciza că „în dosul fiecărei dintre așezările prospere (de pe litoralul vest-pontic n.n.) trebuie să presupunem o mai veche ordine de lucruri”. (Idem, *Istoria românilor, vol.I, Partea întâi, Strămoșii înainte de romani*, Editura Științifică și Enciclopedică, București, 1988, p.206).

După așezarea coloniștilor în zonă, ei au preluat treptat în stăpânire porturile și comerțul maritim. Cu toate acestea se impune precizarea că dominarea regiunii din punct de vedere politic, economic și militar s-a aflat în mâinile geto-dacilor care rămân până la cucerirea romană stăpâni pe interesele lor pe litoral. Nu cunoaștem, din păcate, numele reîntemeietorului grec, al conducătorului grupului sau grupurilor plecate din Milet. Nu s-a păstrat o tradiție cronologică, orașul fiind menționat de Memnon, care a trăit în secolul al II-lea î.d.Hr. în Heracleea, într-unul din textele sale în legătură cu evenimentele petrecute abia în secolul III î.d.Hr. Data sosirii primilor milesieni se plasează conform unor opinii între anii 657 î.d.Hr., când s-a întemeiat Histria și 570 î.d.Hr., anul apariției localității Odessus (Varna), probabil cât mai aproape de constituirea Histriei. Conform altor aprecieri, o mutare masivă a ionienilor în zonă s-ar fi produs în jurul anului 546 î.d.Hr., când Miletul a fost cucerit de persi, urmată de o altă și mai numeroasă în 494 î.d.Hr., an în care metropola a suferit o tragică devastare din partea trupelor persane datorită participării la o răscoală cu caracter eliberator. Existența Tomisului este confirmată indubitabil de izvoare arheologice încă din secolul VI î.d.Hr.

După date istorice sigure, se știe că în antichitate Constanța s-a numit la început *Tomis*, *Tomis*, *Tomoi*, *Tomos*, *Tomoe*, *Tomeis*, *Tomeos*, apoi *Constantiana* și *Constantia*, iar ulterior *Küstendjje*. Războiul de independență din anii 1877-1878 i-a schimbat nu numai denumirea în *Constanța*, ci și destinul, după cum vom vedea într-un alt capitol al lucrării.



Monedă emisă la Tomis

Ceea ce se poate observa cu ușurință este că însăși evoluția numelui include în ea o istorie îndelungată, o istorie milenară, strâns legată de menirea sa dintotdeauna de poartă maritimă a spațiului românesc. Denumirea cea mai uzitată în sursele grecești a fost cea de *Tomis* sau *Tomeos*, iar în cele latine *Tomī*.

În legătură cu etimologia toponimicului s-au formulat mai multe ipoteze. Prima în ordine cronologică aparține poetului Ovidiu care a scris în *Triste*: „De-atunci, îi zise Tomis acestui loc fiindcă / O soră pe-al său frate aice l-a tăiat”.

Întâiul poet al acestor meleaguri lega explicația numelui Tomis, după cum se poate remarca, de legenda argonauților, mai precis de uciderea lui Absirthos. Episodul se întâlnește și în *Biblioteca lui Apollodor*, un compendiu de mitologie a secolelor I-II d.Hr. Pe unele monede locale unii cercetători au recunoscut imaginea „eroi fondator” sau „eroine fondatoare”, o regină a sciților Tomyris din porunca căreia s-a zidit orașul pe țărmul moesic al Pontului. Această ultimă ipoteză o întâlnim la scriitorul din secolul VI d.Hr., Iordanes. Unii învățați au susținut că numele orașului provine din cuvintele ce exprimă forma tăiată, decupată, a țărmului. Cercetări ulterioare au precizat că apropierea de grecescul *Tomos* (tăietură, bucată) ține de etimologia populară fără a avea o valoare științifică. Alți specialiști contemporani, pornind de la re-interpretarea textelor antice, de la materialul arheologic depistat sunt de părere că numele de Tomis derivă de la cuvintele trace *Tomaros* ori *Tumulus* a căror rădăcină indoeuropeană “tum” ar semnifica

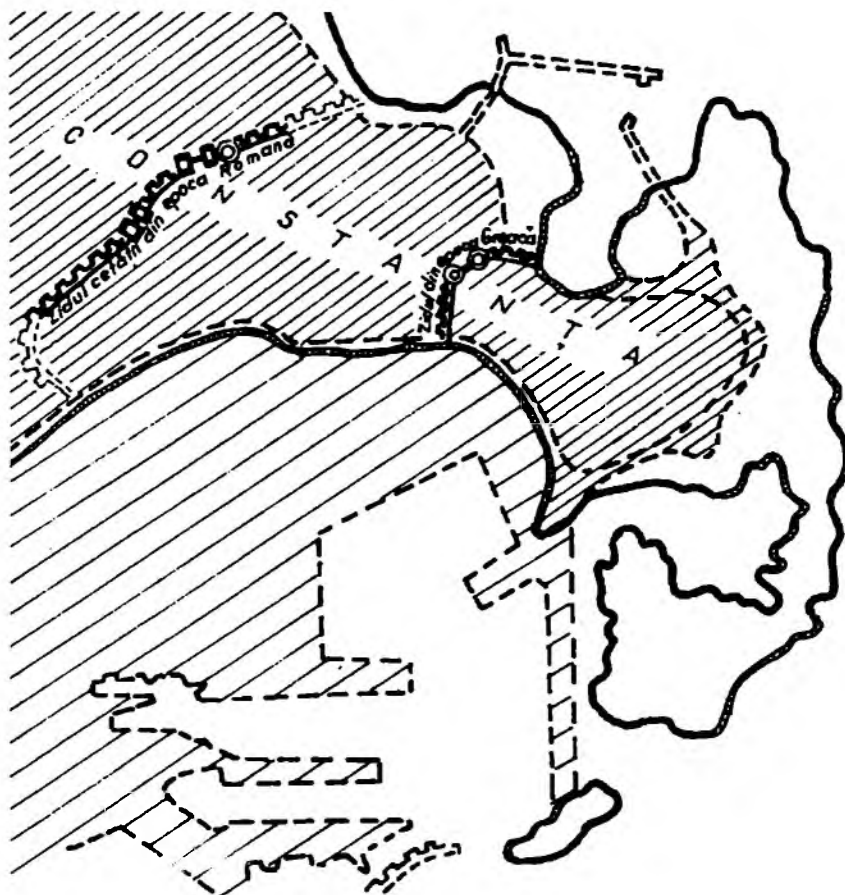
“înălțime”, “ridicătură” ori mai corect “pinten” care înaintează în mare pe sens orizontal, ceea ce corespunde și cu realitatea geografică existentă în antichitate în poziție emersă. Conviețuirea grecilor cu băștinașii, confirmată arheologic, întărește ipoteza că numele coloniei a fost împrumutat de la localnici. De altfel și-n timpul relegării lui Ovidiu la Tomis se păstra tradiția așezării grecilor printre băștinași, realitate surprinsă și în versurile sale: „Și aici au venit colonii trimiși din Milet / Și-au construit locuințe grecești printre geți”.

Pe marginea statutului Tomisului în perioada arhaică s-au purtat discuții în literatura de specialitate. Fără a relua în totalitate, amintim că unii cercetători admit pentru această epocă posibilitatea ca așezarea suprapusă peste cea getică să fi fost alternativ, sau simultan, sub dependența Histriei și Callatisului. Indiferent care au fost raporturile sale cu cele două colonii vecine, Tomisul a avut de timpuriu, încă de la primele case improvizate de milesieni pe promontoriu, regimul politic de *polis* cu organizare stabilă, cu teritoriul său, cu individualitatea sa politică și administrativă, cu portul și instalațiile sale. Statul de polis al Tomisului este consemnat de istoricii antici ca Ptolemeu, Arrian, Sazomenos, Zosimos ș.a.

Rolul său comercial este recunoscut spre mijlocul secolului al III-lea î.d.Hr. de izvoare istorice mai târzii, dar care desigur s-au bazat pe alte informații mai vechi. Știrile acestea vorbesc despre **emporionul** * Tomis, în care cei mai mulți dintre cercetători au văzut un centru de locuire cu o suprafață și o densitate demografică reduse, când, în realitate, acest titlu semnifică o funcție economică legată de activitatea portuară. Chiar dacă în accepțiunea epocii așezarea n-a avut de la început o înfățișare urbană, din secolul al VI-lea î.d.Hr. progresele făcute sunt reale, îndeosebi în perioade de liniște, când amenințările externe au ocolit localitatea.

Sub aspect politic viața tomitanilor a urmat un curs asemănător cu cel al vecinilor lor. Prin analogie cu Histria, specialiștii ai istoriei noastre antice au apreciat că în pragul secolelor V-IV î.d.Hr. și la Tomis s-a înlăturat regimul oligarhic și s-a instaurat democrația, ceea ce a permis instituirea unei conduceri suplă cu efecte binefăcătoare asupra progreselor cetății.

Întreaga viață publică a orașului, legăturile comerciale cu celelalte porturi de pe litoralul Pontului Euxin, cu alte așezări maritime din Marea Egee și Marea Mediterană, s-a organizat și



Schiță comparativă.
Forma veche și actuală
(după C. Scariat)

* **emporion** - termen folosit de Memnon când se referă la Tomis și prin care se înțelege “piață de comerț”, “stațiune comercială” sau “centru de schimb”.

desfășurat prin port, care a devenit treptat zona cea mai importantă a Tomisului.

După cum am menționat, scafandrii au depistat pe o distanță de 300 m, cuprinsă între capul peninsulei și poarta nr.1 a Portului Constanța, cheuri portuare cu dane de acostare construite din blocuri de calcar

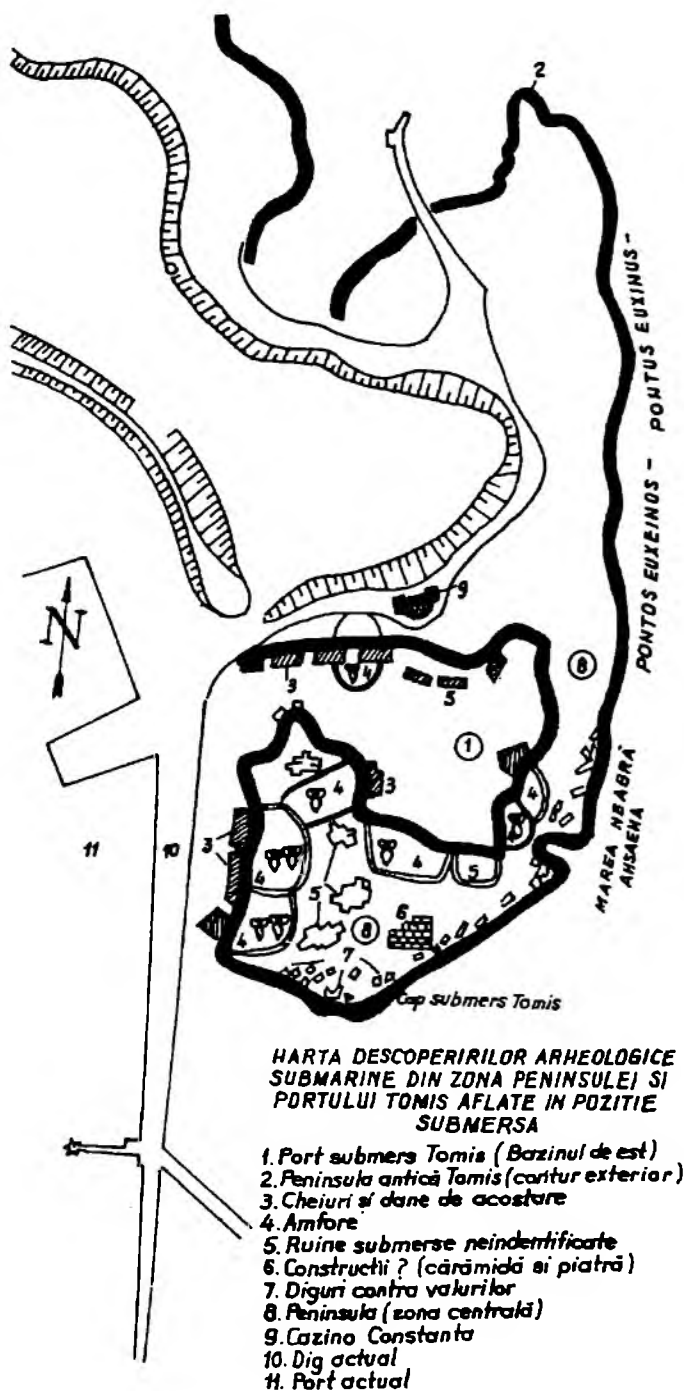
În fața Cazinoului pe o porțiune de circa 100x30 m, se află împrăștiate elemente arhitectonice

din marmură, ca: frize, arhitrave și piese din antablament ce par a fi făcut parte din construcțiile portuare. Aceste descoperiri au determinat pe cercetători să lanseze ipoteza că în zona din fața Cazinoului, acoperită astăzi de apele mării, se află cele mai vechi construcții portuare antice realizate de eleni și păstrate până în zilele noastre. Ulterior construcțiile s-au extins pe rada interioară, aproximativ pe locul pe care s-a amenajat și modernizat principala poartă maritimă a țării noastre. Desigur că în antichitate portul se afla în poziție emersă. Situația actuală se datorează acțiunii combinate de durată a mai multor factori, între care enumerăm creșterea nivelului mării, abraziunea și înnisiparea ce au provocat modificarea conturului țărmului pe mari porțiuni. Conform unor măsurători în ultimele două milenii nivelul Mării Negre a crescut cu aproximativ 2 metri (circa 1 m pe mileniu). Abraziunea a fost cauzată de acțiunea îndelungată a valurilor de vânt și de hulă, a ghețurilor din iernile geroase și a vânturilor din direcția N-E, N și N-V. Atunci când locuitorii așezării n-au mai putut să acționeze împotriva factorilor mai sus amintiți s-a produs sfărâmarea malurilor, a digurilor și a cheurilor pe distanțe apreciabile, atât la Tomis, cât și-n celelalte porturi. Menționăm că cercetările subacvatice efectuate la Tomis au arătat că întreaga zonă poartă puternice urme de coroziune.

Avantajele geografice au determinat ca la Tomis portul să se constituie, după cum am menționat, mai întâi ca un port natural. Amenajările au început totuși devreme și-au urmărit o mai bună punere în valoare a reliefului. Se știe că în zilele noastre construcțiile portuare se realizează greu și necesită lucrări ce se desfășoară pe perioade mari de timp, dar, mai mult ca sigur, pornind de la reconstituirile făcute asupra vieții comerciale, ridicarea acestora a început la Tomis încă din prima fază a dezvoltării sale pe care o situăm între secolele VI-III î.d.Hr. Descoperirile subacvatice au demonstrat că o parte din construcții existau în secolele IV-III î.d.Hr. Afirmția se bazează pe descoperirea că „in situ” între blocurile cheurilor a unei amfore de Thassos din secolul al IV-lea, precum și a uneia de Rhodos din secolul III î.d.Hr. Cheurile se află în partea de N-V a capului peninsulei în poziție submersă de la 0,6 la 1,3 m. Această zonă se găsea la începutul secolului XX deasupra nivelului mării, fiind denumită de localnici „Pietrele Medeei”. Digurile au fost construite din blocuri de calcar de formă prismatică ale căror dimensiuni sunt de 1,5 m înălțime, 3 m lungime și 1,3 - 1,8 m lățime, rostuite pe o anumită direcție și suprapuse

în număr de 3-4 bucăți. Calcarul de diferite varietăți a fost larg utilizat în construcțiile de la Tomis. Materialul litic provine din zonele apropiate, cum au fost cele din jurul lacului Tăbăcărie, din sudul Constanței și îndeosebi de la cariera de la Ovidiu.

Cercetările efectuate de scafandri au arătat că blocurile din rândul de sus sunt, fie puternic corodate de valuri, fie rostogolite din locașurile lor de nisip. Modul inițial de dispunere arată că ele formau un unghi de 90 grade, asigurând cheurile și antrepozitele portului (fig.1). Alte amenajări din prima perioadă de funcționalitate a portului Tomis nu se cunosc. Construcțiile hidrotehnice executate în epoca modernă și contemporană nu permit extinderea investigațiilor subacvatice spre sud. În ceea ce privește materialele din marmură împrăștiate în zona din fața Cazinoului, aflate în poziție submersă, ele par a aparține unei perioade mai târzii, probabil celei romane întrucât, așa după cum vom vedea, românii au introdus o concepție arhitecturală privind amenajările portuare.



Scara 1:10000

Harta descoperirilor arheologice submarine din zona pontului antic Tomis și a peninsulei (după C. Scarlat)

Sunt și opinii ce susțin existența la Tomis a unui al doilea port, la fel ca și-n zilele noastre, în partea estică a promontoriului, ce era utilizat în antichitate mai mult pentru comerțul local. Denumit astăzi portul Tomis, el oferă prin bazinul său cadrul desfășurării unor frumoase activități de agrement. Cunoașterea detaliată a construcțiilor portuare executate în prima perioadă nu poate fi rezolvată nici prin analogie deoarece și celelalte porturi de pe litoralul vest-pontic sunt puțin cercetate. După cum se știe, portul localității Histria, ca de altfel și ale altor așezări n-au fost identificate. Singurul port despre care deținem unele informații ce permit cunoașterea amplasării și modului de construcție este Callatisul.

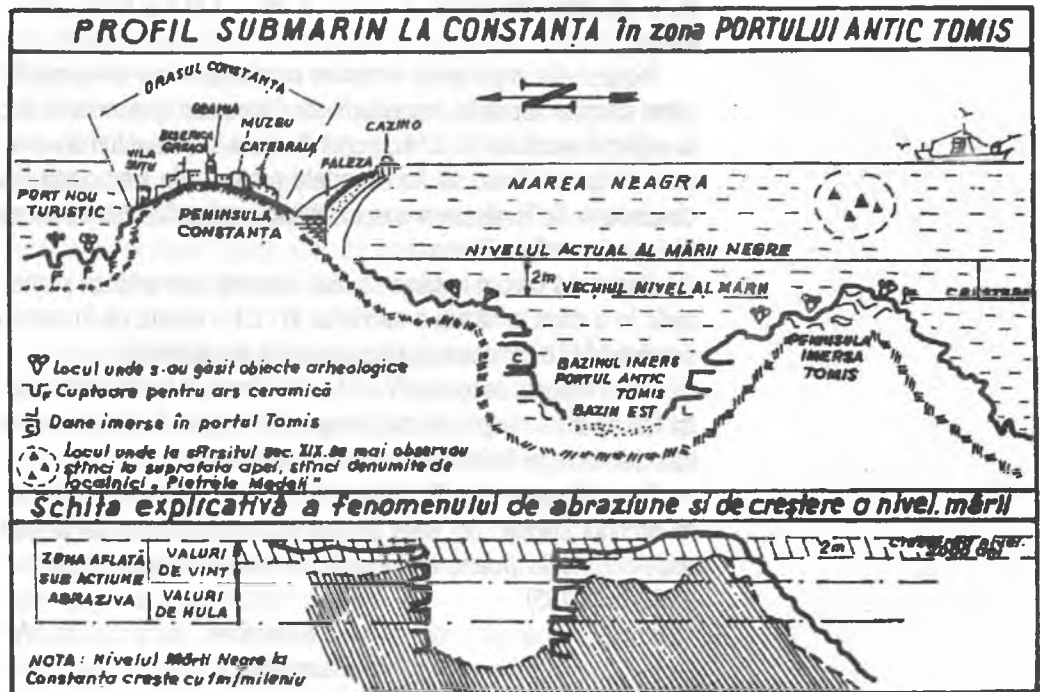
Numeroase vestigii de cultură materială descoperite în urma unor campanii succesive de săpături arheologice demonstrează cu pregnanță rolul comercial al Tomisului încă din faza inițială când probabil era port natural. Săpăturile din parcul Catedralei au scos la lumină două

fragmente de pansă provenind de la două amfore de Chios aparținând cu siguranță din a doua jumătate a secolului al VI î.d.Hr. și Clazomen, vase de tip ionian, deci dintr-o epocă foarte îndepărtată. Alături de ceramica de proveniență locală prezentă în cantități apreciabile s-au descoperit boluri și cupe grecești, podoabe de aur și argint, alte obiecte de uz casnic sau personal, dovadă că locuitorii Tomisului aveau un dezvoltat gust al frumosului, iar comerțul și activitatea portuară constituiau preocupările lor prioritare.

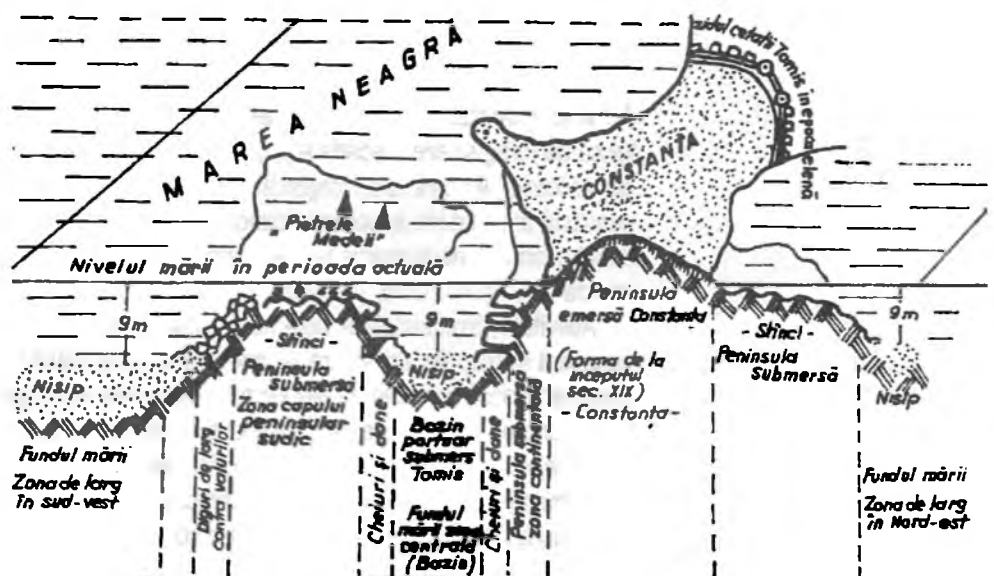
În primele secole de existență, Tomisul n-a putut concura cu mai vechea și consolidată colonie Histria ce domina viața economică din zona Deltei și cu cetatea Callatis care, deși întemeiată cam în aceeași perioadă, a cunoscut un ritm de dezvoltare mai accelerat ca urmare a realizării unui avantajos comerț cu cereale. O dovadă a situației economice și portuare a Tomisului o constituie numeroasele ștampile și amfore descoperite în ultimii ani. Numai din perioada elenistică au fost recuperate peste 300 toarte ștampilate la care se adaugă alte 300 descoperite la „Edificiul roman cu mozaic”, deci în vechea incintă portuară. Ele reprezintă, după cum s-a remarcat, o parte infimă din măturile vastului comerț și a legăturilor trainice realizate pe cale maritimă cu lumea est-mediteraneeană prin portul Tomis.

Cercetarea importurilor de amfore de la Tomis a pus în evidență proveniența, cantitatea și procentul acestora, ceea ce aruncă o lumină nouă asupra bogăției activității portuare, a legăturilor maritime cu cetățile din Grecia continentală. Direcțiile principale ale comerțului maritim realizat de Tomis, ca de altfel și celelalte porturi din Pontul de vest sunt determinate de parteneri comerciali ca: insulele egeene, cu care s-au păstrat legături trainice și îndelungate, și coloniile de pe partea stângă și nordică a Mării Negre, cu care s-au întreținut relații limitate, dar continue.

După cum am menționat, cele mai vechi amfore descoperite la Tomis sunt cele de Chios și aparțin secolului VI-V î.d.Hr. De altfel, studii mai noi concluzionează că Tomisul se înscrie încă de



Poziția portului și peninsulei submerse. În careul punctat sunt indicate "Pittele Medeei" (ultimile urme la suprafață în sec. XIX) (după C. Scariat)



Profil transversal pe direcția NE-SV în zona de SV a Cazinoului

la mijlocul secolului al IV-lea printre cetățile exportatoare de cereale. În secolele următoare numărul amforelor ștampilate la Tomis a crescut, iar centrele de proveniență s-au înmulțit. Într-un recent studiu asupra amforelor întregi din perioada de început a portului Tomis (vezi Livia Buzoianu, *Tipuri de amfore de sec.VI-IV î.d.Hr. descoperite la Tomis*, în „Pontica”, XXIV, 1991, p.75-96) aduc noi și importante clarificări privind legăturile portului Tomis cu alte porturi din spațiul elen.

Începuturile importurilor amforice se situează în a doua jumătate a secolului VI î.d.Hr., probabil către sfârșitul secolului. Importurile de Chios sunt prezente și în cursul secolelor V și IV î.d.Hr. De la mijlocul secolului V î.d.Hr., portul Tomis a avut legături comerciale cu Insula Lesbos, iar din secolul IV î.d.Hr. încep să fie importate produse de Heracleea Pontică. Numărul amforelor întregi descoperite la Tomis probează indubitabil legăturile intense pe care tomitanii le-au avut în secolul IV î.d.Hr. ca insula Thasos.

Concluzia care o impune studiul citat mai sus este că portul Tomis și-a început activitatea de trafic în a doua jumătate a secolului VI î.d.Hr. pentru ca în secolul V î.d.Hr. și în prima jumătate a secolului IV î.d.Hr. aceasta să cunoască o vie activitate.

De la mijlocul secolului IV î.d.Hr. au rămas în trafic amfore de Heracleea și Thasos, dar treptat își fac apariția recipiente de Sinope și Rhodos. Cantitativ materialul arheologic este mai redus datorită evoluției Dobrogei în această perioadă.

Cercetătoarea Livia Buzoianu de la Muzeul de Istorie Națională și Arheologie Constanța a adus în circuitul științific noi date privind importurile amforice la Tomis în perioada elenistică într-un excelent studiu (*Idem, Importurile amforice la Tomis în perioada elenistică*, în „Pontica”, XXV, 1992, p.99-165).

Locul	Nr.amfore descoperite	Anii (î.d.Hr.)
Thasos	96	370-325
Heracleea	15	325-225
Sinope	140	370-183
Chersonesul Tauric	5	300-201
Rhodos	170	269-100
Cnidos	53	301-146
Cos	4	301-200
Paros	2	201-100
Akanthos	4	400-301

Pe baza studiului celor 505 amfore descoperite și datate ca aparținând perioadei elenistice s-a concluzionat că importurile de uleiuri și vinuri în vase ștampilate au continuat neîntrerupt. Activitatea de trafic este deosebit de intensă la mijlocul secolului IV pentru ca spre sfârșitul secolului să se înregistreze o scădere pusă pe seama luptelor cu diadohul Lysimach. În primele decenii ale secolului III î.d.Hr. s-a înregistrat un nou revirement fără a depăși secolul anterior. De la mijlocul secolului al III î.d.Hr. importurile cunosc în portul Tomis noi creșteri demonstrate de apogeul produselor sinopeene și rhodiene. Cu toate aceste centre portul Tomis a întreținut adevărate linii comerciale.

Activitatea comercială a determinat organizarea de timpuriu a unei rețele de negustori, ce a cunoscut în etapele următoare, în special în cea romană, o mare dezvoltare. Aceștia achiziționau și comercializau prin intermediul portului îndeosebi excedentul producției cerealiere a daco-geților. Învățătul grec Demostene ne informează, referindu-se la comerțul dintre greci și geto-daci efectuat pe mare, că volumul grâului „adus din Pont este mai mare decât ceea ce ne vine din celelalte porturi comerciale /.../ acest ținut producând cea mai mare cantitate de grâu”.

În portul Tomis se descărcau pentru comercializare diferite tipuri de mărfuri, ca: amfore, vase de lux, stofe și pânzeturi, podoabe de aur și argint, mirodenii, papirusuri, uleiuri, vinuri, pentru ca la întoarcere să se încarce, după cum am menționat, cereale, animale, miere, brânzeturi, pește, vânat, sclavi ș.a., atât de necesare și căutate pe piețele orașelor grecești din sud. Se impune precizarea că încă din prima fază de dezvoltare Tomisul și portul său au jucat un rol de mare importanță și în comerțul de tranzit, așezarea devenind cu timpul una din marile centre prin care se leaga bazinul Dunării de Jos cu zona egeo-mediteraneeeană. Nici o corabie nu pornea spre Tomis goală, după cum nici una nu se întorcea decât cu cala plină, ceea ce duce la concluzia că se realiza o activitate portuară bine organizată. Transporturile maritime se realizau din primăvară până cel târziu în luna septembrie, deoarece orice întârziere putea deveni fatală navigatorilor datorită înrăutățirii vremii.

În toate epocile dezvoltarea portului a fost în consens cu cea a cetății Tomis, cu fluxul și

refluxul istoriei din spațiul carpato-dunăreano-pontic în care a fost implementat și de evoluția căreia a depins decisiv. Locuitorilor Tomisului nu le-au fost date, ca de altfel și celor din întreaga regiune dintre Dunăre și Mare, numai perioade de liniște. Ei au avut de înfruntat numeroase pericole și greutăți provocate de oștile invadatoare ale unor popoare războinice. Dacă drumul dintre Carpați și Marea Neagră a constituit o cale pașnică, drumul longitudinal ce lega nordul Europei de sudul continentului prin zona de est a țării noastre a făcut de timpuriu din regiunea dintre Dunăre și Mare o poartă de scurgere și invazie a numeroase neamuri.

Aceste evenimente au influențat activitatea comercială a Tomisului și, firește, și traficul portului său. În momentele de invazie și conflicte orașul nu putea întreține legături economice prea rentabile pe uscat, construcțiile portuare stagnau, iar traficul se rezuma probabil la produsele meșteșugarilor tomitani și la schimburile de alimente, arme și trupe cu cetățile pontice aliate. În perioade de liniște negustorii și corăbierii portului Tomis s-au străduit să reia, să creeze și să întrețină legături cu celelalte porturi pontice, cu regii geto-dacilor ce stăpâneau teritoriile de o parte și de alta a Dunării.

La începutul secolului II î.d.Hr., Tomisul împreună cu celelalte cetăți de pe litoral au intrat sub controlul protector al regelui geto-dac din stânga Dunării, Rhemaxos. Noua perioadă de stabilitate a permis portului Tomis să realizeze un trafic mai sigur nu numai pe mare, ci și pe linia cea mai scurtă spre Dunăre. Hinterlandul s-a lărgit, afacerile comerciale au sporit, traficul s-a mărit, portul reușind să absoarbă surplusul de produse, atât din dreapta, cât și din stânga fluviului. Mai mult, se impune precizarea că încă din prima fază de dezvoltare Tomisul și portul său au jucat un rol de mare importanță și în comerțul de tranzit, așezarea devenind cu timpul una din marile centre prin care se lega spațiul carpato-dunărean cu zona gegeo-mediteraneeană.

În secolul III î.d.Hr. s-a înființat portul dunărean Axiopolis (Hinog-Cernavodă) care în scurt timp a devenit o sucursală a tomitanilor. Calea Tomis-Axiopolis s-a constituit într-o importantă arteră comercială. Amforele sinopeene descoperite la Poarta Albă, Palas, Valul lui Traian, Basarabi, Nicolae Bălcescu, Medgidia și Cernavodă constituie dovezi ale importanței drumului comercial.

Pentru a face față sporirii traficului comercial și portuar probabil că la Tomis s-au construit noi antrepozite. Cert este, după cum vom vedea în continuare, că importanța și rolul Tomisului au crescut substanțial în perioada următoare. El a devenit o așezare urbană bine conturată, o entitate politică distinctă, căreia i se deschideau noi porți de dezvoltare, situație ce a îngrijorat pe vecinele sale, îndeosebi Callatisul ce controla activitatea Tomisului.

Către mijlocul secolului III î.d.Hr., în spațiul vest-pontic, au mai avut loc și alte evenimente cu consecințe de durată asupra evoluției ascendente a portului Tomis, consemnate de Memnon. Importantul eveniment denumit de istoricii actuali „războiul Tomisului” a avut desigur cauze imediate pe care nu le cunoaștem astăzi deplin. Tomisul, sprijinit puternic de Bizanț, interesat îndeaproape de comerțul cu grâu din zonă, se opune cu succes încercărilor Callatisului, ajutat de Histria, de a-și consolida dominația asupra tomitanilor. Deși detaliile conflictului ne lipsesc, este cert că în urma victoriei dobândite în jurul anului 260 î.d.Hr. împotriva coaliției histro-callatiene, Tomisul devine port liber. Se anulează astfel orice intenții de monopol, asigurându-se o piață grecească liberă și extrem de importantă pe litoralul vest-pontic de care se interesau nu numai Bizanțul, ci și spații maritime la Marea Egee, răsăritul Mării Mediterane, Marea Neagră. Succesul obținut demonstrează că orașul avea mijloace de apărare, diplomați iscusiți, precum și o dezvoltare ce-i crea o importanță apreciabilă. De altfel și din știrile rămase de la Memnon reiese că Tomisul făcuse progrese deosebite în epoca anterioară cu toate că nu de puține ori a fost nevoit să se opună unor forțe puternice dornice să ocupe localitatea.

Redobândirea libertății a avut urmări fericite pentru Tomis, ea marcând o cotitură în evoluția sa, progresele realizate în anii următori fiind remarcabile. Din această epocă Tomisul și-a început ascensiunea sigură care îl va duce în primele secole ale erei creștine la frumoasa și importanta poziție de metropolă a Pontului Stâng. După cum o demonstrează abundența materialului arheologic descoperit, orașul și portul au progresat în mod deosebit, legăturile lor comerciale s-au extins. Prezența masivă a monedelor ca staterii de aur de tip Alexandru cel Mare, a staterilor bătuți în timpul lui Lysimach, ori a monedelor emise de Mithridates VI Eupator (120-63 î.d.Hr.), a monedelor de bronz, a amforelor provenite din diferite centre ale lumii grecești alături de ceramică locală constituie argumente de necontestat ale comerțului efectuat de tomitani nu numai cu lumea sudică, ci și cu geto-dacii și, deci, din unghiul cercetării noastre, a unei activități portuare întinse. De altfel, pe emblema orașului, pe monede și inscripții apar divinități legate de comerț și navigație. În panteonul tomitan o atenție deosebită s-a acordat cultului Dioscurilor considerați protectori ai comerțului și navigației, dar și ai orașului. Acest cult s-a bucurat și-n perioada romană de o atenție deosebită, fapt ce explică reprezentarea lor pe monede emise în timpul împăraților Caligula,

Domițian, Antoninus Pius, Marcus Aurelius, Pertinax, Septimius Sever, Caracalla, Geta, Elagabal, Severus, Maximin ș.a.

La sfârșitul perioadei elenistice, între magistraturile urbei apar arhonții considerați de cercetători ca magistrați însărcinați cu supravegherea pieței, deci cu activitatea comercială. O dovadă că în aceeași perioadă portul luase o dezvoltare este și menționarea lui în secolul II î.d.Hr. într-o inscripție prin termenul de *limen*.

Preocupată de asigurarea celor mai bune condiții comerțului, conducerea cetății a urmărit cu atenție evoluția situației internaționale care devenea tot mai complexă, căutând aliați siguri. Numai așa se explică participarea Tomisului, împreună cu cetățile vecine, la coaliția antiromană inițiată de Mithridates al VI Eupator, rege al Pontului. Uniunea mithridatică a deschis Tomisului, pentru scurtă perioadă de timp, piața sud-estică a Mării Negre, ferind comerțul și traficul portuar de nesiguranță, realitate probată de prezența în săpăturile arheologice a unui bogat material numismatic din acei ani.

Alinierea porturilor Tomis, Histria și Callatis la coaliția antiromană a determinat Roma să pună capăt politicii lui Mithridates în zonă. În anii 73-72 î.d.Hr., proconsulul Macedoniei, M.Terentius Varro Lucullus, primește ordinul de a-și conduce legiunile din subordine spre țărmul apusean al Mării Negre. Evenimentul este consemnat în izvoare târziu. Referiri găsim la Eusebiu din Cesarea, Eutropius, Rufius Festus și Iordanes. Campania se încheie cu semnarea unor tratate prin care orașele de pe litoralul maritim sunt incluse în sistemul de alianțe al Romei, dovadă a interesului militar, comercial, dar și strategic, arătat regiunii geto-dacice dintre Dunăre și Marea Neagră.

La aproape zece ani de la aceste evenimente, greșelile administrative ale guvernatorului C.Antonius Hybrida au provocat nemulțumirea și răscoala orașelor pontice sub conducerea Histriei. Sprijiniți de forțe ale bastarnilor, dar mai ales ale geto-dacilor, porturile maritime îi alungă pe romani. Primejdia romană n-a dispărut însă, iar spre sfârșitul primei jumătăți a secolului I î.d.Hr. Roma a trecut la instituirea unei dominații sigure asupra întregii Peninsule Balcanice și a regiunii geto-dace transdunărene. Înaintarea legiunilor romane spre Balcani și Dunăre a impus triburilor geto-dace să grăbească înlăptuirea deplinei unități.

Meritul de a fi dat unității economico-culturale a geto-dacilor și unitatea politico-militară centralizată a revenit regelui Burebista, personalitate de excepție a istoriei noastre. Pentru faptele sale - crearea primului stat dac centralizat și apărarea independenței poporului său - Burebista a rămas și în conștiința posterității așa cum l-au caracterizat contemporanii săi „cel mai mare și cel dintâi dintre regii Thraciei”. Teritoriul geto-dacic dintre Dunăre și Mare, fără de care statul condus de Burebista nu putea fi în deplinătatea sa, a fost integrat cu rapiditate Daciei nu mai devreme de anul 55 î.d.Hr. Campania a fost fulgerătoare, iar neacceptarea fără luptă a autorității sale l-a determinat pe regele Burebista să aplice o politică de forță, porturile fiind necesare Daciei nu numai sub aspect economic, dar și strategic. La fel ca și celelalte cetăți pontice și Tomisul a fost supus unui asediu puternic. Bazându-se pe zidurile sale trainice, probabil și pe portul său, tomitanii au încercat o rezistență îndârjită, pentru ca în final să recunoască autoritatea regelui Burebista.

După asasinarea în jurul anului 44 î.d.Hr. a regelui Burebista de către un grup de complotiști, o parte din teritorii și așezări și-au recăpătat autonomia, între care și localitățile de pe litoral.

O nouă campanie desfășurată în zona Dunării de Jos în anii 29-28 î.d.Hr. aduce Romei reinstaurarea stăpânirii asupra orașelor vest-pontice și întregii regiuni dobrogene, de data aceasta pentru mai multe secole. Începe adevărata ascensiune și punere în valoare a portului Tomis în antichitate.



Viața în portul Tomis, în primele decenii ale secolului I î.d.Hr., era destul de tumultuoasă. Ea ne este cunoscută nu numai din descoperirile arheologice, ci mai ales din opera scrisă la Tomis de Publius Ovidius Naso. Se știe că marele poet a acordat o atenție deosebită populației Dobrogei, în special geților care sunt principalele personaje ale poemelor sale tomitane. În cartea a V-a a *Tristelor*, *Între barbari*, poetul arăta:

„Vrei să afli tu, să afli cine-s tomitanii
Și ce fel de năravuri se văd în jurul meu?
Cu geții în amestec sunt grecii de pe-aice,
Dar geții cei războinici, pe greci îi covârșesc!
Călări pe cai, puzderii sarmații și cu geții
Tot mișună pe drumuri: când vin, când se întorc”.

Cred că nu greșim apreciind că versurile de mai sus ilustrează, fără echivoc, realitatea demografică existentă la Tomis, raporturile dintre geți și greci. Se desprinde concluzia că geții erau mai numeroși decât grecii și probabil că așa a fost încă de la începutul colonizării. De altfel, în alt vers (*Tristele*, III, 2) Ovidiu afirma clar că la Tomis „mai mult de jumătate din case ei (geții n.n.) le au”. În ce-i privește pe romani aceștia dețineau o pondere restrânsă la Tomis în secolul I î.d.Hr. Mișcarea geților din teritoriul rural al Dobrogei către Tomis, prezența lor în cetate trebuie puse în legătură cu posibilitățile de valorificare a produselor lor agricole prin traficul portuar și pe piața orașului. Ei au fost atrași de asemenea de ofertele de lucru din port și oraș.

Siguranța deplină se va instaura odată cu consolidarea stăpânirii romane la Dunărea de Jos. Meritul impunerii păcii romane în spațiul carpato-dunăreano-pontic i-a revenit împăratului Traian. Prin reorganizarea militară a limesului din această nouă parte a lumii romane, marele împărat a asigurat regiunii o stabilitate ce a deschis o epocă de prosperitate în toate domeniile. Unii din urmașii lui Traian au continuat prin măsurile luate politica marelui lor predecesor de consolidare a poziției romane pe litoralul vestic al Mării Negre. Hotărârea înființării instituției *prefectura orae maritimae* (prefect al țărmului maritim) cu sediul la Tomis apare ca dovadă în acest sens. Pentru apărarea Tomisului și a spațiului adiacent, romanii au dislocat importante unități militare. Izvoare epigrafice atestă prezența în cetate, în secolele II și III d.Hr., a militarilor din Legiunea a V-a Macedonica, Legiunea a XI-a Claudia și Ala I Flavia Gaetularum.

Tomisul a cunoscut o dezvoltare în toate domeniile dovadă că cetatea s-a acomodat foarte bine dominației romane care îi garanta, pe mare și pe uscat, pacea atât de necesară comerțului maritim. Numeroase mărturii literare, epigrafice, arheologice și numismatice demonstrează că Tomisul era în secolul II d.Hr. cea mai importantă localitate de pe litoralul vest-pontic, el fiind denumit în izvoare *prea strălucitul oraș al tomitanilor*. Ca urmare a dezvoltării și așezării sale geografice este ridicat la rangul de metropolă a Pontului Stâng, poziție pe care a câștigat-o în vremea împăraților din dinastia Antonină.

În această epocă edilii orașului au construit numeroase clădiri și edificii publice. Descoperirile arheologice au scos la lumină dovezi de netăgăduit ale luxului edilitar al Tomisului, dar și ale importanței excepționale a acestui port. S-au refăcut și construit noi ziduri de apărare. Dacă în timpul regețării lui Ovidiu zidul de apărare tăia peninsula prin piața ce poartă astăzi numele poetului, începând cu veacul al II-lea orașul se extinde până în apropierea clădirii Tribunalului județean, pentru ca în epoca următoare să se adauge noi cartiere. După unele estimări populația s-a dublat în secolul al II-lea d.Hr. Din documentele epigrafice descoperite până în prezent reiese că la Tomis locuiau geți, greci, romani, cărora li s-au adăugat sciți, iliri, celți, egipteni ș.a.

Este cunoscut faptul că, pentru întărirea controlului asupra teritoriilor supuse și exploatarea eficientă a acestora, statul roman a acordat o atenție specială efectuării unor transporturi militare și comerciale sigure, nu numai pe uscat, dar și pe apă, ceea ce a stimulat dezvoltarea puternică a porturilor și flotei.

Ca și în alte domenii, și în cel al construcțiilor și organizării porturilor, romanii au calchiat numai cu terminologia greacă, dar au folosit din plin experiența acestora, precum și a altor popoare, ceea ce le-a permis să ridice construcții portuare complexe, de fapt cele mai perfecționate din lumea antică.

Să încercăm, stimate cititor, să reconstituim înfățișarea portului Tomis pornind de la edificiile ridicate de romani și conservate parțial sau total la Constanța, de la imaginea porturilor romane binecunoscute, precum și de la informațiile sigure pe care le avem în acest domeniu de la antici. Pe această linie, de o mare însemnătate sunt scrierile rămase de la Vitruvius care ne-a lăsat aprecieri despre concepția și construcțiile portuare romane. De la început precizăm că romanii au introdus o concepție nouă în executarea construcțiilor portuare, care au fost considerate edificii arhitecturale. Această viziune modernă pentru epoca respectivă a permis realizarea în perimetrul

portuar a unor solide construcții hidrotehnice, ridicarea de clădiri impresionante, amplasarea unor monumente de artă care se integrau în mod armonios cu restul construcțiilor urbane.

Descoperirea mortarului hidraulic obținut prin amestecul pozzolanei (a prafului de Cumae) cu o treime var a constituit o adevărată revoluție în tehnica construcțiilor subacvatice și a dat posibilitatea ridicării, prin folosirea chesoanelor, a unor diguri și moluri compacte, puternic înfipte pe malul mării. Cercetări recente făcute la instalația antică a portului Capidava au confirmat cercetătorilor nu numai relatările lui Vitruvius, dar și utilizarea acestei metode în construcțiile portuare din Dobrogea romană. Folosind aceste procedee, constructorii romani au realizat porturi cu o radă mult mai avansată în mare deschisă, cu o bună legătură între părțile componente: zonele de acces, de refugiu, docurile de încărcare-descărcare, de reparații sau construcții de nave, depozite, zone militare sau civile, racordate corespunzător la arterele de circulație de pe uscat.

Un port sigur trebuie să fie ferit de furtuni, de vânturile și valurile puternice, să dispună de bazine cu o adâncime corespunzătoare, să poată fi aprovizionat cu apă potabilă, cu alimente și desigur cu diverse tipuri de mărfuri. Iată de ce în realizarea construcțiilor portuare edilii romani au pornit de la studiul atent al curenților marini, al direcției vânturilor și valurilor, ceea ce a permis efectuarea unui calcul precis al bazei digurilor astfel încât să se împiedice spargerea acestora pe suprafața suprastructurii. Așa cum s-a demonstrat prin cercetări subacvatice mai recente pentru portul Callatis, probabil că și la Tomis romanii au orientat digurile în așa fel încât curentul de larg să "spele" permanent fundul mării, preîntâmpinându-se împotmolirea bazinului portuar.

Pentru consolidare, digurile și cheurile erau placate lateral cu diferite tipuri de parament, iar în partea superioară cu pavaje funcționale. Se asigurau în acest mod menținerea unei adâncimi corespunzătoare efectuării de acostări sigure a navelor, precum și o bună manevrare a mărfurilor.

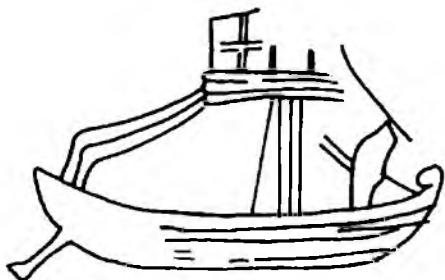
Fixarea navelor la cheu se efectua pe mici pilaștri dispuși la distanțe variabile de 2 și 24 m, precum și de orificii special realizate în blocurile de piatră. În bazinul portuar cea mai obișnuită manevră de acostare efectuată de o corabie era cu bordul la cheu. O altă variantă de acostare des utilizată consta din dispunerea navei trei sferturi în față, manevră ce impunea legarea corăbiei la cheu printr-o bucată de lemn așezată orizontal pentru a proteja carena. Când se producea aglomerarea corăbiilor la dane, ori din alte cauze, o parte din nave rămâneau în bazin sau în avanport. În această situație mărfurile sau pasagerii erau transportați la mal sau invers la bărci, plute și ambarcațiuni specializate în operațiunea de transbordare.

În cunoscutele scrisori de la Pontul Euxin, *Tristele și Ponticele*, Ovidiu s-a referit și la termeni privind marea și navigația. Cel mai frecvent mijloc de transport pe care l-a utilizat a fost ratis prin care "poetul înlocuiește orice fel de ambarcațiune, de la luntre până la marile nave". (Vezi Ioan Micu, *Terminologia marină și halieutică în opere ovidiene din exil*, în "Pontica", XXIV, 1991, p.438). După ratis, poetul se referă cel mai des la *cymbae* sau *cymbae* ce erau luntre sau bărci de anumite dimensiuni. În scrisorile sale pontice Ovidiu mai face referiri la *phaselus*, o navă mică utilizată pentru transportul călătorilor și trupelor în caz de nevoie. Cea mai mare corabie la care se referă poetul este *navis*. Nu lipsesc din opera tomitană precizări cu privire la marinarii ce încadrau echipajele corăbiilor.

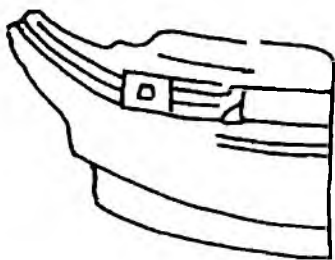
Cercetarea unor monumente funerare, ponduri și monede descoperite în Scythia Minor a permis cunoașterea tipurilor de nave comerciale ce au navigat pe litoralul vestic al Mării Negre și au ancorat și-n portul Tomis.

Pentru epoca ce ne stă în atenție ne sunt cunoscute, după reprezentări, diverse vase comerciale de mici și mari dimensiuni, evaluate în privința construcției. Astfel, pe un altar votiv de la Tomis s-a identificat o nave onerară de tip *corbita*. Este un vas robust a cărui lungime putea varia între 21 și 25 m, utilizat în transportul mărfurilor și al persoanelor pe distanțe lungi. De pe o monedă callatiană cunoaștem o navă de tip *ponto* folosită atât în transporturile maritime cât și fluviale. Pe aedicula funerară a marelui armator Theocritos Theocriton este reprezentată o navă din categoria *lapidaria naves* cu care se transportau blocuri de marmură și piatră, zeci de amfore și baloturi cu diverse mărfuri. Dintre navele de mici dimensiuni s-au identificat de asemenea mai multe tipuri. În cunoscutul grup statuar Fortuna cu Pontos descoperit la Tomis se remarcă prova unei nave de tip *tesseraria*, ambarcațiune rapidă și ușoară destinată în special transmiterii ordinilor. Pe un pond descoperit la Tomis este reprezentată o mică ambarcațiune de tip *scapha* utilizată în asigurarea comunicației dintre navele existente în port, transportarea echipajelor la mal și remorcarea marilor nave. La Tomis, ca de altfel și-n celelalte porturi, se mai utilizau nave rapide și lejere folosite în diferite transporturi la mică distanță de tipul *vegeia*, *placida*, *musculus* și *natis*.

Capacitatea de încărcare a unei nave a fost evaluată și-n epoca romană pe baza greutateii



Ambarcațiuni romane (O. Bounegru)



conținutului amforelor, utilizate ca unități de măsură încă din perioada elenistică. Se lua ca etalon cantitatea de 26 litri de vin ce se putea încărca într-o amforă rhodiană. În funcție de mărime, tipul și destinația sa o navă putea să încarce între 3.000 și 5.000 amfore rhodiene, ceea ce echivalează cu 78 și respectiv 130 tone lichid. Dacă la aceasta se adaugă și greutatea amforei, ce era în medie de 10 kg, totalul se ridică la 108 și respectiv 180 de tone. Conform unor aprecieri această încărcătură corespundea unui deplasament maxim de 200-280 tone metrice sau 80-110 tone registru conform măsurătorilor utilizate astăzi.

Docurile erau fie în posesia statului, fie a particularilor. Ele erau specializate pe principalele produse de trafic portuar. Cei interesați puteau închiria spații din docurile statului cu condiția respectării legii docurilor - *lex horreiorum*.

Pentru executarea cu mai multă siguranță a operațiunilor de manevrare a încărcăturilor, pe cheuri se aflau la îndemâna lucrătorilor portuari diferite dispozitive ca platforme, rampe, scări ș.a. Pe întreaga lungime a cheurilor se ridicau porticuri ce dădeau o înfățișare monumentală construcțiilor portuare și asigurau totodată posibilitatea adăpostirii mărfurilor, iar în caz de nevoie și a lucrătorilor.

La ridicarea construcțiilor din portul Tomis în epoca romană s-au utilizat, ca și-n perioada anterioară, aceleași materiale litice aduse din carierele de la Ovidiu, Tașaul, Techirghiol, Dorobanțu și Mihail Kogălniceanu. Pentru ornamentarea diverselor edificii portuare s-a folosit marmura transportată cu marile corăbii sub formă de blocuri. Acestea se prelucrau pe cheu sau în atelierele din apropiere. Un astfel de atelier s-a descoperit în anul 1958 în zona din spatele Muzeului Marinei, în apropierea cheului antic. Cele cinci blocuri imense de marmură aflate în curs de prelucrare sunt singurele monumente masive de acest fel găsite în vechea incintă portuară.

Din motive de siguranță, porturile romane aveau intrarea de la capetele digurilor străjuită cu două turnuri ce indicau navigatorilor calea de acces. În caz de atac naval, intrarea în bazinul portuar era închisă cu ajutorul unor lanțuri puternice care creau un baraj solid împotriva corăbiilor vrăjmașe. Tot din rațiuni de apărare porturile aveau amenajate pe diguri fortificații și diferite tipuri de armament.

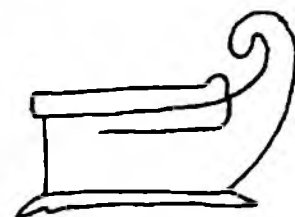
Majoritatea porturilor mari dispuneau și de un *șantier naval (navalia)* cu ateliere și meseriași specializați ca dulgheri, tâmplari, călăfătuitori, proiectanți ș.a. care lucrau la construcția noilor nave ori efectuau reparații. Cercetătorii ai antichității Constanței sunt de părere că în primele secole ale erei noastre, deci în perioada de maximă înflorire a portului Tomis, și aici a funcționat un șantier naval. După cum ne informează Vitruvius orice port roman dispunea de faruri ridicate în afara incintei portuare, dar cât mai aproape de radă. Porturile care aveau baze pentru flotele militare, cum avea și Tomisul, destinau o zonă specială acestora. Aici se găseau diferite sedii pentru comandament, cazărmi pentru trupe, depozite ș.a.

Deși astăzi nu cunoaștem cu precizie mărimea radei portului Tomis, celelalte părți componente ca: zonele de acces, de refugiu, dispunerea completă a digurilor, a docurilor de încărcare, descărcare și reparații, toate depozitele din incintă, clădirile ce adăposteau bursa, vama, corpul de pază, danele militare, putem afirma, pornind de la întinsa activitate comercială, de la importanța orașului și portului sub stăpânire romană, că toate acestea au existat și la Tomis. Este în afară de orice îndoială că romanii au utilizat construcțiile realizate în perioada greco-getă a Tomisului, dar au extins mult amenajările portuare pentru a satisface dezvoltarea deosebită a comerțului și traficului maritim.

După aprecierile regretatului arheolog constănțean Vasile Canarache, cheurile portului Tomis, desigur cele ridicate de romani, se găseau la circa 20-30 m spre dreapta față de "Edificiul roman cu mozaic", unde se afla și punctul cel mai adâncit al golfului, astăzi dispărut ca urmare a lucrărilor de modernizare a portului Constanța. Aici s-au amenajat principalele dane ale portului roman și, desigur, aici ancorau majoritatea corăbiilor pentru a fi cât mai aproape de magaziiile "Edificiului", de celelalte antrepozite. Același cercetător ne informează că după al doilea război mondial, între porțile de acces 2 și 3 ale actualului port, se putea vedea digul din piatră fasonată ale cărui resturi se întindeau pe o lungime de mai bine de 1 km. Digul avea fațada principală orientată către vest, iar pe blocuri se mai observau urmele lăsate de mișcarea valurilor. La numai 100 m distanță de poarta nr.3 s-au descoperit trei turnuri pătrate, legate între ele, ce formau un adevărat bastion pe malul de sud-vest al portului. În aceeași zonă se aflau resturi de zidărie și alte blocuri de piatră. Este posibil ca în această zonă să se fi aflat brațul vestic al golfului, unde digul asigura probabil pasa de intrare în bazin. (Cristian Matei, *Notes on the Activity in the Port of Ancient Tomis*, în *Cultură și civilizație la Dunărea de Jos*, vol.XIII-XIV, Călărași, 1995, p.183).



Ambarcațiuni romane
(O. Bounegru)



Pornind de la toate vestigiile descoperite până în prezent, atât în zonele submerse, cât și emerse cercetate, se poate trage concluzia că incinta portului Tomis se întindea în perioada romană pe o distanță de circa 2 km. Lungimea digurilor, a cheurilor și danelor a fost apreciabilă în perioada de maximă dezvoltare a portului Tomis. Pe platforme s-au ridicat spații de depozitare și încărcare a mărfurilor, precum și clădiri destinate serviciilor portuare.

O legătură directă cu activitatea comercială a portului Tomis a avut-o clădirea denumită de arheologii constănțeni, după descoperire, "*Edificiul roman cu mozaic*". Ridicarea complexei construcții din piatră și cărămidă de tip pedales a început la sfârșitul secolului al III-lea d.Hr., deci într-o perioadă de puternică prosperitate a portului și a cetății. Descoperit în anul 1959, "Edificiul" este unul dintre cele mai importante vestigii rămase din antichitate nu numai de pe teritoriul țării noastre, ci și din întreaga lume romană. Cercetarea clădirii și a materialului arheologic existent a permis specialiștilor să tragă concluzii deosebit de interesante privind viața portuară și comercială a Tomisului din epoca împăraților constantini. Construită în trei terase, pe faleza de vest a portului, clădirea făcea legătura între nivelul orașului și cel al platformei portuare.

Monumentala construcție a fost concepută de arhitecții și constructorii tomitani pentru funcționalități multiple. În primul rând aici se întâlneau negustori, armatori, marinari și locuitori de vază ai orașului pentru a efectua tranzacții comerciale, a discuta probleme economice și politice, a privi corăbiile care veneau sau plecau din port. O ambianță plăcută asigura desfășurarea activităților, dovadă covorul de mozaic în suprafață de 2.000 mp compus din chenare și câmpuri cu motive ornamentale, geometrice și vegetale îmbinate într-o echilibrată armonie, expresie a unui rafinat gust pentru frumos al edililor orașului. Din pardoseala de mozaic ridicată pe prima terasă (circa 100x200 m) se mai păstrează astăzi mai bine de 600 mp, una din cele mai mari decorațiuni de acest fel rămase din întreaga lume romană. A doua terasă se află la aproximativ 9 m sub nivelul celei pavate cu mozaic și este compusă din 11 încăperi spațioase utilizate în antichitate ca magazine și depozite. Din motive de siguranță arheologii nu au mai dezgropat parterul, el cuprinzând, probabil, alte spații comerciale.

Variatul material arheologic aflat în depozite a dat posibilitatea cercetătorilor să-și formeze o imagine cuprinzătoare atât asupra mărfurilor care se manevrau în port, cât și a zonelor de proveniență a acestora. Astfel, în camerele 3 și 4 (numerotarea aparține cercetătorilor clădirii) s-au găsit 120 de amfore întregi ce conțineau coloranți. În același perimetru s-au mai dezgropat numeroase amfore sparte de presiunea dărâmăturilor. În celelalte magazine erau depozitate lingouri mari de minereu de fier, cuișoare, bucăți de colofoniu utilizate fie la prepararea lacurilor și vopselelor, fie ca liant pentru chituri. S-au mai găsit rășini ca mastix și stirax aduse din Chios și Asia Mică. Combinate cu colofoniu și terebentină, acestea serveau la prepararea drogurilor și diverselor balsamuri farmaceutice. Rășinile erau utilizate în antichitate la impregnarea călților cu care se călăfătuiau punțile corăbiilor, la asigurarea impermeabilității parâmelor, frânghiilor și amforelor în care se depozitau produsele lichide, precum și la confecționarea torțelor. În alte magazine se aflau depozitate bucăți de asfalt, opt ancore de 1,50 m fiecare, piroane, cuie de diverse dimensiuni, opaițe și tipare, precum și șapte măsuri ponderale mari de piatră folosite în comerțul cu ridicata. Descoperirea într-una din încăperi a capului înaripat al lui Hermes (Mercur la romani), divinitate a comerțului, dovedește din plin că importantul complex arhitectural a avut ca destinație principală traficul comercial. Se impune, de asemenea, să subliniem că 29 de amfore de dimensiuni medii (60 cm înălțime și 40 cm diametru) au ștanțate în exterior cifre latinești și grecești ce indică capacitatea vasului, dovadă că au fost întrebuințate de biroul vamal al portului la diferite măsurători. Totodată, cele două sau trei rânduri de inscripții suprapuse sunt mărturii ale reutilizării recipientelor la mai multe transporturi. Inscripțiile de pe amforele piriforme ilustrează de asemenea traficul intens ce s-a realizat prin port în secolele III-IV d.Hr. Aceleași relații comerciale fructuoase sunt demonstrate și de numeroasele și variatele obiecte din aur, sticlă, os, fier și bronz, scoase la lumină de săpăturile arheologice. Toate confirmă legăturile comerciale întinse și trainice pe care portul Tomis le-a avut cu cetăți maritime din Orient și Occident, cu teritoriul dintre Dunăre și Mare, dar și cu celelalte zone din stânga fluviului.

Cu ocazia unor săpături în cele mai avansate puncte din fața marilor edificii de pe faleza de sud-vest, efectuate în anul 1961, s-au degajat două încăperi dispuse în zig-zag cu latura în jur de 12 m. Cele două spații au fost construite din piatră fasonată și semifasonată. Interiorul acestor camere era pardosit cu cărămidă pătrată. Într-una din cele două încăperi s-a găsit grâu, iar în cealaltă orz, bineînțeles carbonizat. În apropierea acestora, în partea de nord-vest s-a descoperit un bazin împărțit în două compartimente, zidit din cărămidă (3x2x1,80 m), cu partea superioară boltită. Interiorul era tencuit cu mortar hidraulic, ceea ce l-a determinat pe arheologul Vasile Barbu, care a executat săpăturile, să aprecieze că avem de-a face fie cu o cisternă pentru păstrarea apei

potabile necesară încărcării corăbiilor, deși nu avea nici o legătură cu vreun apeduct, fie, mai curând, cu un bazin pentru păstrarea peștelui. După modul de amplasare a acestor încăperi-magazii, care în mare urmăreau traseul falezei din vecinătate, același arheolog aprecia că acestea erau cele mai apropiate construcții de cheurile portului roman Tomis. Dacă zidurile cheurilor se desfășurau tot în zig-zag, ca liniile magaziiilor, ar fi fost un model foarte util și foarte frecvent pe cheu, la care puteau acosta ușor corăbii. Fiecare frântură a zig-zag-ului cheului ar fi putut măsura 15-20 m, deci suficient pentru acostarea unei corăbii. Construirea zidurilor cheurilor în zig-zag s-a făcut, pe de o parte, în scopul măririi capacității de acostare, iar pe de alta pentru a spori siguranța în bazinul portuar prin dubla protecție a digurilor care închideau extremitățile portului, dar și prin sistemul de dispunere a cheurilor.

Campania de săpături efectuată între anii 1974 și 1976 în apropierea scărilor din dreapta "Edificiului" a degajat și alte magazine ce serveau la adăpostirea temporară a diverselor mărfuri destinate importului și exportului. Pe baza descoperirilor de până acum, inclusiv ale celor de la "Edificiul roman cu mozaic", s-a apreciat că spațiile din vecinătatea cheurilor se utilizau pentru mărfurile ce urmau să fie transportate de la Tomis pe calea apei, iar cele depozitate în încăperile "Edificiului" erau aduse de peste mări și, până la desfacere, aveau o perioadă de staționare. La 200 m est de "Edificiul roman", edilii Tomisului au construit termele publice. Așezarea termelor în preajma "Edificiului" și a portului duce la concluzia că acestea era cea mai importantă și, desigur, cea mai animată zonă a Tomisului.

Cu ocazia construirii marilor silozuri, lângă coasta septentrională a portului s-au descoperit importante vestigii arhitecturale ca pilaștri, capiteluri, cornișe, blocuri de arhitrave despre care Vasile Pârvan a scris un raport preliminar și care au aparținut unei importante construcții din incinta portuară, realizată se pare în epoca împăratului Constantin. Cele trei mari clădiri, "Edificiul cu mozaic", termele și construcțiile din dreptul silozurilor au fost ridicate după un plan complex și ambițios de sistematizare a coastei și incintei portuare.

Se știe că sub urmașii împăratului Constantin (306-337), Iulian (361-363) și Valens (364-378) s-au realizat la Tomis noi construcții portuare. În portul Tomis s-au construit noi magazine, s-au refăcut clădiri. După secolul al IV-lea se pare că în incinta portuară s-a construit și o bazilică din care s-a mai putut surprinde doar un fragment de absidă. Incinta portuară a fost amenajată și utilizată de romani pentru ridicarea unor clădiri în care funcționau instituții și servicii asemănătoare celor de azi: căpitănia, biroul de impozite, bursa, casele de comerț, cazărmile poliției, templele, altarele, sălile de întâlniri ș.a. Înfățișarea cotidiană a portului Tomis în perioade de trafic intens era asemănătoare celorlalte importante porturi romane. Portul apărea ca un tablou complex, viu colorat, în care se întâlneau de la sclavi umili și numeroși până la navigatori, constructori, militari, mari negustori, armatori și magistrați.

Funcționarea administrației și organizarea traficului portuar presupuneau existența unui personal pregătit pentru specificul acestor munci. Astfel, manevrarea mărfurilor se executa de către numeroși lucrători calificați ce proveneau din rândul sclavilor și sărăcimii orașului pe care negustorii și proprietarii de corăbii îi angajau prin intermediul corporațiilor specializate în astfel de activități. O bună parte a acestor lucrători erau utilizați la munci din primăvară până în toamnă, când traficul era intens. Pe timpul iernii șomau ori desfășurau alte munci.

Căratul amforelor cu ajutorul unor prăjini introduse prin toartele recipientelor, a butoaielor era efectuat de așa-numiții falangari. Grăul încărcat în saci era transportat de *saccari*, destul de numeroși la Tomis, având în vedere că această marfă ocupa un loc important în traficul portului. Fructele, uleiurile și alte mărfuri de acest gen erau manevrate de așa-numiții *baiuli* și *geruli*. În port grija animalelor destinate exportului ori importului o aveau *păcurarii*. De încărcarea, descărcarea și depozitarea mărfurilor ușoare se ocupau așa-numiții *ceramentari*. La manevrarea mărfurilor grele ca blocuri de marmură ori piatră, a amforelor de capacitate mare etc. se utilizau "mașini" de ridicat a căror construcție și mod de funcționare le cunoaștem astăzi din lucrarea lui Vitruvius - *Despre arhitectură*. Pe esplanadele portului Tomis, la fel ca și-n alte porturi, se întâlneau, desigur, și numeroși căruțași denumiți în terminologia de specialitate *catabolenses*. Un rol de seamă în traficul portuar l-au avut posesorii de bărci, una din categoriile cele mai bine plătite, întrucât executau diferite transporturi între cheuri și corăbiile ancorate în radă. Porturile romane aveau un serviciu special de cântărire și măsurare a mărfurilor aduse în vrac, activitate de care se ocupau așa-numiții *mensori*. Principalele instrumente cu care aceștia lucrau erau balanța, rigla, obrocul și măsurile ponderale. Pentru căutarea și recuperarea mărfurilor căzute în zonele puțin adânci din bazine, portul avea lucrători specializați numiți *scufundători*. La cerere aceștia puteau verifica corpul corăbiilor și executau unele reparații.

Despre activitatea funcționarilor portuari și a magistraturilor orașului care supravegheau portul,

izvoarele istorice păstrate ne transmit puține informații, deși este în afară de orice îndoială că astfel de instituții au existat. Între magistraturile orașului Tomis este cunoscut *agoranomul* a cărui funcție era eligibilă anual. El avea însărcinări legate de supravegherea pieței și, probabil, a activității portuare. În legătură cu ultima ipoteză precizăm că în literatura de specialitate se mai poartă încă discuții. Administrația portului avea ca misiune principală efectuarea controlului asupra modului cum se executau transporturile de mărfuri și se încasau impozitele și taxele vamale. Cercetătorii perioadei au concluzionat că la Tomis a funcționat o *stație vamală*. Conducerea orașului percepea taxe asupra construcțiilor și vânzării de nave, vămuia mărfurile ce intrau în traficul portului și încasa un impozit pe comerț. Cu o parte din aceste sume se efectua întreținerea cu grijă a porturilor. Inscripțiile semnaleză repararea acestora. Se știe că la Histria însuși curatul cetății s-a ocupat de această activitate.

Bogata viață economică, precum și întinsele relații comerciale pe care Tomisul le-a avut în perioada romană sunt demonstrate din plin de legăturile trainice pe care le-a întreținut prin intermediul portului cu centre din lumea pontică, egeeană și mediteraneană. Negustorii și armatorii tomitani realizau, după cum reiese din numeroase inscripții, afaceri rentabile cu marile porturi ale epocii cum au fost: Bizanț, Cyzic, Smyrna, Athena, Nicomedia, Alexandria, Heracleea Pontică, Prusa, Palmyria ș.a. La acestea se adaugă legăturile mai vechi și mai noi cu membrele confederației vest-pontice a cărei metropolă era.

Produsele comercializate și manipulate în portul Tomis proveneau fie de pe piața externă, fie din atelierele proprii, dar îndeosebi din hinterlandul portului ce cuprindea nu numai teritoriul dintre Dunăre și Mare, ci și întinse zone din stânga fluviului. Așa cum este menționat într-o inscripție descoperită la Tomis, în port se ținea periodic, cu ocazia marilor panegirii, un târg pentru a ușura în primul rând relațiile comerciale cu băștinașii al căror rol în comerțul tomitan a fost și-n perioada romană din cele mai importante. Pe uscat o rețea de drumuri bine organizate și întreținute, ce se ramifica în întreaga Dobroge, asigura o circulație a mărfurilor de la Tomis spre alte așezări ale provinciei, spre Dunăre, ori de la acestea spre importantul port al regiunii.

Nu este lipsit de importanță să precizăm că spațiul dintre Dunăre și Mare a constituit o zonă de aprovizionare de bază în special în perioada Dominatului, când centrul de greutate al vieții economice și politice a imperiului s-a mutat la Constantinopol. Tomisul și alte cetăți pontice furnizau produse agricole și materii prime de calitate ca: grâu, pește, piei, fier, lemn, frângerii, țesături, mărfuri provenite din atelierele de sticlărie, metalurgie, coroplastică, ceramică, sculpturi în marmură și piatră, cărămidărie, cizmărie, bijuterii ș.a. ce au funcționat vreme îndelungată în oraș. Tomisul a constituit totodată o piață de desfacere și tranzit ale produselor aduse din porturile cu care întreținea relații ca: vinuri și băuturi fine, podoabe și parfumuri, purpură, arme etc.

Tranzacțiile comerciale le efectuau negustorii individual ori prin intermediul asociațiilor în care s-au constituit. Dintre grupurile de negustori străini, cel mai cunoscut a fost acela al alexandrinilor. Originari din importantul port egiptean Alexandria, ei s-au așezat pe coasta vest-pontică încă din perioada elenistică. În epoca romană, îndeosebi sub domnia împăratului Hadrian (117-138), numărul acestora a sporit simțitor.

Alte inscripții ne dau informații despre negustori din Bizanț stabiliți la Tomis. Cunoaștem pe Aurelius Sozomenos pe a cărui stelă funerară este reprezentat un car tras de boi încărcat cu mai multe baloturi, ceea ce indică profesia acestuia. Se cunosc, de asemenea, la Tomis mari negustori originari din Prusa și Nicomedia.

Despre negustorii și armatorii locali informațiile ce le avem în stadiul actual al cercetărilor sunt mai bogate în comparație cu cei străini. De altfel, cei mai mulți negustori din teritoriul dobrogean se grupează în jurul cetății Tomis, unde își puteau desfășura activitatea.

În perioada romană la Tomis funcționa un puternic colegiu al corăbierilor - *naukeroi*. Un grup important a fost la Tomis și cel al armatorilor recrutați de regulă din aristocrația orașului. La fel ca și-n alte porturi, ei s-au reunit într-o asociație a armatorilor despre a cărei funcționalitate avem date de pe timpul împăratului Marcus Aurelius (161-180). Cunoaștem din secolul II d.Hr. pe Theocritos, la care ne-am referit mai sus.

Așa după cum am menționat, în portul Tomis au ancorat diverse tipuri de nave comerciale. Unele veneau după voiaje lungi și escale în multe porturi. În vara anului 1975, cu prilejul unor operațiuni curente de dragare efectuate în portul Constanța, s-au adus la suprafață monede de bronz din care s-au păstrat 18 exemplare: 9 din Heracleea, iar restul din Antiohia și Tessalonic, emise între anii 294-307. Ele au permis cercetătorilor să refacă drumul corăbiei prin Marea Mediterană orientală și Marea Neagră, după care ajunsă în portul Tomis s-a scufundat din motive pe care nu le cunoaștem.

Prosperitatea realizată de portul Tomis în plan economic a avut efecte directe asupra sporului

demografic al populației orașului. După unele aprecieri, populația Tomisului a crescut în secolele III-IV la aproximativ 20-30.000 locuitori. De altfel, descoperirile arheologice au demonstrat că suprafața de locuire la Tomis s-a extins treptat. La sfârșitul secolului al III-lea d.Hr. în partea de sus a orașului s-a construit un nou cartier, care s-a dezvoltat puternic în secolele următoare. Zonei i s-a dat numele de CONSTANTIA sau CONSTANTIANA, ceea ce l-a determinat pe arheologul Radu Vulpe să concluzioneze că numele Constanței provine direct din antichitate. De o deosebită atenție s-a bucurat Tomisul din partea împăratului Dioclețian (284-305) în ceea ce privește sfera de construcție și ridicarea unei noi părți a cetății.

După mutarea capitalei Imperiului la Constantinopol, portul Tomis, ca de altfel întreaga regiune de la Dunărea de Jos, s-a dezvoltat continuu sub influența marelui centru politic și economic. Cu ocazia vizitei la Tomis, în anul 368, a împăratului Valens (364-378), Sozomen scria în istoria sa despre metropola provinciei Scythia că este "oraș mare și prosper de pe țărmul stâng al Pontului Euxin".

În a doua jumătate a secolului al IV-lea pentru regiunea dintre Dunăre și Mare primejdia continuă s-o reprezinte vizigoții. Scythia a suferit mult de pe urma samavolnicilor acestor populații germanice. Între anii 384-386 barbarii au atacat și jefuit Scythia în mai multe rânduri. Desigur evoluția Tomisului s-a încadrat evenimentelor petrecute în spațiul carpato-dunăreano-maritim, portul constituind un sensibil barometru al vieții economice și politice.

Întrucât regiunea dintre Dunăre și Mare constituia un coridor de infiltrare a barbarilor spre Constantinopol, împărați destoinici ca Anastasius (491-518) și în special Iustinian (527-567) s-au preocupat cu atenție de apărarea graniței Dunării de Jos, de întărirea apărării principalelor localități dobrogene. La Tomis pe timpul domniei lui Anastasius s-au înălțat lucrări de seamă, iar sub Iustinian fortificațiile cetății au fost refăcute și mărite, dovadă că autoritățile bizantine acordau o constantă importanță economică și strategică, portului și orașului.

Unele descoperiri numismatice de la Constantius al II-lea (337-362) și Iustin (518-527) probează că în port se desfășura o bogată activitate de trafic și schimburi comerciale. Cercetări subacvatice realizate în anii din urmă au arătat că în zona cheurilor vechi se găsesc numeroase fragmente de amfore bizantine. Așezarea a suferit în anii 614-615 unul dintre cele mai puternice atacuri avaro-slave. Descoperiri numismatice de monedă mărunță de la Heraclius, Constans II și Constantin al IV-lea reflectă continuarea activității comerciale, deși într-o pondere mai redusă.

Imaginea traficului și mișcării maritime este întregită de descoperirea și studierea navei bizantine de la Yassi Ada, mică insulă din Marea Egee, îndeosebi a materialului ce a putut fi recuperat de pe fundul mării. Studiile au dus la concluzia că în jurul anului 625 Tomisul continua să joace un rol important în comerțul maritim. Armatorul navei a vizitat probabil portul Tomis unde putea să găsească ancore, pigmenți, cuie și piei pentru acoperirea mărfii depozitate pe punte, precum și pânza necesară confecționării velaturii. Unele amfore și lămpi pe care nava le-a avut la bord sunt asemănătoare celor ce se confecționau și utilizau la Tomis.

Invaziile din această perioadă au determinat o parte din populația ce locuia în teritoriul rural al Tomisului să caute adăpost între zidurile cetății. Probabil că în aceste vremuri grele s-au folosit mai des galeriile care străbat peninsula de la vest la est și nord pe sub "Edificiul roman cu mozaic" și Piața Ovidiu și toată faleza de est. Săpate în stâncă și loess, în dimensiune de 2 m înălțime și aproape 1 m lățime, având numeroase puțuri de aerisire, galeriile asigurau o bună adăpostire și refugiu în caz de atac. Totodată, prin tunele se putea realiza o bună și rapidă legătură între cele două porturi aflate de o parte și de alta a peninsulei.

În jurul anului 680 Tomisul este atacat din nou de o puternică armată a slavilor și avarilor care au reușit să pătrundă în oraș și să distrugă cea mai mare parte a clădirilor, edificiilor și instalațiilor portuare. O parte a locuitorilor au pierit în lupte pentru apărare, mulți au fost luați prizonieri, iar alții au părăsit, se pare, așezarea din timp cu intenția de a se reîntoarce după trecerea pericolului. La "Edificiul roman cu mozaic" s-a descoperit în terasa nr.3 o încăpere boltită cu intrarea astupată unde se aflau depozitate mărfuri, fapt ce s-a produs probabil cu ocazia acestor evenimente. Izvoarele istorice sunt sărace în informații referitoare la aceste întâmplări nefaste care încheie tragic cea mai strălucită perioadă din antichitatea portului Tomis.



Atacurile devastatoare ale triburilor de slavi și avari de la sfârșitul secolului al VII-lea au întrerupt cursul dezvoltării portului Tomis, aducându-i daune deosebit de mari.

Pe baza unor dovezi arheologice peremptorii știm astăzi cu siguranță că grupuri de locuitori au revenit la Tomis, nu la mult timp de la pustiitorul atac slavo-avar, unde și-au ridicat locuințe printre vechile ruine. Sunt revelatoare descoperirile de pe pardoseala basilicii mari din sectorul de vest al așezării de unde au fost scoase la lumină vase de pământ ars de factură romano-bizantină produse de populația locală la sfârșitul secolului al VII-lea și începutul celui următor. Ceramică de acest tip s-a mai descoperit pe locul vechii gări a orașului Constanța, în cartierul Palas și pe malul lacului Tăbăcărie. Mici meseriași, pescari, țărani, oameni modești, au salvat de la uitare Tomisul, cunoscut de acum sub numele de *Constantia* sau *Constantiana*, după fostul său cartier, ceea ce constituie încă o mărturie semnificativă de viață și locuire și-n acest punct al litoralului maritim.

Nu știm dacă populația întoarsă din refugiu s-a ocupat imediat după revenire și de activitatea portuară. Lipsa unor informații scrise și arheologice ne determină să apreciem că o perioadă de timp amenajările portuare, câte s-au păstrat după distrugerile provocate de barbari, n-au mai fost întreținute. Sub efectul vânturilor și valurilor ce acționează cu putere în anotimpul rece o parte s-au deteriorat, altele au fost inundate, astfel că portul a căpătat treptat mai mult aspectul unui port natural. Săpăturile arheologice, atâtea câte s-au putut face în incinta portuară, n-au depistat construcții ridicate după secolul al VII-lea.

După trecerea slavilor și protobulgarilor spre sud a urmat o perioadă mai liniștită, ceea ce a permis Imperiului roman de răsărit, devenit Imperiu bizantin, să procedeze la reforme administrative, politice și sociale. Teritoriul dintre Dunăre și Mare a fost organizat de Constantin al IV-lea Pogonatul (668-685) în thema Istros-ului. Constituirea noii unități administrative s-a datorat, desigur, intereselor strategice și economice ce i-au obligat pe bizantini să nu cedeze un teritoriu vital pentru aprovizionarea capitalei lor. Treptat viața economică a regiunii s-a revitalizat, Dobrogea reluându-și cu timpul rolul de placă turnată pentru schimburile comerciale din estul Europei. Aici se vor încrucișa drumurile comerciale deosebit de importante. Unul cobora dinspre Marea Baltică spre Kiev și urma în continuare coasta de vest a Mării Negre spre Constantinopol, iar celălalt se derula pe cursul Dunării și debușa spre gurile de vărsare ale fluviului.

Cercetători reputați ai perioadei, români și străini din generațiile mai vechi și contemporane, sunt unanimi în aprecierea că litoralul vest-pontic, importantă zonă economică și strategică, a fost și după secolul al VII-lea sub supravegherea flotei bizantine. Stăpâni incontestabili pe căile maritime, bizantinii au controlat și dominat zone întinse de pe țărmul de apus al Mării Negre și de la gurile Dunării. Știm din izvoare bizantine păstrate până la noi că în timpul împăratului Constantin al V-lea Copronim (741-775) o flotă bizantină a fost deplasată în mai multe rânduri în ajutorul armatei de uscat la Dunărea de Jos. În anul 756 a pornit spre țărmul vest-pontic o escadră de 500 de corăbii, în 765-763, 800 de nave, iar în anul 773 o flotă imensă de 2.000 de vase a navigat pe drumul costier al litoralului de apus al Mării Negre. În secolul al IX-lea o flotă condusă de un funcționar cu titlul de "comes", bazată la Lycostomo, avea misiunea de a apăra gurile Dunării și litoralul de vest al Mării Negre devenite zone predilecte pentru bizantini. Ca tipuri de nave bizantinii au utilizat *dromonul* ce avea două rânduri de rame, doi arbori și vele, *pamfilele*, corăbii ușoare și *acaccile* specializate pentru transporturi.

Pentru controlul litoralului de apus al Mării Negre și al gurilor Dunării Imperiul bizantin a avut nevoie de puncte de escală și centre de sprijin, etape obligatorii pe traseele maritime lungi. Un astfel de rol a revenit probabil după secolul al VII-lea Constanței reintegrată treptat traficului navigabil, comercial și strategic bizantin. Se impune precizarea că până în prezent nu s-au descoperit urme de locuire pentru intervalul 680 și jumătatea secolului al IX-lea, când așezarea este atestată pe cale documentară. (Gh. Mănușu-Adameșteanu, *Tomis-Constantia-Constanța*, în "Pontica", XXIV, 1991, p.302). O serie de descoperiri numismatice dau o imagine a rolului Constanței în această perioadă. Cu toate că circulația generală a monedelor în Imperiul bizantin s-a rărit o perioadă datorită unor cauze complexe, prezența acestora la Constanța și pe litoral între secolele amintite n-a încetat, cu excepția unor scurte perioade de timp. Din perioada 685-969 s-au descoperit la Constanța 14 monede. Între acestea, un follis de la Tiberiu III Apsimar (698-705), constituie singura descoperire de acest gen, dovadă sigură a interesului manifestat la Constantinopol, la sfârșitul secolului al VII și începutul secolului al VIII-lea față de litoralul vest-pontic. Monedele de bronz de la Constantin V Copron (751-775), Leon IV Chazarul (775-780), Nichifor I (802-811) și Mihai al III-lea (842-867), cărora li se daugă o monedă de la Roman I și fiul său Cristophor (921-927) și un follis de la Ioan Tzimiskes (969-976) par să dovedească existența și activitatea comercială la Constanța. Între anii 969-1028 descoperi-



riile numismatice se ridică la 26 piese, din care 12 monede din timpul domniei lui Roman III (1028-1034), ceea ce ilustrează o dezvoltare maximă. Descoperirea unor sigilii de plumb, cu care se pecetluiau mărfurile, demonstrează nu numai continuitatea de viață, ci și legăturile economice și politice cu Bizanțul.

Așa după cum în alte escale și porturi bizantine s-au instalat diferiți funcționari, probabil și la Constanța a avut loc un proces similar. Ei aveau sarcina de a cumpăra și vinde pentru stat, supravegheau comerțul și se ocupau cu aprovizionarea. Din secolul al IX-lea devin colecători de impozite, iar din secolul al X-lea și vameși. Pe sigiliile de plumb amintite mai sus apar sub formă de monogramă numele demnitarilor și funcționarilor cărora le-au aparținut, ca Ioan, Theodor și Gheorghe. Alte descoperiri de sfragistică au permis identificarea altor nume, dar și argumente cercetătorilor pentru a demonstra caracterul comercial al așezării. Pe astfel de descoperiri mai apar numele lui Stefanos, protospatorios, și komerciaros imperial (sec. X-XI), Gregorios Daubethopoulos, probabil negustor (sec. XI), și Irina Nikeitisia ce a trăit la sfârșitul secolului al XI-lea și începutul secolului al XII-lea.

Surse bizantine confirmă existența în aproape toate punctele de escale din zonele de litoral ale imperiului a unor mici șantiere navale pentru întreținerea și remedierea avariilor la nave și chiar construirea unor corăbii de tonaj mic și mijlocii necesare comerțului, pescuitului și aprovizionării. Aici funcționa un personaj specializat ce-și exercita meseria din tată în fiu.

Din aceeași epocă avem informații și despre importante evenimente petrecute în regiune. "Cronica lui Nestor", important izvor istoric al perioadei, ne relatează că în jurul anului 968 la Dunărea de Jos se adunau "toate bunurile din Grecia: aur, țesături, vin și tot felul de fructe, din Cehia și Ungaria: argint și ceai; din Rusia: blănuri, ceară, miere și robi". Același izvor amintește de existența a 80 de orașe, majoritatea de pe teritoriul Dobrogei. Impresionat de bogățiile și condițiile de viață oferite de regiune, cneazul Sviatoslav al Kievului, chemat de bizantini ca aliat împotriva bulgarilor, refuză s-o mai părăsească.

Sub conducerea energicului împărat Ioan Tzimiskes, armatele bizantine l-au înfrânt pe Sviatoslav la Dorostolon, la 24 iulie 971, și l-au obligat să se retragă din zonă. Este important de semnalat că împăratul a utilizat în această campanie și-o importantă escadră navală, soluție ce s-a dovedit hotărâtoare pentru soarta luptei. Bizanțul își restabilește autoritatea deplină asupra provinciei dintre Dunăre și Mare, de unde-și asigura importante rezerve alimentare.

În cadrul acestor evenimente, Constanța reapare în izvoarele scrise bizantine ca o localitate distinctă cu un rol politic de prestigiu. După cum ne informează Skilitzes-Kedrenos, din fortăreața Constanteia (Constanța - n.n.), singura pe care autorul o menționează, a sosit o delegație ce s-a închinat împăratului Ioan Tzimiskes.

Considerăm că este oportun să precizăm cititorului că localizarea Constanței a generat discuții în istoriografia românească contemporană. Cei mai mulți specialiști ai perioadei consideră că în mod sigur este vorba de Constanța, care ar fi fost centrul unei formațiuni politice, probabil un jupanat. Orașul juca un rol important în regiune, avea legături cu celelalte cetăți și desfășura, după cum se desprinde din textul lui Skilitzes-Kedrenos, o politică distinctă.

Tot din secolul al X-lea ne-a parvenit o altă informație sigură ce pune în lumină rolul portuar și desigur și economic al Constanței. Constantin al VII-lea Porfirogenetul menționa în lucrarea sa *De administrando imperio* călătoriile varegilor pe litoralul apusean al Mării Negre către capitala imperiului. De la Dunăre prima escale se făcea la Canopos, iar de aici la Constantia, pentru ca în continuare corăbiile să se îndrepte spre Varna și strâmtoare. Prezența acestor nave alături de cele bizantine și ale localnicilor presupune o revitalizare a portului, atât pentru adăpostire, cât și pentru comercializarea diferitelor produse. Descoperirea a patru monede de aur și patru de bronz din aceeași perioadă lărgeste imaginea activității comerciale la Constanța. Din alte izvoare știm că în prima jumătate a secolului al X-lea flota bizantină din Marea Neagră s-a întărit, iar prezența ei la Dunărea de Jos este constantă. Rolul de escale al Constanței s-a amplificat. Specialiști ai perioadei nu sunt unanimi în definirea statutului Constanței și mărimii așezării. Părerile sunt diverse, Constanța fiind caracterizată ca: așezare rurală, fortificație, oraș, port-fortificat și escale.

Pentru băștinași viața nu a fost ușoară, lipsită de greutate și pericole. În secolul al X-lea și-a făcut apariția pe teritoriul țării noastre ultimul val de migratori ce a avut un puternic caracter distructiv și a impus băștinașilor noi eforturi pentru apărarea ființei lor. În anii 1027, 1032 și 1036 izvoarele consemnează incursiunile pecenegilor, iar în anii 1064-1065 o rapidă invazie a uzilor,



NOMISMA (aur)
CONSTANTIN VII și
ROMAN II
(778 - 780)



NOMISMA
CONSTANTIN X
(1059 - 1067)

după care așezarea și-a întrerupt temporar existența. Le-au urmat cumanii, ce au atacat Imperiul Bizantin în 1094 cu care ocazie Paristrionul este din nou ocupat. Atacurile devastatoare ale forțelor militare ale popoarelor migratoare au perturbat viața pașnică a românilor dobrogeni, le-au provocat nenumărate pierderi materiale și umane.

Nu s-au păstrat informații directe asupra situației portului Constanța cu ocazia acestor invazii. Știm că orașul și-a continuat existența, ceea ce înseamnă că a rezistat, cu toate că distrugerile provocate în regiune i-au perturbat viața economică, i-au afectat comerțul și traficul portuar. O incintă din veacurile XII-XIII a fost identificată pe b-dul Republicii ce se întindea până spre port. Puncte de locuire au fost descoperite și-n alte zone. Între Piața Ovidiu și Zona Tribunalului au fost scoase la iveală amfore, produse ale unor centre bizantine.

În secolele următoare, pe litoralul vest-pontic s-au desfășurat evenimente ce au stimulat evoluția portului Constanța. Ele au fost declanșate de încetarea monopolului bizantin asupra Mării Negre odată cu instaurarea, în anul 1204, a cruciaților la Constantinopol și deschiderea căilor maritime pontice pentru marinarii și comercianții italieni.

După invazia tătară din anii 1240-1242 și impunerea "păcii mongolice", bazinul Mării Negre se deschide și mai mult lumii occidentale, devenind foarte binecunoscut. Renumitul călător italian Marco Polo ne informează la sfârșitul cărții sale "că sunt așa de mulți cei care o cutreeră și plutesc pe ea în fiecare zi și aceștia, după cum bine se știe, sunt venețieni și genovezi și pisani și mulți alții care călătoresc adesea pe acolo, așa că fiecare știe unde se găsește. de aceea eu tac și nu vă mai spun nimic despre Marea cea Mare." (Marco Polo, *Milionul*, Editura Științifică, București, 1958, p.215). Într-adevăr, statuarea prin Tratatul de la Nymphaion din 1261 a noului regim al strămtorilor a fost factorul decisiv nu numai în deschiderea Mării Negre, ci și în menținerea vreme îndelungată a rolului de principală verigă a comerțului dintre lumea mediterană și Asia răsăriteană și centrală, izvor abundent de mărfuri. Toate informațiile cunoscute până astăzi susțin aprecierea făcută de istoricul Gh. I. Brătianu, că prin conectarea spațiilor pontice la marele trafic internațional și crearea unei axe a marelui comerț est-vest, Marea Neagră a constituit o adevărată "placă turmantă", un fel de gară ordonatoare a comerțului european. Totodată, căile de acces spre sporturile pontice devin obiectul unei aprige concurențe ce a generat confruntări politice și militare între venețieni și genovezi.

Referindu-se la deschiderile care s-au realizat, istoriografia actuală vorbește, pe bună dreptate, de o adevărată revoluție în navigația și comerțul în "Mer Maiour", "Mare Majus" sau "Mar Maggiore", cum era cunoscută în epoca Marea Neagră. Aceste denumiri i-au fost date de navigatorii italieni impresionați de imaginea vastității ei, după ieșirea din strămtori.

Din unghiul demersului nostru precizăm că majoritatea hărților medievale ce includ litoralul de apus al Mării Negre și porturile care se referă la navigația în această mare marchează și portul Constanța, dovadă sigură a rolului său de punct de acostare a corăbiilor și centru de trafic maritim. În cartografia medievală astfel de informații apar încă de la jumătatea secolului al XII-lea. "Harta lui Idrisi" sau "Harta Rogeriană", cum mai este numită, terminată de autor în anul 1154, cuprinde în climatul VII, secțiunile 54 și 55, zone întinse ale teritoriului românesc. Între localitățile menționate pe litoral apare și Constanța, este adevărat sub numele de Tomitana, dovadă că autorul a folosit unele izvoare cartografice mai vechi.

Primul dintre porturile italiene ce cuprind localități de pe litoralul de apus al Mării Negre este *portulanul pisan* din secolul al XII-lea. Deși deteriorat se poate distinge între porturile maritime românești și Constanța. Un alt portulan celebru printre cercetătorii istoriei navigației și porturilor din Marea Neagră și Marea Mediterană, este *Il compasso da Navigare*. Realizat între anii 1250-1265 pe baza unor portulane și altor surse de informații mai vechi, cunoscut astăzi și sub denumirea de *Portulanul Motzo*, după numele cercetătorului Bacchisio R. Motzo care l-a publicat integral la Cagliari în anul 1947, documentul conține, conform aprecierii editorului său, "informații de aur". Prin datele cuprinse în partea sa finală, portulanul a constituit pentru cei care l-au utilizat un remarcabil ghid nautic, un veritabil pilot al Mării Negre. Precizăm că descrierea litoralului de vest al "Mării cea Mari a României" a fost adăugată originalului în anul 1296.

Cercetarea informațiilor referitoare la distanțele dintre porturile de pe coasta de apus și unele detalii de navigație ale litoralului maritim impresionează prin precizie pe cititorii de astăzi. După ce descrie intrarea în "Marea cea Mare" și enumeră pe drumul costier către nord primele porturi, portulanul precizează în continuare distanțele între așezările de pe litoral: "de la Caliacra la Pangalia 40 de mile spre nord". De la Pangalia la Constanza 30 de mile spre nord (*Il compasso da Navigare, opera della meta del secolar XIII. Prefazione e testo del codica Hamilton 396 a cura di Bacchisio R. Motzo, 1947, p.129*). Din acest port se naviga spre gurile Dunării, despre care portulanul dădea date detaliate ce facilitau accesul corăbiilor spre porturile din zonă.

Alte informații ale cartografiei italiene vin să confirme buna cunoaștere în epocă a litoralului

Mării Negre. Astfel, într-un exemplar al hărților nautice de la Cortona, înregistrat ca "Portulanul 105", ce constituie o copie din veacul al XIV-lea al unei hărți alcătuite însă cu un secol în urmă de un italian, portul nostru apare cu numele de *Constantia*.

Din secolul al XIV-lea numărul hărților nautice este mai mare, dovadă că au avut o circulație și utilizare mult mai intense. O hartă nautică întocmită în 1309 de Giovanni de Corignan enumeră între porturile de pe litoralul dobrogean și *Constantza*. Hărțile lui Piétro Vesconte, redactate între anii 1311, 1313, 1318 și cea din 1320, cunoscută și sub numele de harta lui Marino Sanudo, îmbogățesc datele geografice referitoare la țărmul de miazănoapte al Mării Negre. În aceste documente, alături de celelalte porturi enumerate pe drumul maritim de vest, este marcat și *Constanza*.

În hărțile nautice alcătuite în perioada următoare, ca acelea ale fraților Pizigani (1367) și a lui Angelino Dulcert (1399), atlasele lui Pinelli, ori într-o hartă catalană tot din secolul al XIV-lea păstrată la Vatican, este notat și portul Constanța sub numele de Constanza în primele documente, *Constança* (la Pizigani) sau *Constansa*. Din 1426 ne-a parvenit harta lui Iacobus Ginaldis unde, de asemenea, portul Constanța este semnalat. Portul mai este semnalat și de harta lui Baptista Agnese din 1542 și în cea a lui Diego Homem din 1572. (Vezi Slavianski rîcopisi, documenti i karti za Bilgarskata istoria ot Vatikanskata apostoliceska biblioteka i secretaria arhiv na Vaticanu (IX-XVII vek), iz datel. Stvo Nauka i Iskustvo, Sofia, 1978, siglele: LV, LX, LXIV și LXVII). Aceste prețioase izvoare cartografice, ca și altele care au circulat în epocă dar care n-au mai ajuns până la noi demonstrează pe de o parte interesul sporit al navigatorilor, armatorilor și comercianților vest-europeni pentru țărilor ponto-danubiene într-un moment de reșezare a raportului de forțe în bazinul Mării Negre, iar pe de altă parte, locul de seamă deținut de porturile românești în traficul maritim și relațiile comerciale internaționale din secolele al XIII-lea și al XIV-lea.

În vremea Imperiului latin de răsărit (1204-1261) preponderența în bazinul Mării Negre au avut-o venețienii. După reinstaurarea bizantină la Constantinopol și semnarea Tratatului de la Nymphaion, din 13 martie 1261, dintre Mihai al VIII-lea Paleologul și genovezi, Republica Ligură și-a asigurat o preeminență comercială în Marea Neagră, ce va fi păstrată în unele porturi până în secolul al XV-lea. Prezența venețiană s-a menținut și ea în porturile nord-pontice până la deceniul opt al secolului al XVII-lea după cercetări mai noi (Anca Popescu, *Circulația mărfurilor la Dunărea de Jos reflectată în Kanunname-le (a doua jumătate a secolului al XVI-lea)*, în "Revista istorică", Seria nouă, Tom 6, nr.3-4, 1995, p.256).

Prezența și activitatea genovezilor în porturile de pe litoralul românesc au interesat, după cum era și firesc, istoriografia noastră modernă și contemporană. Istorici ca Nicolae Iorga și Gheorghe I. Brătianu, cărora le-au urmat generații mai tinere, au clarificat aspecte multiple ale atractivului subiect.

Descoperirea în deceniul al șaptelea al secolului al XX-lea a noi documente în arhivele genoveze a relansat interesul istoriografiei contemporane românești, dar și străine, față de rolul genovezilor în porturile medievale. Avem astăzi mai multe informații și aprecieri referitoare la activitatea genovezilor în unele porturi românești, precum Vicina, Chilia și Licostomo. Cu toate că datele despre Constanța lipsesc, vom încerca totuși, prin analogie, să reconstituim viața portului pe timpul existenței comptuarului genovez.

Așa cum au procedat și-n alte porturi, negustorii italieni au închiriat la început locuințe de la localnici, apoi s-au interesat de spațiile de depozitare, desigur cât mai apropiate de port, pentru ca ulterior, pe măsura concesionării, să se ajungă la adevărate posesiuni.

Comptuarul genovez nu trebuie confundat însă cu orașul indigen pe lângă care a evoluat influențându-se reciproc. De asemenea, nu se poate vorbi de o suveranitate a Genovei asupra orașului și portului în care activau negustorii, armatorii și marinarii Republicii Ligure, dreptul de utilizare fiind garantat de convenții internaționale sau concesiile de tip feudal dobândite de la autoritățile locale. Probabil că și la Constanța genovezii au deținut un antrepozit cu una sau mai multe magazine și un punct fortificat ce servea drept adăpost. Se mai află în preajmă casa notarului, sediul comunei genoveze, banca ș.a.

În legătură cu lucrările portuare efectuate de genovezi la Constanța, precizăm că subiectul i-a preocupat pe unii călători străini și intelectuali români încă de la mijlocul secolului trecut. Astfel, Ion Ionescu de la Brad, intelectual pe care îl vom aminti și-n paginile următoare, cercetând în 1850 unele vestigii ale trecutului Constanței, afirma că ele constituie "dovada că Kiustengea a fost cetate genoveză". (Victor Slăvescu, *Corespondența între Ion Ionescu de la Brad și Ion Ghica 1846-1874*, București, 1943, p.48). Ulterior, în cunoscuta lucrare *Excursiune agricolă în Dobrogea*, omul de știință român aprecia că "Chiustenge a fost un vechi oraș comercial întemeiat de genovezi. Portul avea cheuri construite din piatră, dar a fost neîngrijit cu timpul". (Ion Ionescu de la Brad, *Opere, Vol.II*, București, 1943, p.88). Câțiva ani mai târziu C. Allard, medic al misiunii

franceze sosite în Dobrogea în vara anului 1855, susținea că genovezii au avut la Constanța un comptuar comercial și o colonie, iar portul era o lucrare a acestora. Italianul Bruno Amante, ce a poposit la Constanța în 1884 în căutarea urmelor poetului Ovidiu, afirmă că genovezii "construiseră aici un port important ale cărui rămășițe destul de însemnate atestă mărirea maritimă și activitatea glorioasei republici". (Bruno Amante, *Ovidiu în exil. Descriere făcută în urma unei vizite la Constanța, antica Tomis*, Constanța, f.a.p.37). Ziarul "Farul Constanței" din 13 septembrie 1886 aducea ca un argument al așezării și activității genovezilor la Constanța tocmai portul lor "situat la trei sute de metri de portul nou", desigur cel amenajat de englezi. În planul portului Constanța, întocmit înainte de începerea lucrărilor de modernizare din 1876, se află marcat, după cum se poate observa, vechiul cheu genovez. M.D.Ionescu, reputat cercetător al trecutului regiunii românești dintre Dunăre și Mare, aprecia în 1896 că "în ruinele portului și magaziiile genoveze se văd încă, urmele splendoarei de odinioară a Constanței". (M.D.Ionescu, *Cercetări asupra orașului Constanța*, p.55). Aceași opinie este reafirmată de autor și într-o altă lucrare, publicată în anul 1931, în care se arată că, deși "cheul genovezilor a fost înlocuit de englezi prin noi construcții, totuși ruinele și porțiunea digului din fundul golfului era în ființă până la acoperirea lor de unele construcții românești". (M.D.Ionescu, *Tomis-Constanța*, Constanța, 1931 p.38-39).

În studiul intitulat *Evoluția portului Constanța* alcătuit de Direcția Serviciilor Porturilor Maritime în anul 1928 (*Dobrogea. Cincizeci de ani de viață românească*, București, Cultura Națională, 1928,p.455) se subliniază că la "Constanța a fost vreme îndelungată un emporiu genovez și s-au mai găsit urmele lucrărilor portuare executate". Ulterior, Virgil Cotovu, director al portului Constanța înainte de cel de-al doilea război mondial, scria într-o lucrare tipărită în anul 1936 că în 1896, cu ocazia executării primelor lucrări de modernizare, s-au găsit îngrămădiri de arocamente, un mic bazin de 70X40 m și un cheu ridicat în zona cea mai curbată a malului. Dr.Mircea Roșculeț afirma în teza sa de doctorat, publicată în anul 1939, referitoare la evoluția portului Constanța de-a lungul timpului, că lucrările executate de genovezi au constat dintr-un dig de larg ce ar fi avut 90 m lungime, construit din îngrămădiri de arocamente pe direcția aproximativă nord-sud pentru a servi adăpostirii corăbiilor de valurile și vânturile din direcția Nord-Sud. La piciorul malului s-au găsit îngrămădiri de arocamente. Aici s-ar fi aflat, după opinia autorului, danele pentru acostarea navelor.

În studiile de după al doilea război mondial s-a exprimat opinia că în secolul al XII-lea și al XIII-lea zona dinspre port ar fi fost refăcută sau completată, ceea ce constituie o dovadă că incinta portuară a fost încontinuu în funcțiune. S-a precizat de asemenea că în port s-au mai păstrat porțiuni din "zidul genovez care se întindea de-a lungul portului" și "constituia pe cât se pare incinta orașului în secolul XIII". (Ion Barnea și Ștefan Ștefănescu, *Din istoria Dobrogei vol.III*,1971,p.379). După aceeași opinie, lucrarea este executată din blocuri de piatră cubică de mici dimensiuni dispuse în rânduri orizontale relativ regulate. Într-un studiu mai recent (*Comunicări de istorie a Dobrogei*, Constanța, 1980,p.77) se reiau aprecierile lui M.D.Ionescu concluzionându-se că genovezii au reamenajat "un mic port, au construit depozite, un dig care înainta în golf și un zid de apărare."

Totuși dacă lucrările portuare prezentate mai sus n-au fost inițiate de reprezentanții Republicii ligure, după cum se susține mai recent, înseamnă că numai tradiția istorică le-a adăugat acest apelativ și atunci se ridică întrebarea firească: cine a conceput și executat amenajările portuare vizibile încă la sfârșitul secolului al XIX-lea?

Un răspuns bazat pe o nouă cercetare arheologică la fața locului referitoare la aceste construcții nu mai poate fi dat deoarece majoritatea vestigiilor au fost îngropate în timpul lucrărilor de modernizare a noului port, executate la sfârșitul secolului al XIX-lea. Chiar dacă în actuala fază a cercetărilor este dificil de precizat cine a proiectat și finanțat lucrările ridicate prin munca meșterilor și lucrătorilor locali, păstrarea lor relativă până la sfârșitul secolului XIX-lea dovedește mai degrabă că ele au fost executate într-o perioadă mai târzie, probabil sub ocupație otomană.

Prezența genovezilor la Constanța și în alte porturi românești se datorează, mai întâi de toate, avantajosului comerț pe care-l efectuau în regiune. Cu toate că date precise asupra activității comerciale și maritime la Constanța n-au ajuns până la noi, este în afară de orice îndoială că prin port au rulat mărfuri diverse ca: postav lombard și flamand, mătase, bijuterii, țesături de bumbac, saci de in, mirodenii, ulei de măsline, vinuri din Grecia și Italia, pe care le vindeau păturii înstărite a populației locale.

În schimbul produselor aduse de peste mări se negociau și încărcau pe corăbiile cereale recoltate din teritoriile românești și recunoscute în epocă pentru calitatea lor, motiv ce le făcea deosebit de căutate pe piețele din Constantinopol, Pera și orașele italiene. Calele navelor se mai umpleau cu pește sărat, carne sărată, piei de vite, miere și ceară, de care negustorii genovezi

erau interesați în cel mai înalt grad. Se pare că în porturile dobrogene erau negustori specializați în produse agricole. Schimburile se realizau fie sub forma trocului, fie folosind hyperperul, moneda bizantină.

Nu este lipsit de interes să subliniem că dintr-un registru notarial din epocă reiese că negustorii genovezi au desfășurat prin porturile românești și comerț de tranzit către regiunile din nord-estul Europei.

Traficul maritim se desfășura din primăvară până în toamnă deși contracte se încheiau și în lunile de iarnă, ceea ce nu înseamnă că genovezii navigau în acest anotimp când Marea Neagră era agitată iar condițiile de guvernare a navelor mult mai dificile. Excelenți navigatori, ei utilizau pentru transportul mărfurilor nave de tip *cocca*, corabie construită de Genova, panfila, navă destinată cabotajului ș.a. Afacerile realizate de genovezi, și deci și activitatea portuară, au variat de la epocă la epocă, funcție de situația existentă în regiune și în bazinul Mării Negre.

În cursul secolului al XIV-lea ținuturile ponto-danubiene cunosc prefaceri economice, sociale și politice hotărâtoare pentru dezvoltarea și afirmarea poporului român. Procesul de unificare statală între Dunăre și Marea Neagră, rezultat al unei evoluții interne ascendente a societății românești, a dus în primă fază la constituirea, în jurul anului 1300, a unei Țări a românilor de la Dunărea maritimă, la conducerea căreia se afla un despot recunoscut la Bizanț, dar aflat în legătură tributară cu prințul Nogai, și a altui statuleț mai la sud, cunoscuta Țară a Cărvunei. Spre mijlocul secolului al XIV-lea domnea în Țara Cărvunei arhontele Balica sub conducerea căruia a început afirmarea românilor dobrogene în sud-estul Europei într-o politică de consens semnificativ cu Țara Românească a marelui voievod Basarab I.

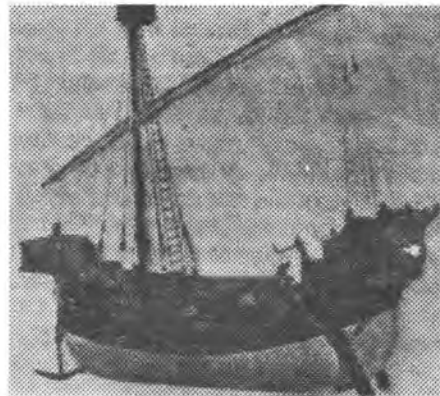
În jurul anului 1348 lui Balica i-a succedat fratele său, Dobrotiță, recunoscută personalitate militară și politică. Sub cârmuirea "magnificului domn", cum a fost Dobrotiță numit în epocă, se desfășoară al doilea stadiu, hotărâtor, de unificare politico-administrativă a întregului teritoriu românesc dintre Dunăre și Mare. Procesul a cunoscut în timp trei etape hotărâtoare: 1359-1360; 1366-1369 și 1373-1374 și s-au derulat sub auspiciile alianței și cooperării cu voievozii de la Curtea de Argeș.

Dobrotiță, ale cărui fapte îl caracterizează ca având o mare intuiție politică, s-a sprijinit în realizarea operei sale și pe fațada maritimă. O primă dovadă în acest sens a constituit-o mutarea capitalei pe litoral, la Caliacra. Treptat, întregul litoral până la gurile Dunării a fost cuprins în procesul de unitate, statornicindu-se și prezența politico-administrativă românească la Marea Neagră.

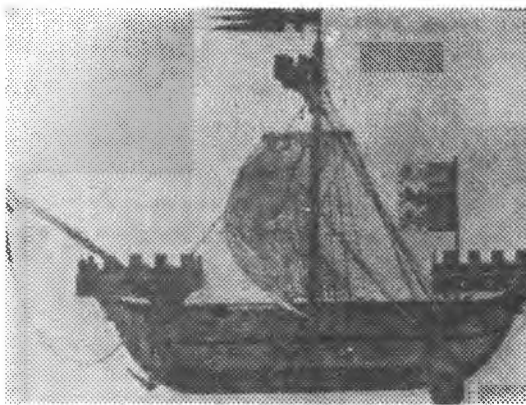
În principalele porturi de pe litoral, între care s-a aflat, probabil, și portul Constanța, Dobrotiță a instalat bazele navale sau de sprijin pentru flota sa de galere care a jucat un rol important în politica sa de unitate și independență. Concentrând după expresia lui N. Iorga "supt aceeași mână, o mare putere din debușeurile de grâne ale Mării Negre", conducătorul dobrogean s-a implicat direct și în disputele ce urmăreau reșezarea sferelor de influență comercială în zona vestică a bazinului pontic. Pentru stăpânirea drumului maritim costier, Dobrotiță a purtat un lung război cu Republica ligure, declanșat în jurul anului 1370, când se consemnează ciocniri navale și capturarea vaselor comerciale genoveze de către galerele domnului român și până la sfârșitul vieții sale, produs în toamna anului 1386. Cheltuielile Republicii italiene în acest război au fost apreciabile și ele semnifică valoarea strategică a mizei conflictului pentru genovezi. Iată de ce Dobrotiță va fi numit în documentele Republicii ligure "nedreptul și crudul dușman al orașului Genova și al tuturor genovezilor".

Pentru a-l obliga pe Dobrotiță să pună capăt ostilităților, genovezii de la Pera au instituit și menținut *deventum*-ul, boicotând porturile litoralului dobrogean, măsură prin care Genova urmărea un triplu scop. Se avea în vedere menținerea intereselor Republicii ligure în zonă, forțarea despotului dobrogean de a încheia pacea, precum și stoparea penetrației venețienilor cu care Dobrotiță contractase, se pare, o alianță încă din anul 1376. Desigur că toate aceste evenimente, la care se adaugă acțiuni ale otomanilor în strâmtori, au marcat traficul maritim, au diminuat frecvența navelor comerciale în zonă, realitate ce trebuie să se fi resimțit și în activitatea portului Constanța.

Marelui domnitor Dobrotiță i-a succedat în anul 1386 fiul său, Ioan, ce a dispus în anul 1387 reglementarea raporturilor cu Republica Genova prin încheierea păcii și semnarea unui tratat. Rezultat al unor negocieri amănunțite, purtate în mod cert în anul precedent, acordul încheiat la 27 mai 1387 la Pera, cu tot fastul diplomatic, proclama pace veșnică și reglementarea raporturilor autorităților dobrogene cu genovezii. Comerțul cu Republica Genova era, cu excepția alimentelor, liber și tratat preferențial în posesiunile domnului Ioan. Taxa de intrare și ieșire a mărfurilor din



Corabie din sec. XIV

Corabie din sec. XIV;
Coci de mare

porturi urma să fie de 2% din valoarea lor: 1% la import și 1% la export. Navigația corăbiiilor, trecerea oamenilor, a produselor din metal, a pietrelor prețioase aparținând genovezilor erau scutite de orice impunere.



Mircea cel Bătrân, voievod al Țării Românești (1386 - 1418) principe între creștini cel mai viteaz și cel mai ager (cronicarul otoman Leunclavius). (C.P.C.S.)

Indiscutabil, tratatul a dezavantajat pe comerțanții băștinași, a diminuat veniturile domnești, dar, sub aspectul activității portuare, se poate afirma că acestea i se creau condiții propice de dezvoltare. Tratatul a fost ratificat abia în anul 1390, teritoriul din dreapta Dunării fiind deja reunit de Mircea cel Bătrân la Țara Românească.

Sesizând gravul pericol ce-l prezentau otomanii care au angajat în anul 1388 o campanie spre Dunăre, Mircea cel Bătrân, strălucit strateg, politician și comandant de oști, a trecut fluviul cu armata sa unind la Țara Românească Dobrogea, regiune străveche românească. Atingerea litoralului pontic încheie procesul istoric al constituirii statelor feudale românești. Marea Neagră reprezenta capătul drumului spre est ce realiza toată deschiderea necesară dezvoltării ascendente a poporului român.

Titlul purtat de domnitorul Mircea cel Bătrân în apogeul puterii enumără cu claritate teritoriile românești aflate sub cărmuirea sa. Într-un document din noiembrie 1406, Mircea se intitula "mare voievod și domn singur stăpânitor a toată Țara Ungrovlahiei și a părților de peste munți, încă și spre tătarești și herțeg al Almașului și Făgărașului și domn al banatului Severinului și de amândouă părțile peste toată Poduvania încă și până la Marea cea Mare și singur stăpânitor al cetății Dîrstor". Titulatura lui Mircea constituie o împlinire a unor nevoi economice, politice, strategice și spirituale ale românilor de o parte și alta a Dunării de Jos.

Includerea în titulatura domnească a Mării Negre sub denumirea cunoscută în epocă de "Marea cea Mare", chiar dacă a fost preluată din portulanele italiene, cum susține Gh.I.Brătianu, are o semnificație aparte întrucât făcea cunoscută stăpânirea românească asupra unei porțiuni însemnate a litoralului vest-pontic atât de disputat în epocă pentru importanța sa comercială, politică și strategică. Frontiera maritimă dispunea de cetăți de mare importanță ca Chilia, Lycostomo, Geanavarda, Constanța, Mangalia și Caliacra care îndeplineau funcții complexe economice, vamale și militare.

Corespunzător intereselor poporului român, domnitorul Țării Românești a dezvoltat navigația și comerțul, a întreținut o flotă de tipul cocilor și galerelor capabile să navighe pe mare și fluviu. În acest context de factori favorabili este în afară de orice îndoială că și activitatea Constanței s-a dezvoltat, portul devenind unul din importantele porți maritime ale Țării Românești. De altfel, în zonă se desfășura un intens comerț după cum o demonstrează descoperirea tezaurului de la Vadu, localitate din apropierea portului, precum și un document din anul 1412, emis chiar pe pământul românesc dintre Dunăre și Mare, având ca obiect o tranzacție comercială referitoare la grâu, cai, vin, produse principale ale economiei acestei provincii.

La începutul secolului al XV-lea, sub conducerea sultanului Mehmed I Celebi (1413-1421) Imperiul otoman s-a orientat spre cucerirea ținuturilor de la Dunărea de Jos. Turcii au înțeles că ocuparea Dobrogei era necesară politicii lor ofensive datorită poziției sale strategice excepționale. Într-adevăr, ea asigura o legătură permanentă cu hanatul Crimeii și deschidea calea pentru pătrunderea spre Europa centrală. În urma altor campanii desfășurate de sultanii Mehmed al II-lea și Bajazid al II-lea (1481-1512), otomanii își întăresc stăpânirea în Dobrogea.

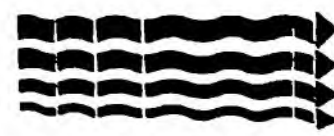
Informații interesante despre supunerea țărmului pontic ne-a transmis Elvia Celebi în lucrarea sa *Cartea de călătorii sau Seyahatname*, important izvor istoric pentru cunoașterea unor evenimente desfășurate în Dobrogea. Amintind de supunerea Constanței, cetate caracterizată ca

“puternică și grozavă”, Celebi subliniază dificultățile pe care le-a întâmpinat sultanul Baiazid. Pe seama acestui sultan s-a pus ordinul dărâmării zidurilor ce înconjurau orașul și desigur și teritoriul portului.

Cu prilejul acestor tragice evenimente ce au pus din nou la încercare orașul și portul, Celebi amintește de fuga genovezilor de la Constanța la Caffa. Plecarea s-a făcut în grabă, nepermițând ambarcarea unui tezaur fabulos compus din șapte chipuri de aur și pietre prețioase, arme ș.a. Tezaurul a fost recuperat de un nepot al șefului comunității genoveze ajuns conducătorul genovezilor din Chios. Trecut la religia musulmană, el a cerut sultanului Suleiman aprobarea pentru a călători la Constanța și a recupera comoara. O parte din tezaur a fost donat sultanului pentru construcția geamiilor “Sehzade” și “Suleimanie”, iar restul a fost pus la dispoziția locuitorilor Constanței pentru a înfrumuseța orașul.

După moartea lui Mircea cel Bătrân și alți domnitori români au inclus în activitatea lor politică și economică Dobrogea, menținând o semnificativă legătură cu acest străvechi teritoriu al vetrei strămoșești. Astfel, domnitorul Mihai (1418-1420), fiul lui Mircea, a continuat să se întituleze stăpânitor al Țării Românești “până la Marea Neagră”. Conform unor aprecieri ale istoriografiei contemporane, pe timpul domniei lui Vlad Dracul (1436-1442), (1443-1446), Țara Românească stăpânea gurile Dunării și țărmul vestic al Mării Negre. După campania din iarna anului 1461, organizată de energicul voievod Vlad Țepeș, Dobrogea a fost eliberată, Țara Românească a redobândit în întregime frontierele sud-estice de pe vremea lui Mircea cel Bătrân. Ulterior otomanii și-au consolidat stăpânirea dintre Dunăre și Mare, teritoriul fiind smuls Țării Românești pentru o perioadă de peste 450 de ani, legăturile de o parte și de alta a fluviului nefiind însă întrerupte.

Intrat pentru o perioadă îndelungată de timp sub dominația otomană, evoluția portului Constanța a fost marcată în secolele următoare de politica practică de Imperiul Otoman în regiune, de evenimentele desfășurate în spațiul dunăreano-maritim, de interesul sporit al Marilor Puteri europene față de gurile Dunării și fațada maritimă dobrogeană.



Integrarea Dobrogei și a litoralului său maritim stăpânirii otomane a avut consecințe din cele mai grele pentru evoluția ulterioară a poporului român. Pierderea porturilor de la Marea Neagră, ce ofereau posibilitatea unor legături deschise și mult mai scurte cu alte zone ale continentului, a privat economia românească de importante venituri și, alături de alte consecințe ale dominației străine, a frânat progresul, întârziind dezvoltarea generală a poporului nostru. Dobrogea a devenit o provincie de margine aparținând inițial sangeacului de Silistra. Ulterior s-au realizat și alte modificări organizatorice păstrându-se, însă, 8 subdiviziuni administrative, între care s-a aflat și cazaua cu sediul și numele de Constanța (Küstenge), dovadă incontestabilă a importanței așezării.

Obiectivele principale ale stăpânirii otomane în Dobrogea au decurs, pe de o parte, din atenția specială acordată exploatarea sistematică a bogățiilor regiunii ce-și păstrează aceeași pondere și pentru otomani în aprovizionarea cu produse agroalimentare a capitalei și a altor zone ale imperiului; pe de altă parte, pentru dominația otomană regiunea dintre Dunăre și Marea Neagră a avut un rol strategic și militar în continuă creștere pe măsura ascuțirii contradicțiilor dintre Marile Puteri din răsăritul Europei.

Unii sultani au dat dovadă de un deosebit simț politic căutând să țină seama de dezvoltarea economică a popoarelor supuse și să adapteze șeriatal islamic la tradițiile și instituțiile locale. Astfel, funcțiile comerciale ale orașelor portuare au fost menținute, dar supuse unui riguros control de stat. Comerțul, traficul portuar și maritim, ce fusese liber până atunci, va fi dirijat prin reglementări speciale. Sultani ca Baiazid al II-lea (1481-1512), Selim I (1512-1520) și în special Süleyman I cel Măreț (1520-1566) au emis, ținând seama de obiceiurile și orânduirile locale, edicte particulare referitoare la regimul porturilor și schelelor dunărene.

Documentele erau întărite de **muftii** * prin sentințe speciale numite **fetva** **, fiind ulterior codificate sub denumirea de Kanunname și păstrate atât în codice speciale, cât și în registrele tapiurilor și cadastrului ce datează din secolele al XVI-lea, al XVII-lea și al XVIII-lea. Conform unor aprecieri exprimate în istoriografia română, în Kanunname-le au fost incluse în unele reglementări anterioare, chiar din a doua jumătate a secolului al XV-lea.

Pentru istoria economică a orașelor și târgurilor dobrogene sub stăpânire otomană, aceste edicte prezintă o importanță documentară deosebită. Analiza lor a dezvăluit cercetătorilor aspecte multiple ale activității porturilor maritime și fluviale, desigur și ale portului Constanța căruia otomanii i-au turcizat numele în Küstendge. (Vezi Anca Popescu, *op. cit.* p. 258-278).

Nu este lipsit de importanță să precizăm că portul era cunoscut în rândul cunoscătorilor de limbă greacă sub denumirea de *Kostanza*, după cum ne informează călătorul Paul de Alep ajuns la Constanța în anul 1653.

Pe baza informațiilor cuprinse în Kanunname-le și alte izvoare istorice știm astăzi că portul Constanța a avut pentru autoritățile otomane funcționalități multiple, asemănătoare celorlalte porturi de la Dunărea de Jos. El a fost deosebit de important pentru producția agro-alimentară și meșteșugărească a hiterlandului său, punct de tranzitare și desfacere a mărfurilor provenite din cadrul comerțului terestru al zonelor centrale europene și centru de import și export în cadrul comerțului maritim al imperiului. De aici se încărcau furnituri de stat precum: cereale, vite, oi, miere, ceară, lemn de construcții trimise din Dobrogea și celelalte țări române pentru aprovizionarea capitalei și altor zone otomane. Relevant în acest sens este un firman turcesc din anul 1565 adresat domnului Moldovei prin care acesta era obligat de a duce la Constanța 50.000 **Kile** *** orz, cantitate ce urma să fie reîmbarcată și transportată spre Constantinopol.

Prin Dobrogea treceau importante drumuri comerciale ce au legat porturile fluviale, fie cu orașele de pe litoral, fie cu regiunile de la sud de această provincie. Una din principalele artere de circulație a reprezentat-o Valea Carasu pe care s-au scurs în timpul dominației otomane numeroase mărfuri spre porturile de pe litoral.

Multe din aceste mărfuri au fost transportate până la sfârșitul secolului al XVIII-lea cu ambarcațiuni ușoare pe canalul artificial "Laman", cale navigabilă ce unea apele Dunării din zona Cernavodă cu Marea Neagră la nord de Constanța. Dintr-o poruncă a sultanului Süleyman Magnificul, purtând data de 24 iunie 1559, aflăm drumul ce-l urmau cerealele strănse la Brăila. Astfel, sultanul ordona **cadiului** **** acestui port să trimită orzul cu șăicile la Hârșova, iar de aici cu căruțele în portul Constanța, urmând să fie încărcat pe corăbii trimise special spre a fi transportat la Constantinopol.

Pe la 1583-1585 italianul Franco Sivori, secretarul voievodului Petre Cercel, constata că mari cantități de piei și ceară din Valahia erau duse pe Dunăre și Marea Neagră până la Constanța, unde erau reîmbarcate și duse la Constantinopol, iar de aici unele cantități se transportau spre piețele din Ragusa și Ancora. Informația este deosebit de interesantă întrucât confirmă importanța portului pentru traficul diferitelor mărfuri și ne arată că între Constanța și orașele precizate mai sus

* **muftiu** - căpetenie religioasă la musulmani, omul legii care dă fetva

** **fetva** - legislație islamică (socotită de origine divină)

*** **kilă** (Cile) - unitate de măsură pentru cereale ce varia între 18-22 okka. Chila de Constantinopol avea 20 okka, adică 25,656 kg.

**** **cadiu** - judecător musulman

existau în a doua jumătate a secolului al XVI-lea adevărate linii maritime de navigație. Legături au existat și cu orașe mai îndepărtate din Europa Centrală și nordică. O demonstrează, de altfel, și un tezaur descoperit la Vile. Cele mai vechi monede din tezaur sunt taleri olandezi, emiși începând cu anul 1575, alături de piese emise de Imperiul Otoman, Polonia, Franța și Ragusa. Marea majoritate a pieselor din acest tezaur (82,02%) proveneau din Țările de Jos, dovadă incontestabilă a prezenței negustorilor olandezi în regiunea dintre Dunăre și Mare.

Aceeași menire a Constanței de port de export al produselor românești este probată și de un document emis la Liov, la 15 ianuarie 1595. Este vorba de scrisoarea lui Pompeo Salvago de Campis adresată regelui Filip al II-lea al Spaniei prin care-l informa că "din grânele aduse pe uscat din Țara Românească la Constanța, port la Marea Neagră, se încarcă pe puțin o mie de corăbii pentru Constantinopol". (Al. Ciorănescu, *Documente privitoare la istoria românilor culese din arhivele din Simancas*, București, 1940. p.106).

Transporturile ce porneau din portul Constanța către porturile otomane se efectuau numai cu nave turcești. Otomanii utilizau în traficul maritim mai multe tipuri de corăbii ca: donbaze, des menționate în regulamentele portuare, cu care se efectuau încărcături de mare tonaj. O corabie de tonaj mai mare, cu care se transportau mărfuri grele ca lemn pentru construcții, butoaie cu pește, era nesaci-ul. Alături de acestea se utilizau și navele numite nasad, mici corăbii de război, folosite în secolul al XVI-lea și la transportul diferitelor mărfuri. La transportul peștelui sărat și afumat mai erau întrebuințate și nave specializate numite cernik.

Pe lângă navele otomane, care au avut întâietate în traficul portului, Constanța a mai fost frecventată de corăbii românești, precum și de nave ce soseau și din alte porturi ale Mării Negre ca Trapezunt, Caffa, Sinop, Samsun, ori din porturi mediteraneene. În dispozițiile vamale ale porturilor de la Dunărea de Jos sunt menționate corăbii numite *frenk gemerli* (corăbii francești europene).

Așa după cum reiese din diverse izvoare istorice secolele al XVI-lea și XVII-lea au constituit, cu unele scurte etape, o perioadă deosebit de activă pentru portul Constanța, mult mai intensă și mult mai importantă decât s-a crezut și s-a apreciat la un moment dat în istoriografia română. În traficul portuar se înregistrează cereale (grâu, orz, secară, mei și făină), animale (oi, vite cornute), produse animaliere (brânză, untură, seu), miere, pește, vin, legume, fructe, sare și materii prime pentru construcții și diverse prelucrări ca fier și cherestea. Prin port s-au mai derulat în această perioadă produse meșteșugărești: stofe, încălțăminte, mătase de Brusa, covoare, blănuri, piei și obiecte de marochinărie.

Sigur că depozitarea acestor mărfuri pentru o perioadă mai scurtă sau mai lungă de timp a necesitat și unele amenajări portuare, ridicarea unor magazii, depozite ș.a. *Regulamentul portului Constanța* din secolul al XVI-lea confirmă indubitabil traficul comercial și maritim în această perioadă. Documentul menționează prezența negustorilor ce-și depozitau cerealele în hambare, din care erau încărcate în corăbii ori le vindeau altor negustori. Antrepozitele de la Constanța erau utilizate și-n secolul următor. Evlia Celebi nota la mijlocul secolului XVII că aici existau 40-50 hambare pentru depozitarea temporară a cerealelor destinate Constantinopolului.

Autoritățile otomane au înțeles importanța schimburilor comerciale și au aplicat o politică menită să asigure venituri permanente atât visteriei centrale, cât și dregătorilor locali. În acest scop în orașele portuare s-a instituit un regim de taxe ce a constituit pentru Imperiul Otoman un însemnat izvor de profituri. Taxele erau stabilite în funcție de natura și calitatea mărfurilor, de tipurile lor și regiunea de proveniență. Totodată reglementările făceau o deosebire între tarifele aplicate musulmanilor și creștinilor, primii fiind vizibil favorizați. Iată ce prevede *Regulamentul schelei Varna, Balcic, Caliacra, Constanța și Mangalia cu privire la perceperea (de taxe) în folosul tezaurului public*: "De la stofele care sosesc pe mare se iau 4% de la creștini și 2% de la musulmani. De la fructele comestibile se ia un **aspru** * pentru o sută; de la orz și grâu se iau opt aspri de **müdd****, de la secară și mei se iau șase aspri de müdd. De la peștele care vine pe mare se iau ca vamă patru aspri pentru o sută (de bucăți). Cel care plătește vamă pentru (mărfurile), aduse pe mare va



Evlia CELEBI

* **aspru** - denumire dată de europeni monedei otomane
 ** **müdd** - măsură de capacitate pentru cereale. Astfel un müdd de grâu echivala cu 513,12 kg iar un müdd de orz cu 445 kg

vârșă o jumătate de aspru ca taxă de cântărire pe când cumpărătorul va plăti un aspru. De la (mărfurile) importate se va percepe un aspru de la cumpărător". (M.M. Alexandrescu Dersca-Bulgaru, *Aspecte ale vieții economice din porturile și schelele Dobrogei în secolele XV-XVIII*, în "Peuce, Istorie-arheologie", 1977. p. 267).

Este interesant de menționat că legiuitorul otoman ținea cont în cadrul creștinilor și de situația lor economico-socială. Astfel "marii ghiauri" plăteau 50 de aspri pentru un butoi cu vin, "ghiaurul mijlociu" 30-40 de aspri, iar "ghiaurul mic" 20-25 de aspri.

Detalii cuprinzătoare privind activitatea comercială, fiscală și portuară găsim într-un alt document citat mai sus, Regulamentul portului Constanța, publicat de istoriografia română contemporană după izvoare istorice otomane.

Pentru ca cititorul să-și formeze o imagine veridică, redăm și acest document integral: "Dacă un car cu încărcătură - de cereale - vine din afară se iau opt aspri de fiecare car plin; dacă încărcătura este pe jumătate, se iau patru aspri de la carele trase de doi boi. Și dacă lucrurile rămase de pe urma unui muncitor agricol decedat sunt înmagazinate mai întâi și apoi încărcate pe corabie, plătind navlu, nu se mai dă nimic subași-ului * după ce s-a plătit vama.

În caz că cineva își vinde marfa corăbierului sau altcuiva, se iau câte opt aspri de müdd. În caz că vine din afară un car cu vin se încasează la vânzare opt aspri de la cumpărător și opt (aspri) de la vânzător. Dacă cel care aduce vin și îl vinde cu amănuntul el însuși la ai săi, se iau paisprezece aspri și dacă vinde la țărâtime se iau câte opt aspri pentru fiecare butoi (de vin), dar dacă el însuși îl produce și mergând (în piață) îl vinde cu amănuntul se iau șaisprezece aspri. În caz că țărani cultivatori aduc la schelă grindă de stejar, scânduri de tei, grinzi și stâlpi spre a fi duse la Istanbul, în acest caz se ia câte un aspru de car. În caz că se taie vite cornute se iau câte doi aspri (de vită); și dacă se vând piei de vită pentru transport se iau câte doi aspri (de vită) și dacă se vând piei de vite se iau câte doi aspri de piele de bivol.

Dacă vin corăbierii în încărcături de fructe și apoi se descarcă, nu se mai ia nimic după ce se plătește vamă. Dar dacă altcineva vânzând (marfa) la corabia sa și dacă cel care ia marfa o vinde în afara (târgului) se iau opt aspri de car. De la îmbrăcăminte sau de la alte lucruri care vin la schelă cu corabia și apoi duc, se ia vamă și dare oficială după legea oficială a schelei Varna". (M.M. Alexandrescu Dersca-Bulgaru, *Aspecte ale vieții economice din orașele și târgurile Dobrogei sub stăpânire otomană (sec.XV-XVII)*, în "Studii. Revista de istorie", an. 26, 1973, nr. 1, p. 43-44).

Din analiza Kanunname-lelor referitoare la activitatea comercială și fiscală desfășurată în portul Constanța, se pot stabili atât categoriile de mărfuri care se derulau prin port, cât și produsele care le aduceau țărani pe piața orașului după achitarea obligațiilor față de stat.

Pentru operațiunile comerciale de pe piața orașului, la fel ca și în alte centre ale Imperiului, se plătea o taxă de vânzare (baç) corespunzătoare vămii mici din Moldova. Articolele aduse din afara orașului erau taxate chiar la intrare în oraș. Quantumul baç-ului era fixat în raport cu calitatea mărfurilor încărcate în căruțe cu două roți pentru cereale și fructe, în kile sau kantar pentru pește, butoaiele cu vin și burdufurile cu brânză. La fixarea baç-ului nu se constată nici un fel de discriminare de ordin religios ca la fixarea vămii pentru mărfurile aduse din alte zone. Regulamentul stabilea o deosebire între produsele vândute direct de producător și cele desfăcute de negustori. La Constanța pentru vinul vândut țărănilor se încasau opt aspri de butoi, iar în cazul desfacerii cu amănuntul se achitau doisprezece aspri.

Traficul de tranzit a fost intens la Constanța și cu efecte benefice în dezvoltarea portului. Acestui gen de produse li s-a aplicat un regim special de taxe. Astfel, cerealele aduse din Țara Românească erau taxate o singură dată, la sosirea în port, pentru a se evita dubla impunere. Se lua un aspru de chilă, iar la sacul de făină de 3-4 chile se plăteau doi aspri. Un important produs al economiei românești l-a constituit sarea asupra căreia statul otoman și-a rezervat un fel de monopol. Jumătate din cantitatea adusă în port se reținea pentru visteria imperială.

Peștele pescuit în Marea Neagră în zona Constanța era supus unei taxe vamale ce varia în funcție de vânzător și cumpărător. Un sfert din cantitatea de pește era preluat de emin*. Sumele rezultate din produsele pescuitului erau consemnate într-un registru de cadu.

Orice ambarcațiune ce intra în port era impusă unei taxe de acostare (resmi ubur) ori taxe de tranzit (resmi geçer). În Dobrogea aceste tipuri de taxe s-au stabilit în funcție de porturi. Bunăoară la Armanul Negru o navă plătea 50 de aspri în timp ce la Caliacra se încasau 15 aspri pentru navele mari și 5-6 aspri pentru cele mijlocii.

Unii sultani s-au preocupat de menținerea constantă a diferitelor taxe. Astfel, Süleyman cel Măreț cerea la 15 august 1559 autorităților cazalelor Tekirghiol, Hârșova și Brăila să nu îngăduie mărirea navlului de către corăbieri pentru orzul și grâul destinat zaharelei Constantinopolului. Ordinul sultanului cerea cadiilor să cerceteze și "să mențineți mai departe navlu care se lua din

* **subași** - dregător subordonat sangeakbeiului (căpetenie a orașului) cu drept de control asupra comerțului local. Asigura poliția orașului și reprima infracțiunile săvârșite pentru sustragerea de la plata baç-ului și vămii
* **emin** - funcționar însărcinat de sultan cu controlul bunurilor date în arendă și încasarea impozitelor

trecut”, să interzică corăbierilor să ridice costul transporturilor. Preocupări în acest sens întâlnim și în secolul al XVII-lea. Cu ocazia întăririi tratatului de pace cu Polonia, sultanul Ibrahim cerea într-o scrisoare intendenților de schele “să nu ceară mai multă vamă decât ceea ce dau ei (negustorii etc.) în vechime”.

Pe lângă demnitarii menționați mai sus autoritățile otomane au instalat și la Constanța, la fel ca în alte porturi, și alți funcționari cu atribuții precise. Taxele portuare erau încasate de unul din ajutoarele emininului. De buna desfășurare a activității economice mai răspundea un alt funcționar, *muhtesib*-ul, numit de asemenea direct de sultan. Acesta controla măsurile și greutatea și veghea la respectarea regulamentelor.

Din analiza legislației otomane reiese că portul Constanța, la fel ca și celelalte orașe dobrogene, avea o organizare similară orașelor portuare din Imperiul Otoman și asemănătoare în multe privințe cu așezările urbane din Europa centrală-occidentală.

Legăturile economice permanente cu teritoriile din stânga Dunării și importanța strategică a Dobrogei au determinat ca regiunea să reintre în viziunea și acțiunile politico-militare ale unor voievozi români. Înțelegând în profunzime intențiile Porții, Mihai Viteazul s-a preocupat de readucerea porturilor maritime dobrogene sub controlul Țării Românești, utilizând în acest scop și o flotă de război. Un raport spaniol din Corfu, din 5 august 1599, amintește de 200 de corăbii cu 200 de oameni la bord fiecare, ce au intrat în Marea Neagră controlând drumul costier. Deși cifrele par exagerate, acțiunea în sine este confirmată și de un alt document asemănător din Zante, datat 14 august 1600, care ne informează că aceste nave au ajuns în apropiere de Constantinopol.

Începând cu a doua jumătate a secolului al XVI-lea porturile dobrogene de pe litoralul vestic al Mării Negre și alte orașe au avut de suportat atacuri ale cazacilor. Îmbarcați pe mijloace iuți de navigație aceștia au atacat în anii 1602-1603 Constanța și alte orașe. Aceste atacuri, urmate de altele în 1675, au determinat autoritățile otomane să ia de fiecare dată măsuri speciale de reclădire a așezărilor, de întărire a forțelor navale și a fortificațiilor porturilor de pe litoralul vestic al Mării Negre.

Incursiunile căzăcești, cu toate consecințele lor, n-au întrerupt activitatea comercială ce se desfășura în porturile dobrogene. Informații în acest sens ne-a lăsat Enidie Portelli în *Descrittione del Mar Negre e dell Tartaria*, text din 1634, păstrat astăzi în Fondul Kinsky al Bibliotecii Universale din Praga. Se vorbește aici de comerțul bogat ce se desfășura în zonă cu miere, ceară, sare, unt, caviar, piei de bou și de bivoli în direcția Italia, Anglia și Franța. Enumerând cu precizie punctele de escală de pe litoral, autorul menționează Constanța cu numele de Chioste. Autorul preciza că în zonă se efectua o navigație de cabotaj, între porturi existând o bună legătură.

Evlia Celebi care a făcut cinci călătorii în Dobrogea între anii 1641-1667 arăta că portul Constanța nu era nici prea bogat, nici prea înfloritor întrucât fusese atacat și ruinat de cazaci. Celebrul călător amintește că a observat de la Constantinopol corăbii venite la Constanța, dar și din celelalte porturi dobrogene. Hambarele găsite în portul Constanța erau asemănătoare ca înfățișare cu hanurile din zonă, deci clădiri solide, ridicate lângă schelă, ce serveau la depozitarea cerealelor și a altor produse. În apropiere se aflau câteva prăvălii și o geamie simplă, dovadă că centrul vieții economice și spirituale se afla în preajma platformei portuare. Portul era expus intemperiilor mării și se pare că adâncimea în unele zone nu era prea mare, ceea ce provoca scufundarea corăbiilor nepilotate corespunzător.

Despre situația portului Constanța la mijlocul secolului al XVII-lea avem informații și de la călătorul sirian Paul de Alep care după un voiaj a ajuns pe Marea Neagră în oraș, la 9 ianuarie 1653. Sosirea corăbiei la data respectivă duce la concluzia că portul avea în această perioadă o activitate continuă. După cum ne informează călătorul, portul beneficia de serviciu vamal bine organizat. Interesantă pentru aprecierea traficului maritim al portului este și informația referitoare la naufragiul, în urma unei violente furtuni, a aproape 120 de ambarcațiuni încărcate. Din însemnările lui Paul de Alep aflăm de asemenea că în port se găseau mijloace de transport specifice, căruțe și cămile din care călătorul a închiriat pentru a putea continua drumul pe uscat.

Informații generale despre situația portului și orașului Constanța și unele aspecte ale situației Dobrogei din cursul secolului al XVIII-lea avem de la alți călători care au străbătut regiunea dintre

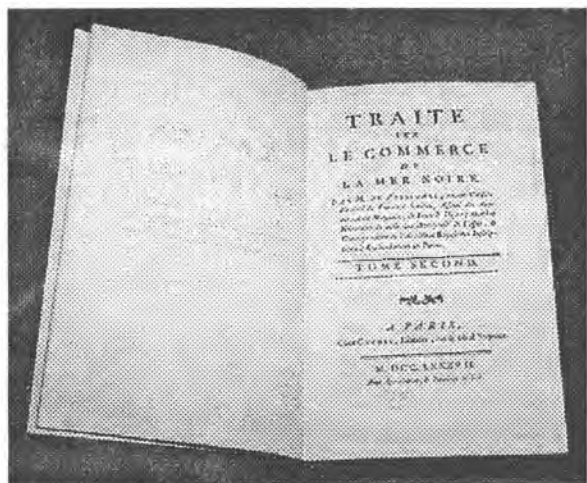


لقد علمت ان هذا الميناء من بلاد الروم وهو من بلاد القسطنطينية...
 العباد طابا ابناء الدنيا ارضنا من بلاد ارض طما قاطا ارض...
 وغربا القري والمدن والمدن...
 طابا العباد طابا ابناء الدنيا...
 تقدمت اليه ابدا فكل وان...
 ويبدو ان اول ما...
 انشيد ان يكون...
 لا تضحى الخ...
 الخ...
 وقد علمت...
 ان من...
 سوا...
 تصال...
 حيث...
 التي...
 الشريفة...
 مدبر...
 فادته...
 من...
 لذلك...
 المذكور...
 للشجور...
 وفيها...

Pagină din manuscrisul lui Paul de Alep

Dunăre și Mare. În relatările acestora imaginea Constanței diferă, dar faptul că portul nu este ocolit constituie o dovadă a importanței sale. În anul 1714 un celebru călător francez, Aubry de la Motroye, ajunge la Reni. Aici află că portul Constanța era frecventat de multe caiace turcești care așteptau numai vânt prielnic pentru a porni spre Constantinopol. Ajuns la Constanța el găsea orașul modest, cu o întindere ce depășea o milă, cu case scunde în comparație cu alte așezări pe care le vizitase anterior.

Charles Claudel de Peyssonnel (1727-1790), de profesie economist, a îndeplinit o perioadă de timp funcția de consul al Franței pe lângă hanul tătarilor din Crimeea. El a dedicat o lucrare comerțului desfășurat în regiunile Mării Negre.



Peyssonnel
Traite sur le Commerce de la
Mer Noir
1787

Referindu-se la portul Constanța el arăta că datorită radei sale deschise, corăbiile staționau cu mare greutate, bineînțeles pe mare rea. Portul era frecventat de multe vase întrucât prin Constanța continuau să se trimită la Constantinopol cantități foarte mari de grâu, sarcină de care răspundea în această epocă un **aga***. Aprecierile lui Peyssonnel despre importanța și rolul portului Constanța în a doua jumătate a secolului al XVIII-lea sunt confirmate și de observațiile unui funcționar austriac, Wenzel von Brognard. În călătoria sa de studii efectuată în anul 1786 el a inclus și țăr-mul de apus al Mării Negre prezentând situația porturilor și a navigației costiere. Trecând prin Constanța călătorul austriac reținea că aici se afla o schelă importantă. În port se găseau magazine de piatră ce puteau asigura depozitarea temporară sau de durată a cerealelor, îndeosebi a grâului. Călătorul observa urmele unui vechi mol. Referindu-se la regimul portuar același izvor ne precizează că toate navele ce acostau la Constanța erau

obligate să plătească 15 parale de "cap de om". Călătorul Wenzel von Brognard ne mai informează că orașul a fost incendiat în ultimul război ruso-turc. Din cele peste 800 de case nu mai rămăseseră în picioare decât circa 200. Același turist aprecia că pe uscat drumul dintre Dunăre și Constanța era mult mai sigur și mai ușor de parcurs decât cel între fluviu și Vama.

Activitatea desfășurată în portul Constanța la sfârșitul secolului al XVIII-lea și începutul celui de-al XIX-lea ne este cunoscută și din alte surse. Trecând prin Constanța în anul 1780 agentul Poloniei pe lângă Înalta Poartă, W. Czrzanowski, ne informează că portul era unul dintre cele mai însemnate, fiind frecventat de corăbiile grecești și turcești, deși orașul era ruinat de ultimele războaie. El a găsit în port două corăbii din Constantinopol ce aparțineau unor negustori greci. Dintr-un document rămas de la o familie din Tassos cunoaștem că în anul 1804 o corabie cu numele de "Evanghelistra" efectua transporturi de măslina și untdelemn spre Constanța. Din aceeași sursă aflăm că locuitorii ai orașului au constituit o asociație comercială care se ocupa de importul și, desigur, de exportul unor produse.

Se poate concluziona că portul Constanța a continuat să funcționeze, deși, treptat, la fel ca celelalte porturi maritime dobrogene, și-a schimbat tipologia devenind schelă, depozit și oraș de **menzil**** . Modificarea caracteristicilor orașului a avut urmări dezastruoase pentru el întrucât a devenit obiectiv principal al atacurilor forțelor ruse care nu numai că au luptat să-l cucerească, dar să-l și neutralizeze până la distrugerea totală.

Poziția strategică a regiunii dintre Dunăre și Marea Neagră a făcut ca începând cu a doua jumătate a secolului al XVIII-lea să se atle pe direcția contraofensivei statelor europene împotriva Imperiului Otoman. Aceasta a determinat ca ea să fie efectuată de șase războaie ruso-turce, etape ale conflictului de lungă durată cunoscut în istorie sub numele de "criza orientală". Fiecare confruntare militară a fost însoțită de distrugerii masive, de pierderi de vieți omenești, provocate de ostilități și epidemiile de ciumă, realități care au redus considerabil potențialul economic al regiunii. Unele dintre aceste războaie au dus la modificarea, între altele, și a regimului navigației și comerțului în Marea Neagră. Astfel, în urma succeselor înregistrate de trupele rusești, Poarta a acceptat prin tratatul de pace de la Kuciuk-Kainargi (1774), din Dobrogea, clauze favorabile Rusiei ce obțineau libertatea navigației pe Dunăre și Marea Neagră, fapt ce-i va permite să joace în viitor un rol însemnat în această regiune.

Interesul față de navigația și comerțul la Dunărea de Jos și-n Marea Neagră a sporit considerabil. Treptat și alte puteri europene au obținut de la Turcia anularea unui monopol care n-a fost niciodată respectat de otomani cu riguroasă strictețe. Rusiei i-a urmat Austria care, după pacea de la Iași (1792), ce punea capăt celui de-al patrulea război dintre Rusia și Turcia, obținea dreptul de navigație și comerț pe Dunăre și Marea Neagră în radele porturilor și schelelor aflate sub control turcesc.

Modificările cuprinse în tratatele de pace încheiate la sfârșitul secolului al XVIII-lea n-au fost

* **aga** - titlu dat unor comandanți militari

** **menzil** - nume dat în trecut în Țara Românească și Moldova serviciului de poștă

valorificate deplin întrucât conjunctura internațională s-a menținut în continuare complicată în sud-estul Europei. Teritoriul Dobrogei a fost teatrul de operații și în războaiele din 1806-1812, 1828-1829, 1853 și 1877-1878. Toate aceste conflicte militare au afectat direct activitatea portului Constanța, viața locuitorilor orașului fiind pusă de fiecare dată la grele încercări. Jefuit, prefăcut în ruine, portul Constanța își reia după fiecare încercare activitatea, deși la scurt timp noi atacuri se produceau.

În vara anului 1809 generalul Bagration dă ordin unei coloane de cazaci comandată de generalul Plotov să atace Constanța, orașul fiind prefăcut în ruine și o parte din locuitorii de religie musulmană uciși.

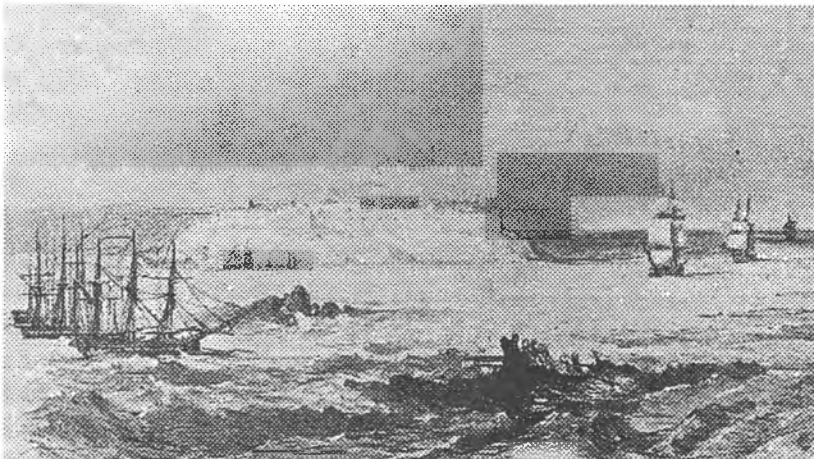
Așezarea s-a refăcut și populat din nou. Din unele izvoare istorice știm că în anul 1821 asociația comercială din Constanța funcționa având legături politice cu "Eteria". Populația orașului a crescut ajungând în preajma războiului din 1828-1829 la 2.000 de locuitori.

În anul 1828 Constanța este din nou ținta unor atacuri și puternice bombardamente de artilerie, dovadă a importanței strategice a portului său ce putea asigura un bun sprijin logistic trupelor care acționau de pe uscat. De altfel, turcii au executat la circa 450-500 m de oraș lucrări genistice de apărare.

Viitorul mareșal von Moltke, analizând situația Constanței, posibilitățile sale de apărare, aprecia poziția geografică a orașului care nu era accesibil decât dinspre nord. Portul, deși nu prezenta multă siguranță, ca toate celelalte puncte de pe coasta vestică a Mării Negre, avea destulă importanță, după cum remarca von Moltke. Adâncimea sa era de aproximativ șapte picioare, fiind afectat în întregime de vânturile din sud. Militarul german considera că în port pot manevra puține corăbii, iar navele de război nu se pot apropia fără pericol de a fi lovite de artileria de coastă. Héctor de Bearn, detașat pe lângă corpul țarist dislocat în Dobrogea, nota în jurnalul său că de departe se auzeau tunurile care băteau zidurile Constanței, orașul fiind nevoit să capituleze la 25 iunie 1828. Ajuns în oraș, la 11 august 1828, găsește o situație de-a dreptul dezolantă. Interesându-se de situația portului, Héctor de Bearn constata că la Constanța nu se află un punct de debarcare. Remarca existența unor cheuri pe care le aprecia ca aparținând portului antic.

Construcțiile nu se puteau utiliza datorită împotmolirii unor porțiuni, astfel că accesul navelor ridica probleme. Cu toate acestea, după ocuparea orașului de către trupele țariste, portul Constanța a fost intens utilizat de numeroase nave militare și de transport. O flotă de război compusă din 26 nave încărcate cu provizii și materiale de război este adusă de la Odessa în portul Constanța, transformat în bază logistică și pivot al manevrelor executate de armata de uscat. Această realitate este confirmată și de însemnările finlandezului Gustav Adolf Ramsay, ofițer în armata rusă, care remarca folosirea intensă a portului de către comandamentul militar rus.

După încheierea ostilităților s-a semnat Tratatul de la Adrianopol ce a avut consecințe directe asupra navigației și comerțului de la Dunărea de Jos și din Marea Neagră. Tratatul stipula un nou regim comerțului din Principate, situație ce a contribuit la reintegrarea regiunii între Dunăre și Mare circuitului românesc. Dacă în plan militar a urmat o perioadă mai liniștită, disputele dintre Marile Puteri în cadrul problemei orientale n-au încetat. Rusia devenise în urma Tratatului de la Adrianopol stăpână a Deltei Dunării, situație ce-i permitea să realizeze un control strategic și economic asupra importantului segment al fluviului. O lucrare publicată la Odessa în anul 1830, sub semnătura lui N. Taibout de Marigny, de fapt un portulan al Mării Negre și al Mării de Azov, confirmă atenția acordată de diverse cercuri rusești cunoașterii bazinului pontic și în acest context a litoralului dobrogean. Despre portul Constanța se menționează în primul rând acele date care interesează buna desfășurare a navigației. Se precizează că la est de port se află un banc de nisip de mică adâncime, iar la extremitatea sud-vestică a promontoriului se găsea în poziție emersă un cheu ruinat ce se întindea spre sud-vest pe lungimea unui cablu, zonă în care puteau ancora, adâncimea fiind de 12-17 picioare. Corăbiile mai puteau ancora în radă pe direcția sud-vest, condițiile fiind, după aprecierea lucrării lui N. Taibout de Marigny, corespunzătoare. Activitatea comercială era "ca și inexistentă", după precizările autorului. Desigur că această apreciere era reală în anii 1829-1830 întrucât conflictele militare din regiune au diminuat mult traficul comercial și maritim.



Vue de Kustengé prise de la mer
lit. 152 x 258 mm
des. Héctor de Béarn
din "Quelques souvenirs
d'une Campagne en
Turquie"
Paris, 1828

După evacuarea trupelor țariste și reinstaurarea administrației românești în Principate, interesul pentru comerțul pe Dunăre și stabilirea unei legături mai scurte cu capitala Turciei a sporit considerabil. Guvernul austriac a susținut și orientat activitatea Companiei de navigație cu piroscafe pe Dunăre.

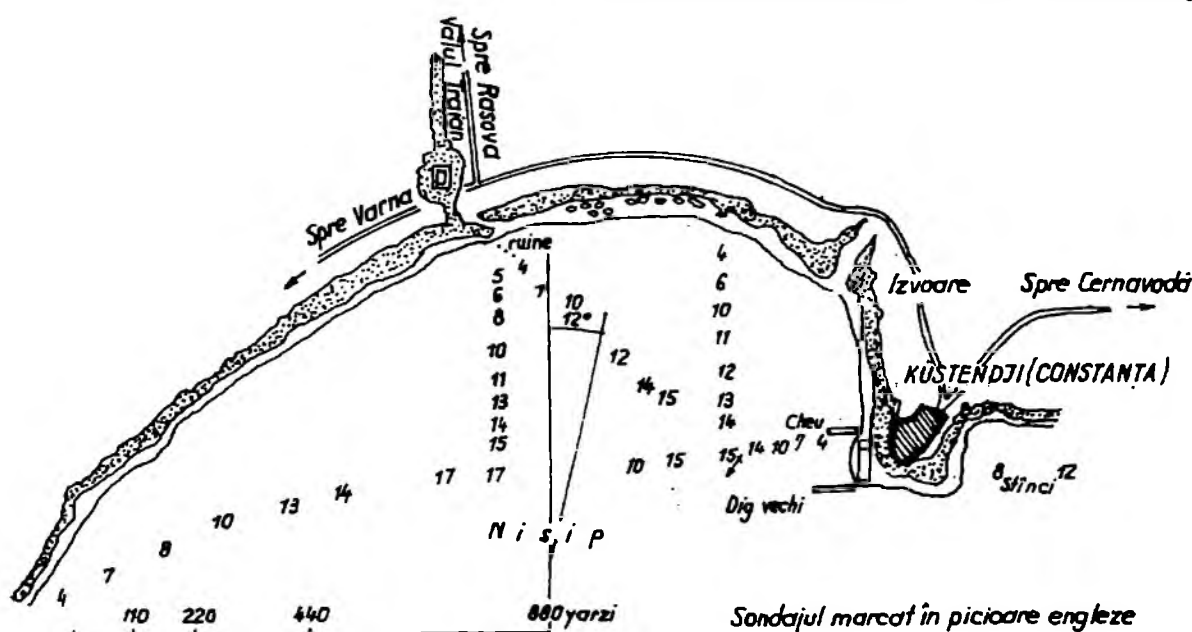
Simțindu-și amenințate interesele, Rusia a inițiat măsuri de contracarare. La 7 februarie 1836 a instituit o carantină obligatorie la Letea, impunând navelor străine staționări îndelungate. Mai mult, autoritățile rusești n-au manifestat nici un interes față de menținerea navigabilității pe canalul Sulina, creând alte greutăți traficului naval și comercial. În această situație Compania austriacă a căutat o soluție nouă de scurtare a navigației pe Dunăre prin construirea unui canal între Rasova sau Cernavodă și Constanța. Se deschidea astfel un nou capitol în preocupările privind dezvoltarea transporturilor în Dobrogea. Regiunea dintre Dunăre și Mare a fost studiată după 1830 "cu pasiune remarcabilă", după cum bine remarcă un reputat economist român. (C.I.Băicoianu, *Dunărea. Privire istorică, economică și politică*, București, 1945, p. 50).

În legătură cu proiectul unui canal între Dunăre și Marea Neagră, ori a unei linii ferate, în epocă au apărut mai multe studii și inițiative din partea unor oameni politici, specialiști militari, economiști, ziariști străini și români. (Vezi Dumitru P. Ionescu, *Construirea și răscumpărarea liniei ferate Constanța - Cernavodă*, în "Anuarul Institutului de Istorie și Arheologie, A.D. Xenopol", XXV, 1988, II, p. 205-206). Nu intră în obiectul lucrării de față să trateze în detaliu acest subiect care, de altfel, a făcut preocuparea unor temeinice studii în istoriografia română contemporană.

Se impune însă să ne referim la acele proiecte care au luat în considerație și activitatea portului Constanța.

Consulul britanic acreditat la București, Robert Gilmour Colquhoun, a efectuat în anul 1839 o călătorie în Dobrogea pentru a raporta lui Palmerston, șeful diplomației engleze, opinia sa referitoare la preocupările austriece de construire a unui canal între Dunăre și Marea Neagră.

La Constanța, diplomatul britanic a găsit orașul ruinat după bombardamentul la care a fost supus în anii 1828-1829 și populația în parte refugiată de teama revenirii trupelor țariste. Interesându-se de port a putut constata că locul în care acostau corăbiile fusese amenajat în antichitatea romană, după afirmațiile localnicilor. Adâncimea apei nu depășea 5-6 picioare (1,82-2,13 m) datorită înnisipării provocate de vânturile de est și ruinarea vechiului dig. Capacitatea portuară nu putea asigura ancorarea unui număr mai mare de 12-15 corăbii mici. R.G.Colquhoun aprecia că restaurând și extinzând unele construcții existente portul va putea adăposti în viitor 50-60 vase de 150-200 tone. În raportul diplomatului englez se preciza că pe plan local existau destule posibilități pentru refacerea digului, inclusiv piatră cioplită. Într-un document ulterior, purtând data de 16 martie 1840, R.G.Golquhoun realiza o schiță a portului, radei și golfului Constanța, pe baza unei hărți rusești mai vechi, probabil *Carta teatrală a Europei 1828-1829*, publicată în anul 1835, căreia diplomatul englez i-a adăugat detalii ce-l interesau. Consulul englez opina pentru



Planul golfului și portului Constanța (conform originalului lui Colquhoun, după Sergiu Iosipescu)

varianta căii ferate Constanța-Dunăre, obiectiv mult mai ușor de realizat și mult mai puțin costisitor. Dintre studiile austriece este de semnalat cel întocmit în anul 1844 de inginerul constructor militar Karl von Birago. Activitatea sa și discuțiile

purtate la București în problema canalului transdobrogean a atras atenția presei românești, care a semnalat cu promptitudine sosirea specialistului austriac. Proiectul său a fost abandonat din cauza dificultăților tehnice legate de amenajarea portului Constanța.

În anul 1850, cu sprijinul bănesc lui Ion Ghica, Ion Ionescu de la Brad a efectuat un studiu

complex asupra Dobrogei. Concluziile acestor cercetări sunt cuprinse în corespondența purtată cu Ion Ghica, în articolele tipărite în "Journal de Constantinople" și reunite ulterior în lucrarea: *Excursion agricole dans la plaine de la Dobrogea*.

Fin observator al realităților și importanței regiunii în dezvoltarea comerțului, Ion Ionescu aprecia că "o țară mai favorită decât Dobrogea pentru vinderea produselor ce se strecoară pe Dunăre și Marea Neagră ce o înconjoară rar se va putea găsi". (Victor Slăvescu, *Corespondența între Ion Ionescu de la Brad și Ion Ghica 1846-1874*, București, 1943, p.96.)

Nu numai că a propus primul proiect de canal românesc, dar Ion Ionescu a acordat o atenție deosebită portului Constanța, intuindu-i rolul și importanța sa pentru comerțul Principatelor. Într-o scrisoare expediată din Constanța, purtând data de 20 aprilie/2 mai 1850, îl informa pe Ion Ghica: "Kiustendge, cetate veche cu port în ruine ca și vechea cetate, a fost odinioară vestită, însă acum este părăsită, portul este stricat, două corăbii s-au spart acum după Sf. Dimitrie... Poziția de astăzi a Kustengelei este cea mai frumoasă. Are forma unei limbi de pământ în mijlocul mării. Cu o lucrare la liman spre a-l asigura de primejdia vânturilor de răsărit, Kustenge devine portul cel mai sigur și mai producător fiind merit a fi locul de încărcare a produselor Principatelor în timpul cît este Dunărea înghețată" (*Ibidem*, p. 58).

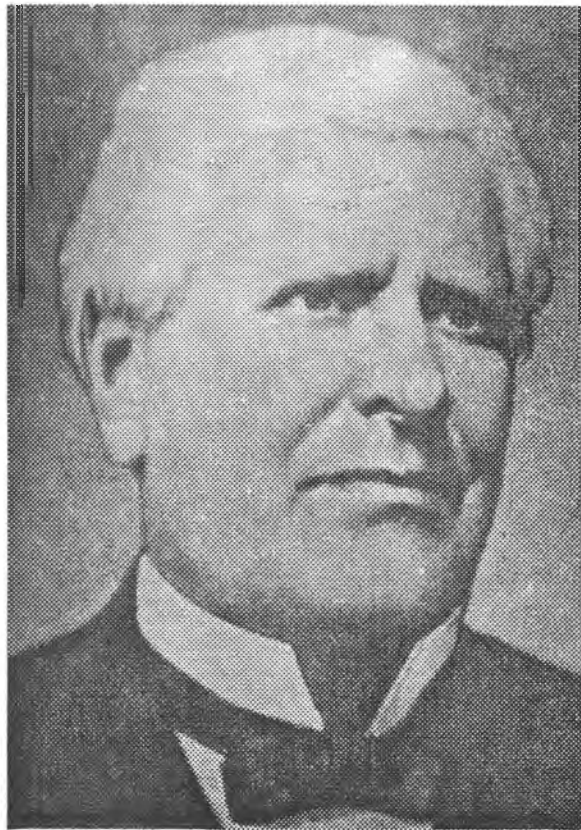
În cunoscuta sa lucrare *Excursie agricolă în Dobrogea*, omul de știință român reia prezentarea portului, dar dezvoltă și ideile sale referitoare la executarea unor lucrări de amenajare. Astfel, Ion Ionescu apreciază că "Portul Kustenge e așa fel așezat încât lasă fără adăpost corăbiile care vin aici. Mai cu seamă vânturile sunt foarte periculoase, ele au sfârșit în luna noiembrie anul trecut corăbii încărcate în acest port și gata de plecare. Nu se încarcă pe an decât 8-10 corăbii de grâu și orz, dar când recoltele sunt îmbelșugate numărul lor se ridică la 20-30, acest lucru nu s-a întâmplat de 3 ani căci în acest timp a fost foamete". În continuare Ion Ionescu arată că datorită înnămolirii "vasele nu se mai pot apropia de cheu, nici de port (unde nu sunt în siguranță)". Întrucât "se găsește pe țărmul Mării Negre la distanța cea mai scurtă de aici la Dunăre/.../ orașul este chemat să joace un rol în comerțul Orientului cu Occidentul."

Pornind de la considerentele de mai sus, Ion Ionescu propunea un plan de amenajare a portului de la Constanța. Pentru a-i "da adăpost ar trebui să se construiască un mare dig de 150 m lungime începând din locul în care se găsește încă temeliea unui asemenea adăpost mai vechi". Din însemnările lui Ion Ionescu reiese că și autoritățile locale erau interesate în amenajarea portului și relansarea traficului. Conducătorul așezării îl informa pe omul de știință român că din veniturile satelor cazalei Constanța "s-ar putea construi aici un port în stare să primească cel puțin 300 corăbii". (Ion Ionescu de la Brad, *Opere vol.II*, București, 1943, p. 88). În anul 1851, într-un articol publicat în "Journal de Constantinople", Ion Ionescu aprecia costul lucrărilor canalului și de modernizare a portului la suma de 23 milioane de piaștri.

Ion Ghica a îmbrățișat cu căldură planurile prietenului său pe care le-a făcut cunoscute și lui Nicolae Bălcescu. Marele revoluționar a manifestat un interes sporit față de ideile lui Ion Ionescu, fiind de părere că ar fi mai bine să se construiască o linie ferată, opinie confirmată de evoluția ulterioară a transporturilor dobrogene.

Revenind la activitatea Companiei de comerț austriece, amintim că guvernul de la Viena i-a dat în anul 1839 dispoziții să efectueze transbordarea mărfurilor și călătorilor spre Cernavodă și să asigure transportul spre portul Constanța. Serviciul s-a organizat destul de repede, călătorii fiind preluați de trăsuri, iar mărfurile de care trase de boi și duse spre Constanța sau invers. Activitatea inițiată și desfășurată de Compania austriacă pe linia Cernavodă-Constanța-Constantinopol a atras atenția opiniei publice românești, a domnitorilor din București și Iași, care au înțeles că noua cale prezenta un interes deosebit pentru Principate.

Informațiile păstrate de la unii călători ce au utilizat această linie completează imaginea portului Constanța în deceniul cinci al secolului al XIX-lea. Astfel, cunoscutul scriitor danez Andersen a călătorit în anul 1841 de la Constantinopol la Constanța cu vaporul Companiei austriece. El remarcă în portul Constanța existența unui debarcader construit din blocuri de piatră rostuită una peste alta. Pe platformă se așezau grămezi de alge pentru a se ușura accesul călătorilor și mărfurilor spre schelă. Andersen ne informează că atelajele care transportau bagajele erau conduse de țărani români îmbrăcați în cojoace grele de oaie și având pe cap pălării de păsă. După precizările



Ion Ionescu de la Brad

lui Ion Ionescu de la Brad carele trase de boi străbăteau drumul între Cernavodă și Constanța în 12 ore, iar diligențele în 5-6 ore.

Vapoarele făceau mai multe curse pe lună conform datelor pe care ni le-a lăsat călătorul italian G. Somancini, ce a trecut prin portul Constanța în anul 1843. În același an trecea prin portul Constanța și vicontele Alexis de Valon, care găsește aici o populație restrânsă numeric însă, fapt nelipsit de importanță, legată de lucrările pentru schelă. Călătorul francez remarca prezența în portul Constanța a românilor alături de care a întâlnit ruși, bulgari, polonezi.

După precizările făcute de Nicolae Iorga în lucrarea sa *Istoria românilor prin călători*, în anii 1843-1844 prin portul Constanța se efectua și un important comerț de tranzit între Constantinopol și negustorii din Tiflis și Leipzig, aflat sub controlul lui Rifaat Pașa.

Călătorul francez Hommaire de Hell observa în anul 1846 interesul sporit al austriecilor față de Constanța, principalul lor punct comercial și de navigație la Marea Neagră. Deși constata lipsa unor amenajări corespunzătoare, în special a danelor și farurilor, Hommaire de Hell aprecia că în viitor portul putea să aibă o mare importanță.

Din cauza lipsei de pasageri și a costului ridicat al transportului, a înregistrării unor deficite financiare, a faptului că portul Constanța avea nevoie de amenajări corespunzătoare, după câțiva ani Compania austriacă a renunțat la efectuarea de transbordări la Cernavodă.

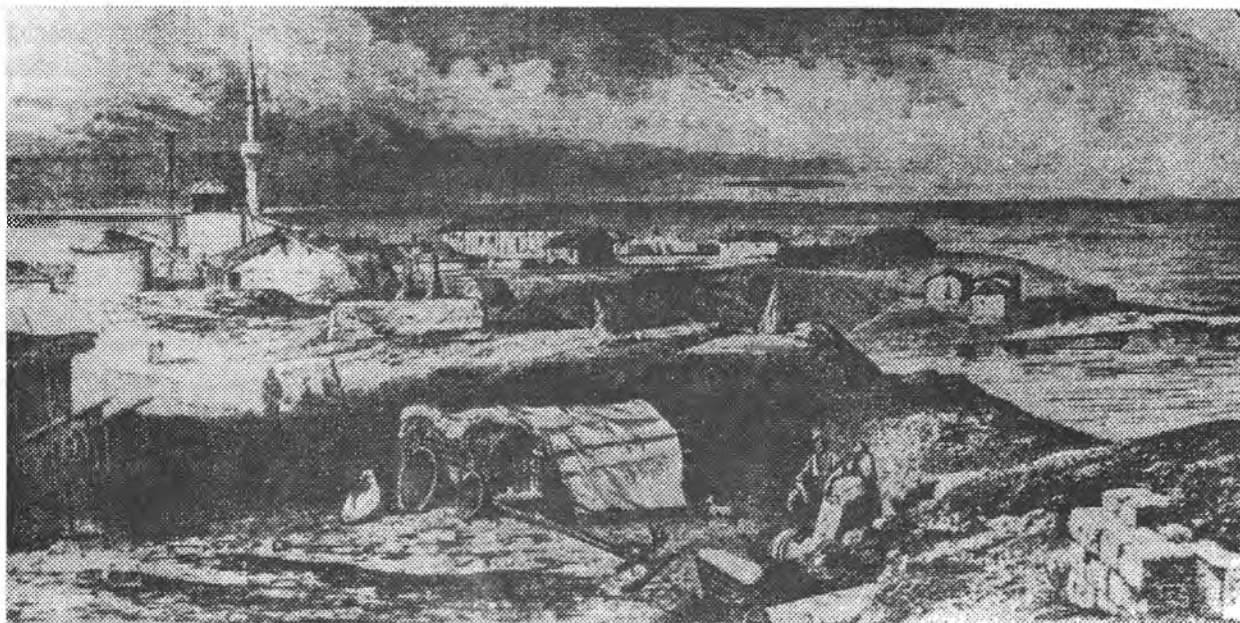
Cu toată perioada scurtă de timp în care și-a desfășurat activitatea, societatea austriacă a adus în portul Constanța o revigorare a traficului de mărfuri și călători, a relevat rolul deosebit de important al portului în asigurarea legăturii Principatelor și a țărilor din Europa centrală cu Orientul Apropiat, a pus din nou în evidență contribuția românilor la desfășurarea transporturilor dintre Dunăre și Mare.

Mijlocul secolului al XIX-lea încheie o etapă în evoluția portului Constanța sub dominația otomană. Cu toate greutățile prin care a trecut, îndeosebi în secolele al XVII-lea, al XVIII-lea și în prima jumătate a secolului al XIX-lea, portul și-a continuat existența, demonstrându-și menirea sa principală de punct de legătură între teritoriile românești cu alte zone europene și ale Orientului Apropiat. Poziția geografică deosebită a portului Constanța va determina în timpul războiului Crimeii puterile angajate în conflict să-i pună în valoare importanța, să-i îmbunătățească legătura cu Dunărea.



În vara anului 1853 s-a redeschis "criza orientală". Dobrogea devine teatrul operațiilor din prima fază a războiului, ceea ce i-a provocat noi distrugereri, serioase pierderi materiale și umane. Constanța a fost direct afectată nu numai de confruntările militare, ci și de o puternică epidemie de holeră. După cum ne informează doctorul F. Quesnoy, așezarea a cunoscut o puternică depopulare. Această realitate îl determină pe un alt francez, Bois-Robert, să aprecieze că localitatea nu-și merită numele de oraș. Interesant este că același autor denumesc Constanța capitala maritimă a Dobrogei și ne informează că portul său a fost frecventat mai întâi de nave militare rusești și apoi de cele franceze și engleze.

Situația în regiune s-a schimbat odată cu mutarea ostilităților în Crimeea, cu retragerea trupelor rusești și revenirea vechilor autorități. Regiunea din dreapta Dunării și portul Constanța vor continua să rămână însă în atenție, intrând în calculele militare, comerciale și politice franco-



Portul Constanța 1853

engleze. La 6 iulie 1855, un pachebot englez aducea la Constanța, cu consimțământul Turciei, două misiuni franceze: una tehnică, condusă de inginerul Charles Lalanne, fost director al Direcției Lucrărilor Publice din Țara Românească, între 31 iulie 1852 și 1 august 1853, și cealaltă militară, comandată de Eugène Blondeau, adjunct al Intendenței Armatei Orientului. Obiectivul principal al misiunii tehnice franceze a fost de a studia și prospecta traseul Rasova-Constanța pe care urma să se construiască o șosea strategică.

De la unii din membrii celor două misiuni ne-au parvenit informații deosebit de interesante referitoare la starea portului Constanța și perspectivele sale de dezvoltare. Din discuțiile purtate în vara anului 1855 de inginerul Charles Lalanne cu R. G. Colquhoun, consulul britanic de la București, reiese că specialistul francez avea în vedere și efectuarea unor lucrări de lărgire a portului Constanța. Lalanne îl informează pe diplomatul englez că avea promisiunea de a primi de la Constantinopol sau Marsilia o mașină pentru executarea lucrărilor de dragaj.

Cercetând portul, inginerul Jules Michel, constata că Marea n-a pricinuit mai puțin rău decât invaziile pe care le-a suportat Constanța. Doctorul Camille Allard, medicul misiunii, remarcă la rândul său prezența în port a unui serviciu vamal. De asemenea, într-unul din prețioasele sale desene executate la Constanța se distinge silueta unui far așezat pe console arcuite. Medicul francez sublinia totodată poziția geografică deosebit de favorabilă dezvoltării portului.

Autoritățile Țării Românești au sprijinit direct realizarea drumului Rasova-Constanța, menit a îmbunătăți legătura dintre Dunăre și port, în care au văzut mai puțin latura sa militară și mai mult importanța sa pentru dezvoltarea transporturilor și comerțului. La dispoziția echipei franceze s-a pus tot ceea ce aceasta a solicitat: personal tehnic, aparatură de specialitate, mijloace de transport și instalații portuare, unelte, antreprenor, călăuze, alimente și un sporit efectiv de muncitori.

După unele informații numărul lucrătorilor români s-a ridicat la 300, ei fiind apreciați de specialiștii francezi pentru rezistența fizică, pentru cumpătare și deprinderea cu munca.

Dimensiunile angajării tehnico-materiale și a forței de muncă în realizarea drumului între Rasova și portul Constanța fac din această cale o înfăptuire românească în cea mai mare parte. Această realitate este recunoscută, de altfel, și de inginerul Charles Lalanne într-o scrisoare adresată la 15 septembrie 1855 oficialităților Țării Românești în care arată că: "eu văd în fiecare zi tot mai clar că numai în Valahia trebuie să ne tragem mijloacele de execuție și mai ales personalul." (Apud, Prof. univ. dr. ing. Nicolae P. Leonăchescu, *Drumul Rasova - Constanța*, în "Construcții", nr. 2-3, 1987 pg. 901).

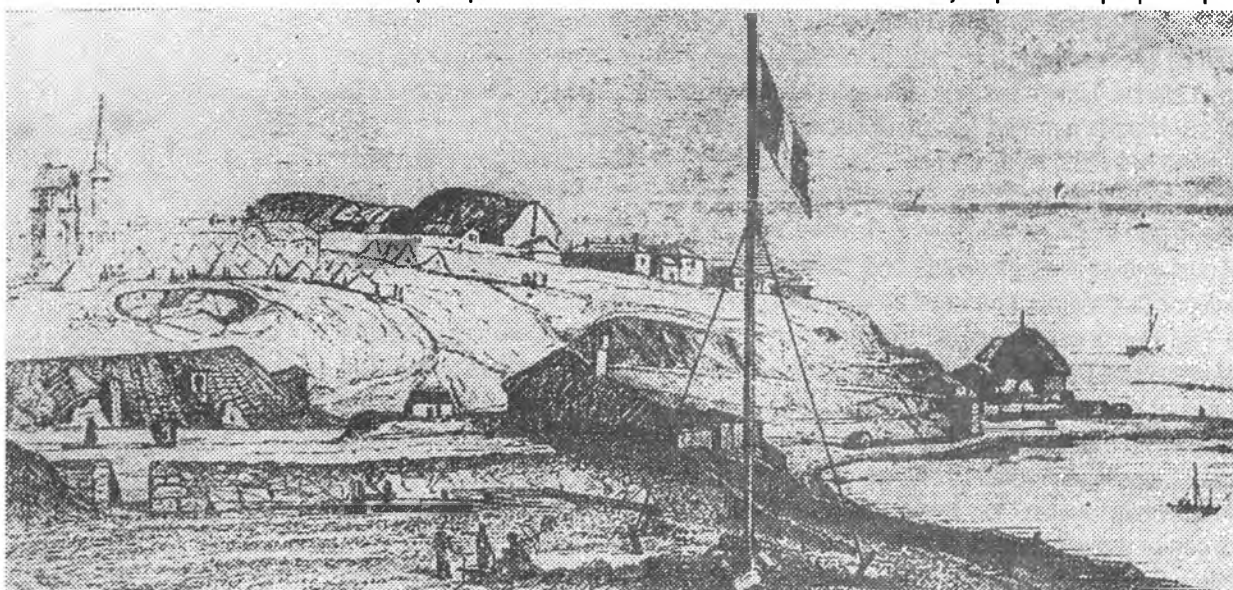
Ajutorul acordat misiunii Charles Lalanne se înscrie pe linia interesului constant manifestat de autoritățile românești față de dezvoltarea și întărirea legăturilor cu regiunea din dreapta Dunării, de stabilirea unei ieșiri sigure la Marea Neagră. De remarcat că la 22 decembrie 1855 domnitorul Barbu Știrbei pune această problemă și o vede soluționată prin intermediul unei căi ferate. Peste un an cercurile conducătoare românești condiționau concesiunea căilor ferate din țară de construirea liniei ferate Cernavodă-Constanța.

Executarea șoselei Rasova-Constanța a trezit un puternic ecou în presa românească de o parte și de alta a Carpaților. Ziare ca "Steaua Dunării", "Telegraful român" din Sibiu, "Patria", "Anunțatorul" ș.a. au consemnat elogios în paginile lor importanța noii linii de transport. Lucrarea s-a încheiat în a doua jumătate a anului 1855 și și-a dovedit utilitatea încă din anul următor, când se constata o creștere a traficului de căruțe și poveri de la Dunăre spre Constanța. Tot misiunii conduse de Charles Lalanne i se datorează lucrări de curățire a portului, făcându-l apt pentru manevrele de acostarea a navelor.

Eugène Blondeau, comandantul misiunii militare, a efectuat la rândul său cercetări ample asupra regiunii dintre Dunăre și Marea Neagră. Căile de comunicație și porturile din dreapta fluviului au ocupat un loc central în studiile ofițerului francez, de la care s-au păstrat două interesante rapoarte. Într-un astfel de document intitulat "Însemnări asupra Dobrogei", datat din 20 ianuarie 1856, Eugène Blondeau consemna între altele revenirea lentă a populației la Constanța. Dacă la 1 iunie 1854 nu sosiseră decât 15 familii și acestea cu teamă că atacurile cazacilor se vor relua, la 1 ianuarie 1855 cifra sporise la 50, pentru ca la începutul anului 1856 numărul locuitorilor să se tripleze. După cercetarea porturilor din regiune, Eugène Blondeau notează fără echivoc că "cel mai bun port al Dobrogei este însă Küstenge cu radă simplă dar bine întreținută care este deschisă doar la vântul de sud și care ar semăna celui din Balcic dacă ar avea aceeași adâncime. O parte din vechiul dig încă mai există; cu un mic efort s-ar obține un adăpost sigur pentru corăbii de 300-400 t." (Arh. St. București, *Microfilme Franța*, R. 173, c. 968). Blondeau semnala superiorilor săi că administrația posedă la Constanța câteva magazii de piatră care serviseră traficului comercial și portuar.

Al doilea raport intitulat "Note asupra drumului de la Küstendge la Dunăre" acordă un spațiu mai mare portului Constanța, ceea ce denotă că Blondeau l-a studiat cu atenție. În document se apreciază poziția geografică avantajoasă, realitate ce dădea Constanței, după opinia lui Blondeau, o mare valoare. Se argumentează necesitatea amenajării portului prin crearea, mai întâi, a unui adăpost pentru nave întrucât rada era supusă vântului de Sud-Est. Conform precizărilor lui Blondeau în port exista un bazin creat de un dig vechi, dar în anumite porțiuni adâncimea apei era de numai 2 m. Ofițerul aprecia că erau necesare lucrări de dragaj pentru obținerea pescajului corespunzător acostării navelor în siguranță.

După aprecierile lui Blondeau lucrările de amenajări portuare propuse puteau face din



Portul Constanța 1856

Constanța un centru de mari afaceri. Spirit realist, Blondeau sublinia că indiferent dacă se vor îmbunătăți condițiile de navigație pe la Sulina, legătura dintre Dunăre și Constanța prezenta mai multe

avantaje, motiv pentru care el pleda pentru construirea unui canal sau a unei căi ferate de legătură între fluviu și Mare, optând, însă, pentru a doua soluție.

În vara anului 1855 cercuri conducătoare austriace readuc în atenție problema canalului Dunăre-Marea Neagră și a portului Constanța. Ministrul de finanțe al Austriei, Karl Ludwig von Brick, a întemeiat o societate pentru realizarea canalului și amenajarea portului Constanța, inițiativă ce nu s-a finalizat. Totuși, demersul a interesat și Anglia, și Franța urmând să se intervină pe

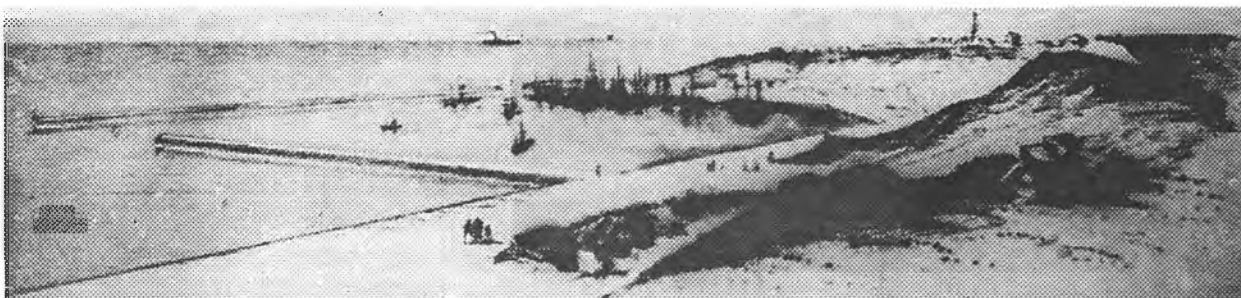
lângă guvernul otoman pentru acordarea concesiunii canalului și amenajarea portului Constanța unui consorțiu dirijat de cele trei puteri.

După încheierea războiului Crimeii, prin Tratatul de la Paris semnat la 30 martie 1856, navigației și porturilor din Marea Neagră li s-a asigurat un nou și important cadru juridic internațional. Bazinul pontic a fost declarat neutru și deschis marinelor comerciale ale tuturor țărilor. S-au interzis staționarea și accesul vaselor de război, fie că aparțineau statelor riverane, fie celorlalte țări. Comerțul a fost declarat liber de orice piedici, mai puțin prevederile referitoare la carantină, vamă și poliție. Toate regulamentele trebuiau revăzute ori concepute spre a asigura dezvoltarea traficului maritim și comercial.

Prevederile de mai sus, la care se adăugă îndepărtarea Rusiei de la gurile Dunării, au determinat o sporire considerabilă a interesului celorlaltor Mari Puteri europene pentru afacerile comerciale ce se puteau realiza prin porturile românești. Crearea Comisiei Europene a Dunării (C.E.D.) a determinat însă modificări în strategia expansiunii în regiunea dintre fluviu și Mare în sensul că Anglia, Austria și Franța au renunțat la ideea construirii canalului. S-a optat pentru legarea portului Constanța cu Dunărea prin construirea unei căi ferate, soluție susținută de englezi care obțin, după cum se va vedea, concesiunea executării lucrărilor.

Încheierea afacerii a fost precedată de studierea tehnică de către un grup de englezi compus din J.T. Barkley, C.H. Liddell, L. Gordon și locotenent colonelul N. A. Biddulph a portului

Constanța și a liniei ferate Dunăre-Marea Neagră. Acestei echipe i se va alătura,



Schiță a portului Constanța după N. A. BIDDULPH

la ordinul amiralului lord Lyons, căpitanul Spratt pentru a acorda asistență în cercetarea portului și întocmirea planurilor de amenajări portuare.

După încheierea cercetărilor, Ch. Liddell și L. Gordon au publicat în 1856, la Londra, un raport pe tema căii ferate Cernavodă-Marea Neagră și a portului liber Constanța, precum și câteva hărți de sistematizare a celor două orașe. În document se aprecia că este necesar un capital de 300.000 lire, din care 200.000 lire pentru calea ferată și 100.000 lire necesare modernizării portului Constanța, apreciat datorită poziției sale geografice, ca cel mai bun port comercial al Mării Negre. Un an mai târziu, în capitala Angliei apărea o nouă lucrare cu același subiect datorată lui Thomas Forester - dovadă incontestabilă a interesului sporit al unor oameni de afaceri, militari și politicieni englezi față de construirea liniei ferate Cernavodă-Constanța și problema portului la Marea Neagră. Pe parcursul mai multor pagini Forester (*The Danube and the Black Sea. Memoire on their function by a railway between Tcernavoda and a free Port at Kustandgie*, London, 1857), prezintă publicului englez avantajele pe care le oferă poziția geografică a portului Constanța. Astfel, se precizează că portul este cu 100 de mile mai aproape de Bosfor decât Sulina și cu 200 de mile decât Odessa. Se concluzionează că această poziție va face din Constanța "un port de primă clasă și cel mai periculos rival pentru Odessa și porturile dunărene. Küstendjie oferă avantaje superioare Odessei privind securitatea portului, poziția și ta-xele portuare".

În același timp, comerțul cu cereale al Valahiei și Moldovei, care fusese redus de necesitatea de a transporta prin gurile Dunării, va fi imens stimulat și intensificat". (Thomas Forester, *op. cit.*, p. 54). Autorul subliniază în continuare că obiectivul Companiei căii ferate și a portului liber Constanța este de a extinde comerțul și a ridica Constanța la importanța pe care o merită datorită avantajelor ei naturale. Se preciza că promontoriul înaintat în Marea Neagră forma o protecție naturală de Nord și Nord-Est pentru o zonă întinsă de apă care "prin dragaj și delimitare poate fi transformată cu cheltuială moderată într-un port sigur și mare, capabil să primească nave de tonaj mare". (*Ibidem*, p. 62).

Din relatările lui T. Forester, aflăm că o atenție deosebită a acordat portului Constanța și căpitanul Spratt. Pe parcursul a trei zile, cât a stat la Constanța, marinarul englez a discutat cu L.Gordon și împreună au definitivat proiectul construcțiilor ce trebuiau realizate. S-a stabilit direcția digurilor sparge-val și cheurilor, a căror poziție a fost marcată prin geamanduri. S-au făcut sondări și s-au delimitat zonele de dragaj. După mai multe discuții cei doi specialiști englezi au fixat intrarea portului pe direcția Nord-Est care asigura nu numai accesul navelor, ci și părăsirea bazinului portuar în deplină siguranță. La dispunerea acestei intrări de 150 picioare s-a avut în vedere ca

după construcția digurilor să se obțină un spațiu suplimentar de staționare a navelor din partea de Nord-Vest.

Pentru protejarea intrării, proiectul prevedea construirea unui dig sparge-val în prelungirea capului Constanța pe o lungime de 400 yarzi. Spațiul dintre această construcție și prelungirea digului vechi putea să fie utilizat după opinia proiectanților, în mai multe scopuri, fie adâncit prin dragări pentru a forma un bazin necesar staționării navelor, fie umplut și transformat în platformă portuară. Se preconizau ample lucrări de dragaj pentru a obține adâncime de 17 la 24 picioare, astfel ca în bazinul portuar să poată staționa și nave de tonaj mare.

În opinia proiectanților și-a lui Thomas Forester, modernizarea portului va satisface traficul ce va crește simțitor, va determina o diferență mare la navlu față de porturile dunărene și Odessa, concretizată în taxe avantajoase și în stabilirea Constanței ca port de cereale și tranzit pentru țările



Portul Constanța 1856
(după Camille Allard)

dunărene. Este de remarcat că Forester vedea în portul Constanța principalul port prin care Principatele Române trebuiau să-și dezvolte comerțul cu Anglia. În susținerea acestei opinii se aduceau câteva date statistice semnificative. Dacă în anul 1852 au dus diverse mărfuri din Principate 326 nave cu tonaj de 60.000 tone, era de așteptat că portul Constanța, dotat cu mijloacele necesare desfășurării comerțului, va determina ca "un număr mult mai mare vor fi folosite în comerțul cu Principatele și astfel comerțul se va dezvolta". (*Ibidem* p.125) .

La 1 septembrie 1857, reprezentanți ai guvernului otoman - interesat după hotărârea din 18 februarie 1856 de a acorda înlesniri capitalului străin - semnau cu Robert Barkley, delegat al consorțiului "Danube and Black Sea Railway and Kustendge Harbour Company Ltd", actul de concesiune.

Acesta, conceput în douăzeci de articole, cuprindea condițiile concesiunii construirii căii ferate Cernavodă-Constanța și a portului Constanța, cele două lucrări completându-se reciproc. Din firma, ce dispunea de un capital de 300.000 lire (21.000.000 lei), mai făceau parte frații Trevor, George și Henry, inginerii Ch. Liddell și L. Gordon, autori ai proiectelor, și alți oameni de afaceri din Londra, Manchester, Nottingham și Newcastle.

Concesiunea era acordată pe 99 de ani (art. 1) și începea în ziua deschiderii traficului pe linia ferată. Compania se angaja (art. 4) să construiască o singură linie ferată și s-o dubleze numai în condițiile dezvoltării traficului. Prin articolul 5, compania era autorizată să ridice la capetele căii ferate și în diferite stații construcțiile necesare pentru întreținerea și funcționarea liniei ferate și asigurarea unui transport de mărfuri și pasageri în bune condiții. Terenul necesar construcțiilor, clădirilor ș.a. era acordat gratuit din proprietatea statului și prin despăgubire dacă aparținea persoanelor particulare (art. 9-10).

Din documentele păstrate în arhiva Primăriei Constanța reiese că terenul statului a fost cedat companiei în august 1861, iar despăgubirile pentru loturile portuare s-au ridicat la suma de 4.402 lire sterline. În condițiile în care lemnul și piatra se ridicau pe o distanță de 30 de mile de o parte și de alta a traseului liniei ferate, acestea se acordau gratuit (art. 11). La expirarea celor 99 de ani guvernul otoman intra în posesia companiei, urmând să acorde despăgubiri numai pentru clădiri, depozite, material rulant etc. la prețul fixat de o comisie mixtă (art. 13). Compania beneficia de scutiri de vamă și impozite pentru toate materialele necesare construcției, facilitate ce se prelungea pe un termen de 10 ani pentru importurile necesare asigurării unei bune funcționalități a liniei.

Articolul 19 din convenție făcea referiri directe la portul Constanța și importanța lui pentru calea ferată. "Existența unui port la Marea Neagră, adică la Constanța, fiind absolut necesară pentru folosirea cu profit a acestei căi ferate, compania va fi autorizată să construiască și să termine acest port împreună cu calea ferată în conformitate cu planurile înaintate guvernului imperial și condițiilor ce se vor stabili între sublima Poartă și amintita companie." (*Ibidem*, p. 230). Lucrările pentru amenajarea portului trebuiau să înceapă odată cu cele de la calea ferată.

Prevederile acestui articol au fost detaliate într-o nouă înțelegere între companie și autoritățile otomane, în șase articole, intitulată "Convenția referitoare la portul Küstendge". Guvernul otoman acorda companiei (art. 1) dreptul de a construi pe propria cheltuială, risc și pericol, portul Constanța cu dependențele, cheurile, magaziile conform planurilor și proiectelor ce vor fi prezentate autorităților turcești în termen de trei luni de la data obținerii autorizației pentru calea ferată. Poziția lucrărilor portuare urmau să fie stabilite de ingineri numiți de Imperiul Otoman în colaborare cu specialiștii companiei.

dine 44°10', constructorul Artin Aslan a ridicat în anul 1860 un far, cunoscut ulterior sub denumirea de "farul genovez". Cu o lumină instalată la 21 m peste nivelul mării, farul asigura o vizibilitate până la 9,5 mile marine. Până în anul 1913, când a fost scos din funcțiune, a servit în condiții bune navigația în zona portului Constanța.



Farul Genovez

În anii următori între autoritățile otomane și compania engleză au apărut neînțelegeri legate de modul în care se executau lucrările de construcții, se derula traficul portuar, precum și în problema taxelor. Compania s-a crezut în drept să perceapă taxe portuare și-n special taxe de ancoraj, ceea ce a atras protestul Rusiei. Turcia a trimis la Constanța o comisie de anchetă condusă de Iusuf Bei cu instrucțiuni scrise prin care Compania engleză era acuzată de întârzierea, nepermis de mult, a lucrărilor. Din răspunsul lui Edw. Harris, noul director general al Companiei, adresat Ministerului Agriculturii, Comerțului și Lucrărilor Publice al Turciei reiese că toate acuzațiile erau respinse sub motivul dificultăților apărute la executarea lucrărilor în Mare. Se informa că au apărut și probleme cu lucrătorii constructori care efectuau acest gen de lucrări, întrucât refuzau să stea multe ore în apă. Cu toate acestea Poarta a reziliat contractul cu compania engleză.

Au fost necesare tratative care s-au concretizat într-o nouă convenție semnată la 10 octombrie 1870 de reprezentanți ai guvernului otoman și ai Companiei engleze. Prin articolul 1 se anula concesiunea asupra portului Constanța făcută la 1 septembrie 1857. Guvernul otoman a răscumpărat de la Compania engleză dreptul de proprietate asupra portului contra sumei de 112.761 lire sterline, după cum ne informează Ștefan Fălcoianu în raportul referitor la situația Dobrogei pe care l-a înaintat la 19 octombrie 1878 Ministerul Afacerilor Străine. Guvernul otoman nu și-a îndeplinit obligația, suma fiind achitată de România în anul 1882.

Portul era declarat liber de orice taxe asupra corăbiilor ce-l frecventau (art. 2). Compania era autorizată să încaseze taxe numai pentru cheltuieli de încărcare,

descărcare și transport al grânelor pe nave. Se lăsa englezilor dreptul de folosință gratuită asupra cheurilor, magaziiilor etc., cu sarcina de a întreține portul și luminatul farului. Reprezentanții Companiei își luau obligația de a prelungi digul de sud conform planurilor aprobate. Nici un fel de modificare nu era admisă fără autorizația guvernului otoman. Ancheta efectuată la Constanța, tratativele și noua convenție încheiată arată că autoritățile otomane au insistat atât pentru remedierea neajunsurilor semnalate, cât și pentru sporirea traficului portuar.

Cu toată intervenția autorităților otomane și obligațiile asumate prin Convenția din 10 octombrie 1870, Compania engleză n-a accelerat lucrările. Până în anul 1876 s-au construit numai 53 m dig, astfel că în anul respectiv lungimea totală se ridica la 290 m. La capătul digului s-a instalat un nou far. Lucrările au fost insuficiente și au lăsat rada portuară deschisă vânturilor din Sud-Est, ceea ce crea dificultăți executării manevrelor pe timp de furtună. Nu puține au fost naufragiile în această perioadă, navigația în bazinul portuar fiind mult îngreunată. Deși l-a răscumpărat, Turcia a concedat, în continuare, portul Constanța Companiei engleze cu titlul de închiriere pe timp de 99 de ani.

Conform prognozelor, alcătuite inițial de Compania engleză, instalațiile portuare urmau să satisfacă un trafic anual de 290.000 tone sau aproximativ o mișcare zilnică de 1.000 tone marfă, cifre ce vor fi depășite în anii cu recolte deosebit de bune. Reconstituirea traficului și mișcării maritime pe ani, până la războiul pentru independență, se realizează cu dificultate datorită lipsei datelor statistice. Explicația acestei situații a fost dată de baronul d'Hogguer care a dedicat, în 1879, Dobrogei o lucrare în care preciza că "este greu de a forma o statistică exactă asupra importățiunii din Chiustengea fiindcă documentele detaliate lipsesc din cauză că autoritățile turcești au ridicat

Portul era concesionat (art. 2) companiei pe un termen de 99 de ani de la deschiderea căii ferate. Articolul 4 obliga compania engleză să prezinte guvernului otoman spre aprobare regulamentul portului, taxele de balizaj, ancorare și alte reglementări care, se menționau în text, nu trebuiau să contravină prevederilor legale otomane și să nu avantajeze nici o țară. În articolul următor, al 5-lea, se preciza că poliția portului și a orașului ce acorda viza de ieșire a echipajelor din port era în "măinile agenților guvernului Imperiului". Ultimul articol dădea dreptul autorităților otomane ca în caz de război să instaleze pe terenul cedat companiei fortificații necesare apărării portului și orașului Constanța.

Așa cum au fost concepute, atât convenția, cât și proiectele își propuneau în esență să realizeze o exploatare complexă menită să valorifice avantajele transportului fluvial și maritim pe calea cea mai scurtă dintre Dunăre și Marea Neagră.

Linia Cernavodă-Constanța, în lungime de 64,675 km, a fost realizată pe parcursul a doi ani și jumătate și a constituit a doua cale ferată construită pe teritoriul țării noastre. Ea pornea din portul Constanța, urca dealurile de la Basarabi spre Medgidia și se derula în continuare pe Valea Carasu, ajungând la Dunăre în portul Cernavodă.

La festivitățile de inaugurare ce au avut loc la 22 septembrie/4 octombrie 1860 a participat și o delegație oficială din Principate formată din Ion Filipescu, ministru de externe, Dionisie Pop Marțian, șeful Oficiului statistic, personaj din anturajul domnitorului Al. I. Cuza, și Scarlat Ghica. Prezența delegației românești se înscrie pe linia întăririi legăturilor multiple cu teritoriul dintre Dunăre și Mare, având semnificații atât în plan politic, cât și comercial. Această realitate este surprinsă, de altfel, de Dionisie Pop Marțian care a publicat ulterior o serie de articole în "Analele economice", în care analizează importanța și implicațiile noii linii de transport pentru Principate. Astfel, economistul român semnală că "în luna septembrie (1860 n. n.) s-a dat în comunicație drumul de fier de la Dunăre la Mare, între Cernavodă și Chiustendge.

Însemnătatea acestui drum este foarte mare pentru Principate, el va cauza însemnate preferențe nu numai în mișcarea comerțului nostru, ci va tăia mai adânc în chestiuni înalte ale economiei și politicii române", ("Analele economice", 1860, trim. III-IV, p. 75). Dionisie Pop Marțian preciza în continuare că înșiși englezii speră ca linia ferată "să fie frecventată de călători și mărfuri, iar mai cu seamă de grânele ce se exportă din România". (Ibidem, p. 76).

În viziunea lui Dionisie Pop Marțian portul Constanța urma să devină, datorită excelenței sale poziții naturale, unul din principalele porturi europene.

La Constanța lucrările pentru realizarea construcțiilor portuare s-au declanșat, după precizările lui M. D. Ionescu-Dobrogeanu, în primăvara anului 1858 și au constat din mărirea și adâncirea vechiului "port genovez". În detaliu proiectele preconizau construirea a două diguri din care cel de larg urma să aibă 836 m. Se avea în vedere realizarea unui bazin și a unui front de acostare din cheuri de lemn de 200 m lungime. Conform precizărilor lui Dionisie Pop Marțian, după încheierea lucrărilor se asigurau acostarea și staționarea a circa 400 de corăbii. Pe diguri urmau să se construiască linii de cale ferată pentru ca vagoanele încărcate cu cereale să fie trase cât mai aproape de danele portuare. Cerealele se transportau în vagoane speciale de 6 tone capacitate prevăzute cu guri de încărcare și descărcare. Încărcarea vagoanelor se realiza la Cernavodă, unde s-a amenajat un port fluvial cu magazii de piatră prevăzute cu un sistem rudimentar de elevatoare. Aici se depozitau temporar cerealele aduse cu șlepurile și caiacele din celelalte porturi românești. Cantități importante din cerealele destinate exportului proveneau și din Dobrogea. La Constanța depozitarea se asigura în magazinele de piatră și lemn din obor, precum și în magazia de zid supraetajată clădită în anul 1864, parte pe platforma portului, parte pe talusul malului dinspre oraș. Magazia a fost astfel construită încât linia de acces pentru descărcarea vagoanelor era așezată pe mal la nivelul etajului superior, iar liniile dispuse pe platforma portului asigurau transportul vagoanelor încărcate cu cereale și trase de cai spre danele de operare.

La lucrări s-au utilizat circa 350 de muncitori, ele însă s-au desfășurat deosebit de lent datorită condițiilor grele de muncă, intemperiilor pe timpul cărora construcțiile stagnau și a unor epidemii de friguri. În anul 1861 din cei 350 lucrători angajați numai 120 erau în stare de a lucra. Aceasta a constituit una din cauzele ce au determinat ca până la sfârșitul anului 1862 din digul de larg să se execute numai 237 m. S-a reușit însă amenajarea unui atelier pentru efectuarea de reparații ale liniilor ferate și ale materialului rulant. La extremitatea de nord a cheului de est, compania engleză a construit o instalație de scoatere pe uscat a corăbiilor ce nu depășeau 30-40 tone în vederea efectuării unor reparații. Această instalație consta dintr-un plan înclinat de circa 15 m lungime, din care 10 m se aflau în poziție submersă și formau antecala. Prin lucrările de dragaj efectuate s-a obținut o adâncime cuprinsă între 5,25 m și 5,48 m, insuficientă vaselor de tonaj mare.

Pe stânca din colțul de sud-est al peninsulei Constanța, în punctul ce are coordonatele latitu-

toate arhivele de vamă și ale guvernului". (Baronul d'Hogguer, *Informațiuni asupra Dobrogei. Starea ei de astăzi, resursele și viitorul ei*, București, 1879, p. 34). Prin coroborarea datelor culese de d' Hogguer cu cele păstrate în alte surse și lucrări apărute mai târziu, și menționăm aici îndeosebi cele întocmite de reputatul cercetător al istoriei regiunii dintre Dunăre și Marea Neagră, M. D. Ionescu-Dobrogeanu, ne putem face o imagine asupra evoluției traficului portuar și a mișcării maritime. Traficul portuar și mișcarea maritimă s-au desfășurat paralel cu efectuarea lucrărilor de sistematizare a portului, realitate semnalată în unele izvoare istorice. Bunăoară, consulul grec de la Vama, A. Papadopoulos, a vizitat Constanța în anul 1859 și a remarcat că odată cu desfășurarea lucrărilor de construcții portul a fost frecventat de corăbii care încărcau lână și grâu, produse de bază ale exportului până în anul 1877. În anul 1860, cu prilejul vizitei la Constanța, Dionisie Pop-Marțian constată că puținele lucrări efectuate în port înlesneau apropierea de spațiile de depozitare a unui însemnat număr de corăbii.

Deschiderea liniei ferate Cernavodă-Constanța putea asigura un transport avantajos economic, posibil de desfășurat pe orice anotimp, ceea ce a determinat o sporire a traficului portuar, dar rezultatele nu erau deosebit de mari în anul 1861, după cum informa revista "Analele economice". Conform altor informații, în anul 1862 staționau la Constanța între 40-50 de nave care așteptau încărcarea. Un an mai târziu, în 1863, între 1 ianuarie și 31 noiembrie s-au exportat 3.710 tone cereale, din care 2.230 tone grâu, 1.237 tone porumb și 248 tone secară.

Treptat traficul s-a diversificat. Produse ca brânzeturi, cherestea, piei, sare ș.a. din Dobrogea și celelalte teritorii românești au luat prin Constanța drumul exportului.

Mișcarea maritimă a sporit și ea corespunzător. Datele păstrate consemnează, în anul 1863, 421 de vase din care 131 sub pavilion austriac, 97- englezesc și turcesc, 17 - italian. Se mai înregistrează nave sub pavilion rusesc, francez, norvegian, suedez și german. Dacă traficul de mărfuri a înregistrat sporuri mari față de perioadele anterioare, mișcarea călătorilor s-a desfășurat sub așteptări. În anul 1861 abia acoperea a cincea parte din cheltuielile de exploatare, după cum reiese dintr-un raport al direcției Companiei engleze.

Progresele orașului sunt vizibile de la an la an și imposibil de neremarcat. În anul 1863, Emilian Boré, călător francez, a trecut prin Constanța și l-a informat, într-o scrisoare datată 29 septembrie 1863, pe Camille Allard despre evoluția ascendentă a orașului în cei opt ani care au trecut de când medicul francez îl cunoscuse. Dar iață ce notează Boré: "Am avut plăcerea ca întâmplător să trec prin Küstendge, având la mine lucrarea dvs. despre Dobrogea. Totul prezintă o atracție deosebită și nouă, după cei mai bine de opt ani ce au trecut. Lucrurile s-au schimbat de atunci ameliorându-se. Aflați că o societate engleză a început și dus la bun sfârșit construirea căii ferate dintre Küstendge și Cernavodă".

Orașul întâi pomenit a crescut mult și pare să aibă un viitor care-și deschide larg porțile. Se lucrează mereu la facerea unui port adăpostit de un dig care a fost împins mai către larg. Numărul vaselor venite să încarce cereale din Bulgaria (Dobrogea - n. n.) și Valahia crește mereu. Calea mai lungă și ocolită pe la Sulina a fost înlăturată. Când cheurile vor fi terminate va fi cu mult mai bine de încărcat și de stabilit legături cu orașul care tinde să se europenizeze.

Drumul de fier, aducând materialele de construcție pentru port, cară în același timp cerealele, care sunt ramura cea mai de frunte a comerțului. Englezii și-au așezat chiar pe țărm atelierele și magaziiile într-o ordine care le face cinstite. Distanța de la Küstendge la Cernavodă se străbate în mai puțin de două ore". (Apud, Nicolae G. Ionescu, *Euterpe la Tomis*, Constanța, 1981, p. 16-17).

Un raport consular italian relatează că prin portul Constanța s-au exportat în anul 1864 circa 2,5 milioane hectolitri cereale. Avantajele ce le oferea traficul pe linia ferată Cernavodă-Constanța a determinat comercianții și exportatorii de cereale din Brăila, Galați și Vama să inițieze tentative cu Compania engleză pentru construirea pe propria cheltuială a unor magazii pentru depozitarea cerealelor la Cernavodă și închirierea de nave în portul maritim.

Deschiderea lucrărilor pentru construirea căii ferate și amenajarea portului Constanța a provocat îngrijorarea C.E.D., care l-a însărcinat pe inginerul șef, Charles Hartley, să cerceteze efectele dării în exploatare a noii căi de transport. În concluziile sale Hartley preciza că linia ferată și portul Constanța nu vor putea prelua întregul export de cereale din bazinul Dunării de Jos. Inginerul francez aprecia că investiția făcută de englezi nu era adecvată, iar accesul în portul Constanța prin linia ferată în zig-zag în fața malului abrupt era nesatisfăcătoare.

Volumul traficului a înregistrat creșteri spectaculoase în următorii ani. În 1875 exportul de cereale a fost de 676.520 hl. Un an mai târziu, în 1876, se înregistrează, conform datelor adunate de baronul d'Hogguer și M. D. Ionescu-Dobrogeanu, cel mai mare trafic până la războiul pentru independență. La cerealele tranzitate cifrele arătau o cantitate de 136.510 la care se adaugă și 70.196 tone din recolta Dobrogei, deci un total de 206.706 tone cereale. A predominat grâul cu

67.196 tone, urmat de porumb cu 61.410 tone, orz 58.743 tone și mei 19.352 tone. Cele mai mari cantități s-au exportat în Anglia, Grecia, Turcia, Rusia și Italia. Exporturi de cereale s-au mai efectuat în Danemarca, Germania și Belgia, dar în cantități mai mici.

Portul Constanța înregistrează în traficul său și alte produse agricole. Pentru piața Constantinopolului s-au exportat aproape 10.000 miei, 30.000 berbeci și 300.000 ocale lână țigale. Cantități mari de brânză s-au încărcat la Constanța pentru aceeași piață. Cifrele arată o cantitate de 200.000 ocale calitate I și 50.000 ocale calitate a II-a. Circa 7.000 piei de miel și berbec s-au exportat la Viena.

Cifrele importurilor sunt mai mici și ele se mărgineau la nevoile consumurilor locuitorilor din localitățile Constanța, Cernavodă, Medgidia și Mangalia. Din Anglia s-au adus prin port produse de bumbac de calitate inferioară, articole de încălțăminte și îmbrăcăminte din Austria, fierărie din Anglia și Germania, coloniale de la Constantinopol. Produse alimentare ca orez, vinuri de calitate, lichioruri și produse spirtoase s-au importat din Franța, făină din Rusia. Din America s-au importat produse petrolifere.

Sporirea traficului a determinat o creștere corespunzătoare a mișcării maritime în portul Constanța. Datele statistice consemnează, în anul 1876, 317 corăbii și 237 vapoare. După pavilion, primul loc a fost ocupat de Turcia cu 180 de corăbii, urmată de Grecia cu 84 corăbii și 11 vapoare și Anglia cu 74 vapoare și 10 corăbii. De semnalat că în portul Constanța au mai ancorat 22 de corăbii italiene, 8 rusești, 4 românești și 3 din Samos. În afara Companiei engleze în portul Constanța au desfășurat o activitate avantajoasă Companiile Lloyd cu 47 vapoare, Messageries cu 78 și Florio cu 22. Anglia, Belgia, Austria și Franța și-au deschis la Constanța reprezentanțe consulare.

Deteriorarea situației politice în Peninsula Balcanică a determinat Turcia să deplaseze noi efective militare în Dobrogea. În luna decembrie 1876 acestea sunt aduse cu navele și debarcate la Constanța spre a întări apărarea regiunii împotriva unui posibil atac al trupelor rusești. Noua situație politico-militară a făcut ca traficul comercial și maritim să se poată realiza numai până la sfârșitul lunii mai a anului 1877, cifrele fiind modeste. Comparativ cu situația pe care o găsea în anul 1850 la Constanța Ion Ionescu de la Brad, configurația portului s-a modificat sensibil, iar traficul și mișcarea maritimă au înregistrat progrese reale. Orașul s-a dezvoltat corespunzător, numărul locuitorilor a crescut, au apărut noi ramuri de activitate economică.

Planul de construcții portuare conceput de Compania engleză nu s-a realizat integral, după cum am văzut, astfel că dimensiunile portului au rămas totuși modeste. D'Hogguer remarca că portul Constanța "a fost construit relativ prea mic și incapabil de a conține un număr suficient de corăbii încărcate în cheul care are o încărcare repede". (Baronul d'Hogguer, *op. cit.*, p. 32). Bazinul portuar era mic și puțin adânc, ceea ce obliga vasele de tonaj mare să-și efectueze operațiunile de încărcare în radă cu prejudicii pentru comercianți.

Întrucât portul nu putea asigura pe timp de furtună adăpost tuturor navelor, unele se deplasau la Caliacra, de unde reveneau ulterior pentru completarea încărcăturii. În anii cu recolte mari capacitatea de înmagazinare a cerealelor la Constanța se dovedea insuficientă.

Cu toate că portul Constanța a fost intens utilizat de Principatele Române, și apoi de România, îndeosebi în efectuarea exportului de cereale, cele mai înalte cercuri politice românești au fost preocupate de problema deschiderii unui port independent la Marea Neagră. Astfel, domnitorul Alexandru Ioan Cuza, sosit la Constanța la 27 mai 1864 pentru a se ambarca pe o navă ce urma să-l ducă la Constantinopol, a cunoscut realizările portuare constănțene. Aici trebuie să fi meditat la importanța deschiderii unui port românesc la Marea Neagră. În Mesajul de deschidere a Corpurilor Legiuitoare, din 6/28 decembrie 1864, domnitorul Unirii preciza că "necesități comerciale și politice reclamă înființarea unui port la Marea Neagră". (Apud, Constantin C. Giurescu, *Viața și opera lui Cuza Vodă*, Editura Științifică, București, 1966, p. 396)

Problema a fost readusă în atenție și de Carol I în timpul vizitei sale în Dobrogea, în anul 1867. Cu acest prilej el arăta că țara are nevoie de o ieșire la mare "curat românească".

În același an Corpurile Legiuitoare proclamau "de utilitate publică deschiderea unui port la Marea Neagră cu un canal de navigație pe brațul Chilia". (Lt. comandor C. Ciuchi, *Istoria marinei române în curs de 18 secole*, Constanța, 1906, p. 133). Deși inginerul șef al C. E. D., Charles Hartley, a fost însărcinat de guvernul român cu efectuarea studiilor și proiectelor, lucrările nu s-au deschis din motive financiare și politice.

Interesul guvernului român pentru ieșirea la mare s-a concretizat în anul 1867 și într-un tratat secret încheiat cu Serbia prin care România își rezerva dreptul său asupra străvechii provincii românești transdunărene.

Redeschiderea crizei orientale a determinat ca Dobrogea să intre din nou în calculele

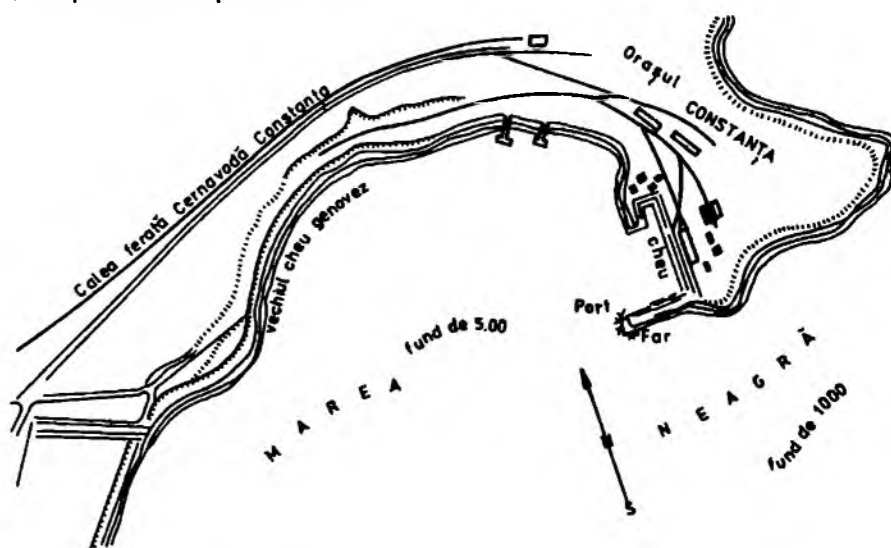
Comandamentului rus. La 15 iulie 1877, o coloană rusească compusă din Regimentul 29 cazaci, întărit cu o baterie de artilerie, ocupă Constanța pe care populația otomană și unitățile turcești, insuficiente pentru apărarea portului și orașului, l-au părăsit în noaptea de 13-14 iulie.

Dintr-un raport al agentului consular al Franței la Constanța, datat 10 august 1877, aflăm că autoritățile ruse au acordat o atenție specială apărării portului, atât pe mare, cât și pe uscat. În radă au fost amplasate instalații de lansare a torpilelor, iar la marginea localității s-au amenajat lucrări geniste de apărare.

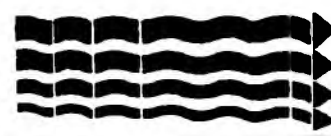
Dată fiind importanța strategică a poziției sale, portul Constanța a rămas în atenția Comandamentului otoman. Evenimentele arată că flota otomană a încercat să preia portul. La 23 iulie 1877, la 35 mile în largul Constanței, după sursele rusești, după cercetări mai recente în apropierea Sulinei, s-a desfășurat o luptă navală între nava

rusească *Vesta* și cuirasatul turc *Feth-i-Bülend* soldată cu pierderi mari pentru ruși. Câteva zile mai târziu, la 29 iulie 1877, două cuirasate turcești bombardează portul și orașul Constanța fără rezultatele așteptate. Administrația și trupele rusești rămân pe poziție.

În toamna anului 1878, în urma obținerii de către țara noastră a independenței depline, a dorinței exprimate deschis de majoritatea locuitorilor din dreapta fluviului, precum și a noului statut creat de articolul 46 al actului final semnat de Congresul de la Berlin, cea mai mare parte a teritoriului românesc dintre Dunăre și Mare se reunește la România. Acest moment istoric, caracterizat în mod justificat de istoriografia contemporană ca al doilea act pe linia făuririi statutului național unitar, a redat regiunii transdunărene locul meritat dintotdeauna, i-a asigurat, alături de celelalte provincii românești, o dezvoltare modernă, ascendentă. Pentru portul Constanța se deschide o etapă nouă, deosebită de cea precedentă prin realizările ce le va cunoaște în toate planurile și care îl va așeza în poziția de principală poartă maritimă a României.



Portul Constanța în 1876



După secole de stăpânire străină regiunea dintre Dunăre și Marea Neagră se reunea cu România în 1878 conform voinței marii majorități a populației. Se finaliza, astfel, o realitate istorică, în cadrul căreia provincia transdunăreană păstrase pe toată perioada dominației otomane legături cu celelalte teritorii românești, iar de la mijlocul secolului al XIX-lea se orientase direct către Principate și România. Reunirea realiza un act de dreptate, ireversibil și pe deplin corespunzător aspirațiilor românilor, după cum se preciza și în proclamația domnitorului Carol adresată dobrogenilor: "Salutați, dar, cu iubire drapelul român care va fi pentru voi drapelul libertății, al dreptății și al păcii. Noi luăm astăzi în stăpânire provincia Dobrogea care devine și este țară românească și, transmitându-vă domneasca noastră salutare, vă urăm ca această zi să devie pentru această parte a României începutul unui viitor de pace și înflorire, începutul bunului traiu și al înfrățirii între fiii acestei țări" (*Dobrogea. Cinci zeci de ani de viață românească*, București, 1928, p. 345-346).



Carol I (1866-1914)

Trecerea unităților române peste Dunăre și deplasarea lor către localitățile de dislocare au fost întâmpinate de locuitori cu arcuri de triumf și manifestări de frățească bucurie. Sosite la Constanța, la 23 noiembrie 1878, trupele române au găsit orașul împodobit cu tricolorul românesc, iar pe catargele vapoarelor ancorate în port se afla arborat marele pavoaz. Peste 5.000 de locuitori au manifestat cu entuziasm și satisfacție pentru instituirea suveranității statului între Dunăre și Marea Neagră.

Prin acest moment istoric complex, locul și rolul portului Constanța în istoria poporului român capătă semnificații și consecințe deosebite. Redeschizând statului român ieșirea liberă la Marea Neagră, Constanța și regiunea din dreapta Dunării crea pieței naționale românești "noi orizonturi", după cum sublinia Nicolae Iorga (N.Iorga, *Istoria comerțului românesc. Epoca mai nouă*, București, 1929, p.180), menite a așeza România pe locul ce-i merita în cadrul co-merțului european, contribuind la întărirea independenței și creșterea prestigiului ei internațional. Punerea în valoare a acestor avantaje s-a realizat treptat, fiind necesare eforturi politice, financiare și materiale deosebite.



Mihail Kogălniceanu

După 1878 își face loc tot mai mult o concepție politico-economică nouă de reorientare a comerțului spre căile fluviale și mai ales maritime, sintetizată admirabil de Mihail Kogălniceanu. Adresându-se în anul 1885 membrilor Adunării Deputaților, marele om politic arăta că: "Noi care am părăsit porturile noastre, debușeurile noastre maritime și fluviale, trebuie să revenim acum la ele; trebuie să consacram toată activitatea noastră ameliorării lor, să facem în acest scop toate sacrificiile posibile și să mergem chiar până la limitele imposibile. Aceste sacrificii ne vor fi înapoiate însutit. Să îndreptăm drumurile de fier spre porturile noastre... să înlocuim exportățiunea noastră pe uscat prin exportățiunea noastră pe apă". (Apud, I.D. Popovici, *Necesitatea mării și organizării porturilor noastre*, Galați, 1924, p. 6-7). Însuși domnitorul Carol aprecia în corespondența cu tatăl său că portul Constanța va fi de mare importanță pentru viitorul comercial al României.

Opinii asemănătoare au mai exprimat I. C. Brătianu, C. A. Rosetti și Mihai Eminescu.

În cadrul acestei politici noi, se pune problema organizării pe baze moderne a portului Constanța, legarea trainică a acestuia cu căile de transport ale țării și crearea serviciului maritim român. Toate acestea apar ca elemente ale unui plan politic și economic ce preocupă principalii oameni politici ai vremii, menit a da o nouă sudură între căile de comunicație terestre și cele maritime, a rezolva dificultățile pe care România le avea în domeniul transporturilor pe la Sulina. Portul Constanța este scos de sub controlul Comisiei Europene a Dunării (C.E.D), care prin activitatea ei leza suveranitatea și independența României și îngreuna activitatea porturilor dunărene. Construcția și modernizarea lui erau în extremis o măsură destinată a întări independența economică și a respinge amestecul străin în afacerile interne ale țării noastre.

Pentru început, autoritățile române au inițiat acțiuni în scopul cunoașterii realităților regiunii din dreapta Dunării și, în acest context, a situației portului Constanța. Din ordinul Ministerului de Război, locotenent-colonelul Ioan Murgescu, reputat ofițer de marină, a alcătuit un raport referitor la situația porturilor maritime, pe care l-a înaintat eșalonului superior la 2 august 1878. Pentru început, Ioan Murgescu descrie situația construcțiilor portuare. Portul Constanța avea un dig de 250 m spre nord și unul de 50 m spre sud. Pe mal exista un cheu de 400 m pe care se găsea calea ferată. După aprecierea lui Murgescu, în port nu puteau intra mai mult de 20 de bastimente mari ce ancorau lângă digul mare și cheu întrucât numai în aceste zone se găsea o adâncime de 20 picioare. În mijlocul bazinului și în dreptul digului mic adâncimea apei era de numai 6-8 picioare.

Pe bună dreptate Ioan Murgescu aprecia că portul Constanța nu era decât un mic port în care se realiza o încărcare limitată, iar vapoarele trebuiau să vină la date fixe pentru a putea intra în



Ion C. Brătianu

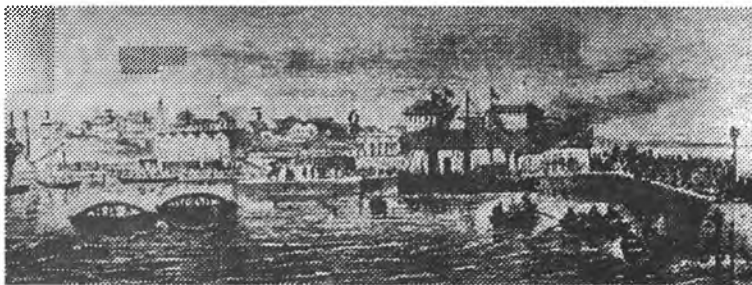


Ioan Murgescu

port. Pentru a deveni un port corespunzător, locotenent-colonelul Ioan Murgescu propunea cel dintâi proiect de construcție și modernizare a portului după unirea Dobrogei.

După opinia autorului era necesar să se construiască un dig la nord de cel puțin 600 metri, iar la sud unul asemănător. Trebuiau efectuate ample lucrări de dragaj pentru a realiza în bazin o adâncime de 24 picioare. Ioan Murgescu propunea, de asemenea, înființarea unui staționar și a căpitaniei, servicii portuare absolut necesare.

Spre deosebire de locotenent-colonelul Ioan Murgescu, care vedea Constanța principalul port maritim al țării, colonelul Ștefan Fălcoianu, șeful Statului Major al armatei, cu care cititorul a făcut cunoștință, era de altă părere. Într-un raport înaintat Ministerului Afacerilor Străine, la 19 octombrie 1878, referitor la studiul realizat de el în Dobrogea, Ștefan Fălcoianu aprecia că Ezerul-Razelm prezenta cele mai bune condiții pentru a deveni principalul port maritim al țării. Fălcoianu considera că oricâte sacrificii s-ar face în portul Constanța, acesta nu va putea fi niciodată organizat spre a oferi comerțului maritim românesc un adăpost, mai cu seamă în timpul furtunilor. Raportul semnala că lucrările executate de Compania engleză erau cu totul insuficiente, fiind necesare mari sacrificii pentru ca portul Constanța să devină corespunzător. Fălcoianu aprecia că digul de nord existent constituia un obstacol în dezvoltarea portului, că desființarea lui va costa mult mai mult decât construirea altuia. Documentul preciza că liniile ferate erau bine dispuse, magaziiile și atelierul de reparații corespunzătoare. Ștefan Fălcoianu își exprima opinia că un studiu special va dovedi dacă Ezerul-Razelm nu va fi mai profitabil pentru un port maritim.



Portul Constanța 1877-1878
(gravură de epocă)

Încă din vara anului 1878, în atenția opiniei publice românești a intrat problema legării Dobrogei cu România prin calea ferată. Importanța acestui act a fost înțeleasă și de conducerea țării. Așa se explică de ce în mesajul de deschidere a lucrărilor Corpurilor Legiuitoare din 15/27 noiembrie 1878 Carol cerea: "grabnica unire a sistemului căilor noastre ferate cu linia Cernavodă-Küstendge este imperios reclamată de interesele noastre politice și comerciale". (Carol I, *Cuvântări și scrisori Tom II*, 1878-1886, București, 1909, p. 265). Guvernul a promovat în Parlament un proiect de lege în acest sens, ceea ce a determinat o atenție și mai mare din partea opiniei publice față de portul Constanța. Ziarul *Românul* din 4 decembrie 1878 a publicat o scrisoare a lui J. T. Barkley în care omul de afaceri englez recunoștea că probleme financiare, comerciale și tehnice au împiedicat finalizarea lucrărilor. Portul avea un acvatoriu de 5 ha, dar putea fi extins la 100 ha și o adâncime de 6-9 m cu investiții minime. Astfel, Constanța putea să devină "cel mai frumos și mai căutat oraș al Mării Negre". (Apud, Dumitru P. Ionescu, *op. cit.*, p. 211).

La 18 octombrie 1879 sosea la Constanța domnitorul Carol, unde a stat trei zile, timp în care s-a preocupat și de problema oportunității dezvoltării portului și a regiunii în general. În *Mesajul* din 15/27 noiembrie 1879 adresat Parlamentului Carol își exprima convingerea că "orice sacrificii vom face pentru îmbunătățirea și înflorirea Dobrogei vor fi mănoase în rezultatele folositoare pentru statul românesc". (Carol I, *op. cit.*, p. 349).

Alegerea Constanței pentru a deveni principalul port maritim al țării s-a datorat unor argumente favorabile de natură locală, regională și națională. Între factorii locali hotărâtori au fost: orientarea terenului, altitudinea litoralului și adâncimea mării, relativ corespunzătoare. Din punct de vedere regional Constanța se află, după cum s-a mai menționat, la capătul celei mai scurte distanțe care unește Dunărea cu Marea Neagră. Rațiunile naționale s-au găsit în nevoia de a exporta produse ale economiei românești, de a întări și crea noi legături în plan internațional menite a consolida independența politică a statului român.

După efectuarea studiilor prezentate mai sus și cunoașterea realităților existente în portul Constanța, se impuneau rezolvate câteva probleme stringente ce decurgeau din prevederile articolului 51 al Tratatului de la Berlin. Conform celor stabilite de Mariele Puteri, România se substituia Turciei în ceea ce privește lucrările publice și alte întreprinderi de asemenea natură. Se impuneau, deci, răscumpărarea liniei ferate și a instalațiilor existente, reconstrucția și modernizarea portului, legarea printr-o nouă linie ferată și construirea peste fluviu a unui pod trainic.

Noile condiții de evoluție a Dobrogei au determinat firma engleză să se intereseze de vânzarea căii ferate Constanța-Cernavodă, precum și a instalațiilor și lucrărilor portuare. Încă pe timpul desfășurării lucrării Congresului de pace de la Berlin, Barkley a cerut delegației române răscumpărarea valorilor pe care Compania engleză le deținea în Dobrogea pentru suma de 25.000.000 franci. Până la perfectarea tranzacției, între autoritățile române și conducerea companiei s-a încheiat, la 1 octombrie 1879, o convenție privitoare la transportul mărfurilor și al

corespondenței. Pentru evaluarea lucrărilor executate de compania *Danube and Black Sea Railway Limited* în portul Constanța, guvernul român a delegat pe inginerii C. Olănescu și S. Iorceanu. Cei doi specialiști au lucrat la Constanța între 4 și 10 februarie 1881, studiind lucrările portuare.

După cum reiese din raportul întocmit, nu s-a putut realiza o evaluare precisă întrucât planurile lucrărilor nu le-au fost puse la dispoziție de funcționarii companiei engleze. Din studiu reiese că o parte a lucrărilor executate în anii anteriori de companie nu mai existau, fiind distruse pe apele mării. Porțiuni din digul de nord erau deteriorate, escada și cheul aveau pereții distruși și înlocuiți cu lemn. Estimarea construcțiilor s-a făcut la prețurile cu care se puteau executa astfel de construcții în anul 1881, ținându-se cont de starea reală a acestora. Raportul informa că evaluarea nu s-a depărtat prea mult de realitate întrucât sumele cheltuite de Compania engleză s-au ridicat, după cum reiese dintr-o dare de seamă, la 744.155 lire sterline, adică la 18.752.706 lei noi. Cifra maximă pe care raportul o propunea pentru răscumpărarea lucrărilor era 13.355.881 lei, după cum urmează:

1. Calea ferată Cernavodă-Constanța	7.000.000 lei
2. Portul Constanța	3.823.800 lei
3. Casele Companiei	424.000 lei
4. Magazii de cereale cu unelte și mașini	1.761.281 lei
5. Aprovizionări efectuate până în zona revizuirii	145.000 lei
6. Terenuri proprietatea Companiei	59.000 lei
7. Căile de garaj și diverse aparate	142.800 lei
Total	13.355.881 lei

În încheiere raportul propunea să vadă în estimare o cifră maximă, rezultată din evaluarea făcută în bloc și aproximativă. Totodată se informa Ministerul Lucrărilor Publice că, în baza concesiunii acordată de guvernul otoman Companiei engleze, statul român nu putea construi nimic fără consimțământul proprietarilor.

La 1 aprilie 1881, guvernul a promovat în Parlament un proiect de lege referitor la răscumpărarea căii ferate și a instalațiilor portuare din Constanța și Cernavodă. S-au purtat discuții aprinse atât asupra oportunității, cât și a sumelor avansate. A fost necesară intervenția președintelui Consiliului de Miniștri, Ion. C. Brătianu, care a adus noi argumente, astfel că, la 17 iunie 1881, Camera a aprobat proiectul de lege. Senatul l-a amânat pe motivul solicitării făcute de mai mulți senatori de a se documenta și deosebirilor din proiectul votat de Camera și cel pus în discuții în Senat.

Proiectul de lege a fost readus în discuție la 1 martie 1882, provocând aceleași dezbateri susținute. S-au detașat prin luciditatea argumentelor aduse în favoarea răscumpărării căii ferate și a lucrărilor portuare marii oameni politici Ioan C. Brătianu și Mihail Kogălniceanu, care au văzut în acest act un pas important în modernizarea transporturilor și întărirea independenței țării. În ședința Senatului din 3 martie 1882, I. C. Brătianu, după ce a arătat că în urma discuțiilor purtate cu societatea engleză între 1878-1882 acesta a redus prețul până la 16.800.000 franci, preciza că: "Plămâni, gura prin care să respire și respiră România este portul românesc la mare la Kiustengea și Kiustengea are să fie și cetatea apărării României, cu ea avem să ne punem în raport cu lumea întreagă, prin ea vom avea cea mai bună cale de comunicațiune a comerțului nostru.../. Vom cheltui încă 16,20 sau 25 milioane, cât va trebui să facem port și podul peste Dunăre pe care trebuie să le facem și cu aceasta vom da dovada cea mai puternică Europei că suntem o națiune puternică și că la noi (vine) viitorul Orientului întreg". (I. C. Brătianu, *Acte și cuvântări*, vol. VII, București, 1939, p. 276). Mihail Kogălniceanu lega viitorul României de a "deveni stăpână pe mare" de efortul financiar ce trebuia făcut pentru răscumpărarea instalațiilor portuare (Apud, Dumitru P. Ionescu, *op. cit.*, p. 216).

Pe baza dezbaterilor, Parlamentul a adoptat, la 21 mai 1882, "Legea privind răscumpărarea de către statul român a căii ferate Cernavodă-Constanța și a lucrărilor în portul Constanța, concesionate în 1857 *Companiei Danube and Black Sea Railway Company Limited*.

Conform articolului 1, guvernul român era autorizat de "a cumpăra, liberă de orice sarcini, calea ferată Cernavodă-Constanța cu toate dependențele sale și atenanțele sale de orice natură cu tot materialul mișcător; lucrările din portul Constanța cu toate căile sale și atenanțele, toate drepturile și privilegiile acordate companiei de către guvernul otoman, atât pe calea ferată cât și prin port". (*Din tezaurul documentar dobrogean (D.T.D.D.)*, București, 1988, p. 89).

Articolul doi preciza că statul român intra în proprietatea deplină și absolută a obiectivelor pre-

văzute mai sus odată cu achitarea sumei de 16.800.000 franci plătită în aur. După cum se stipula în lege, întreaga sumă se procura prin emisiune de rentă amortizabilă 5 la sută conform prevederilor legale în vigoare referitoare la emisiuni prin subscriere publică.

Contractul dintre statul român, reprezentat de colonelul Nicolae Dabija și delegatul Companiei engleze s-a perfectat la 9 noiembrie 1882.

Bunurile răscumpărate au fost grupate în trei liste. În prima (A) erau cuprinse cheurile, digurile, magaziiile și casele din portul și orașul Constanța, Medgidia, Cernavodă, ambarcațiunile, mașinile și instalațiile portuare, terenurile aflate în proprietatea Companiei la Constanța și pe traseul căii ferate. A doua listă (B) enumera calea ferată, liniile de garaj, gările, linia telegrafică, depourile, atelierele de reparații, parcul de locomotive și vagoane. Ultima listă (C) specifica mașinile și uneltele fiecărui atelier, materialele ce puteau fi reutilizate (piese, combustibili). Odată cu bunurile enumerate în listele de inventariere, s-au predat statului român convențiile din 1857 și 1870, precum și firmele prin care Imperiul Otoman întărise cu putere de lege cele două convenții încheiate cu *Danube Black Sea Railway Company Limited*.



Intrarea în proprietatea statului român a portului Constanța a permis factorilor de răspundere să treacă la următoarea etapă, aceea a întocmirii unor studii și proiecte pentru construirea și modernizarea portului. Problemele complexe puse în fața proiectanților, exigențele guvernului au făcut ca această perioadă să se întindă pe aproape 15 ani.

Guvernele române ce s-au perindat la conducerea țării în această etapă au fost preocupate de soluționarea unor probleme prioritare încă din faza de proiect precum: orientarea digurilor ce urmau să închidă bazinul portuar și în funcție de aceasta executarea lucrărilor hidrotehnice, posibilitățile de amenajare a platformelor, a altor construcții ce trebuiau ridicate. Perspectivele de dezvoltare viitoare a portului au fost exigent puse în fața tuturor proiectanților.

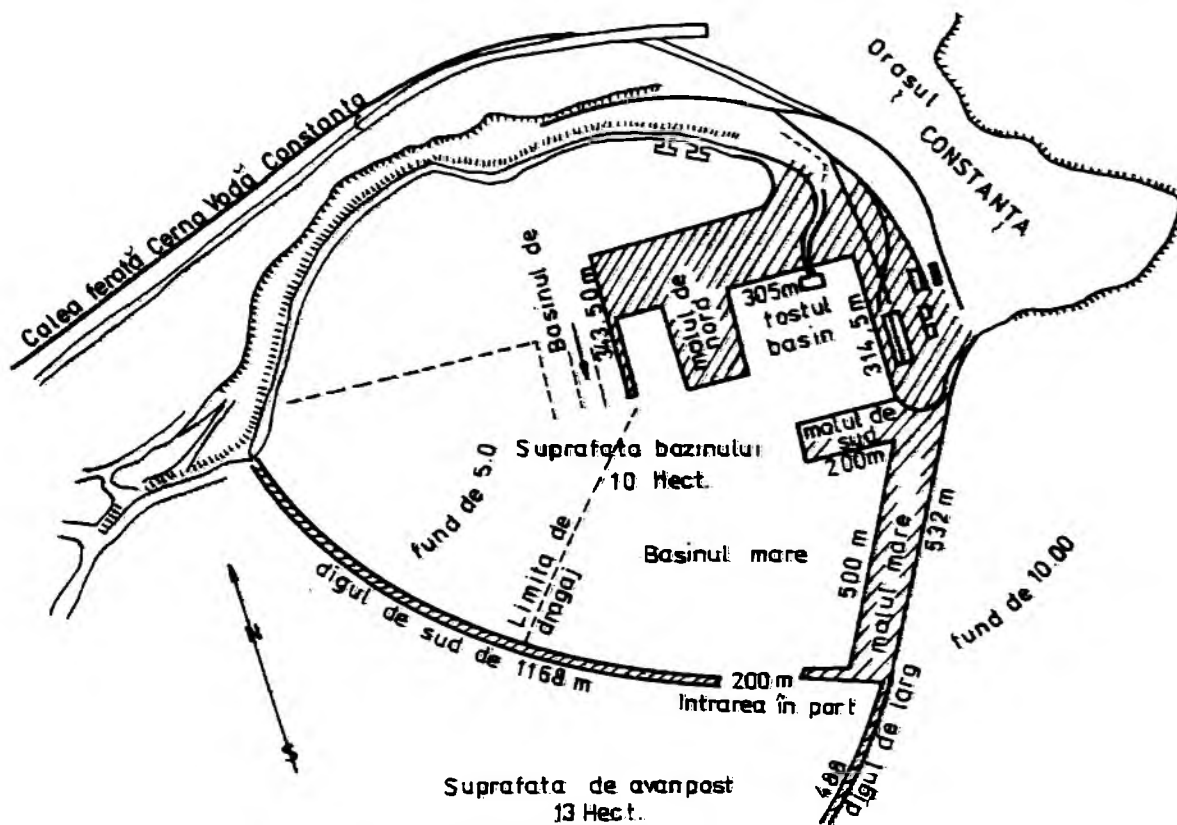
Pentru întocmirea proiectelor de amenajare și modernizare a portului Constanța, guvernul român s-a adresat, mai întâi, unor renumiți specialiști străini în construcții hidrotehnice și amenajări portuare întrucât "corpul nostru tehnic nu avea ingineri experimentați în acest fel de lucrări". (Discursul D-lui Anghel Saligny, în Analele Dobrogei, 1920, anul I, Nr. 1, p. 99).

Proiectul Charles Hartley

La începutul anului 1881, Ministerul Lucrărilor Publice l-a solicitat pe inginerul șef al Comisiei Europene a Dunării, Charles Hartley, pentru studierea și elaborarea planului necesar măririi și amenajării portului Constanța. La 10 noiembrie 1881 proiectul a fost depus de autor spre avizare, devizul său ridicându-se la 21.500.000 lei.

Ideea de bază care l-a călăuzit pe Charles Hartley în proiectul său a fost asigurarea acvatorului portuar și construirea câtorva moluri. Astfel, proiectantul propunea construirea a două diguri de apărare în formă curbilinie. Primul, digul de larg, orientat pe direcția S-S-V, iar cel de-al doilea, digul de sud pe direcția V-E. Digul de larg împreună cu digul de apărare a avanportului urmau să aibă o lungime de 1.220 m, iar cel de sud de 1.168 m, astfel încât să se închidă un bazin în suprafață de 110 ha. Intrarea vaselor în bazinul portuar se realiza printr-o pasă de 183 m. În vederea stăvilirii valurilor și a fenomenului de nisipare, proiectul prevedea un avanport în suprafață de 13 ha.

Infrastructura portului urma să fie alcătuită din două moluri. Molul de sud ce trebuia construit pe direcția celui existent, asigurând o lungime de cheuri de 495 m, iar molul de nord delimita vechiul bazin și asigura cheuri în lungime de 534 m. În partea de nord a vechiului bazin se putea amenaja un cheu în lungime de 305 m, iar în zona de est, a altui cheu în lungime de 314 m. Proiectul prevedea construirea de-a lungul digului de larg a unui cheu în lungime de 500 m, dispus în proiect între molul de sud și un mol mai mic de 91,50 m, ce urma a fi construit perpendicular pe digul de



lar pe digul de larg și care forma cu capătul digului de sud pasă de intrare în port. Proiectul inginerului Charles Hartley nu s-a ridicat la cerințele unui port modern. El prezenta o serie de neajunsuri pe care guvernul român nu le-a acceptat. Astfel, datorită îngustării rambleelor nu se puteau amenaja căile ferate și șoselele

Proiectul
Sir Ch. Hartley (1881)

necesare. Forma curbilinie a digurilor, îndeosebi a celui de nord, împiedica extinderea ulterioară, de altfel previzibilă, a portului. Vaselor care intrau în bazin erau obligate la manevre periculoase pentru a putea acostă. Suprafața acvatorului era insuficientă. Posibilități de amenajări interioare se asigurau prin proiect numai în zona molului de nord unde se prevedea un bazin de radub.

Ministerul Lucrărilor Publice a supus proiectul lui Charles Harley spre revizuire inginerului O. Franzius, directorul portului Bremen, cu ocazia unei vizite în România în anul 1885.

Proiectul O. Franzius

O. Franzius a propus un nou proiect diferit de cel al inginerului Charles Hartley. Astfel proiectantul a dublat acvatoriul portului deși a menținut ideea digurilor în formă curbilinie. Nici acest proiect nu a fost acceptat datorită dezavantajelor. Nu se prevedea un avanport care să protejeze vasele de vânturile din direcția N-E și nici de nisipurile care puteau bloca pasă de intrare. Cel mai mare neajuns a fost, ca și în cazul proiectului întocmit de Hartley, blocarea posibilităților de dezvoltare viitoare ca urmare a creșterii traficului și mișcării maritime.

Proiectul Voisin-Bey

Întrucât cele două proiecte nu țineau cont de poziția geografică și posibilitățile de dezvoltare ale portului, guvernul român l-a solicitat în 1886 pe Voisin-Bey, directorul lucrărilor Canalului de Suez.

Specialistul francez a propus în proiectul său construirea unui dig în formă rectilinie pe direcția N-S, în lungime de 1.600 m. Se asigura astfel un acvatoriu portuar cu suprafața considerabilă. Vechiul bazin era delimitat ca în celelalte proiecte.

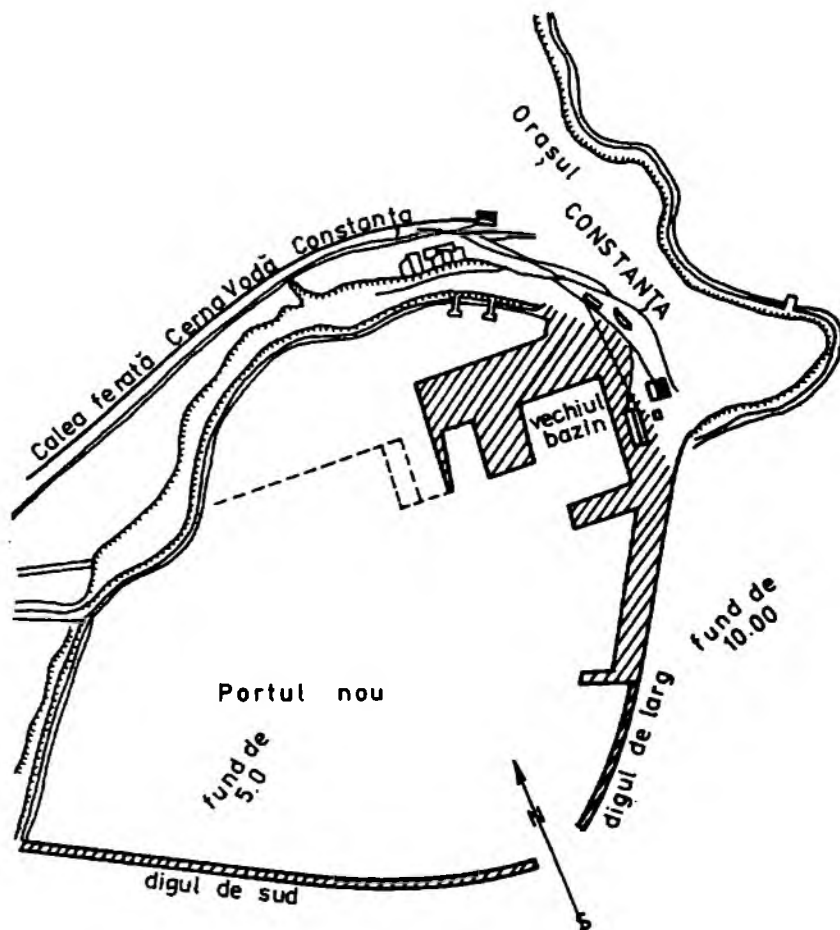
Noul bazin era proiectat a se amenaja de-a lungul digului de larg, pe o lungime de 550 m. Acest bazin urma să fie închis de un alt mol proiectat a fi construit perpendicular pe digul de larg. De la acest mol până la capătul digului mai era o distanță de 500 m. În această zonă era de fapt avanportul. Digul de sud nu era prevăzut a se construi pentru a permite dezvoltarea ulterioară.

Proiectul inginerului Voisin-Bey nu a întrunit acceptul Ministerului Lucrărilor Publice datorită dezavantajelor sale. Deschizătura prea mică a intrării nu asigura adăpost contra valurilor și nisipului. Acostarea navelor se putea realiza numai pe mare liniștită. La noul bazin nu se asigurau posibilități de dezvoltare a cheurilor și nici modalitatea de amenajare a rețelei de căi ferate, platforma fiind de numai 80 m lățime.

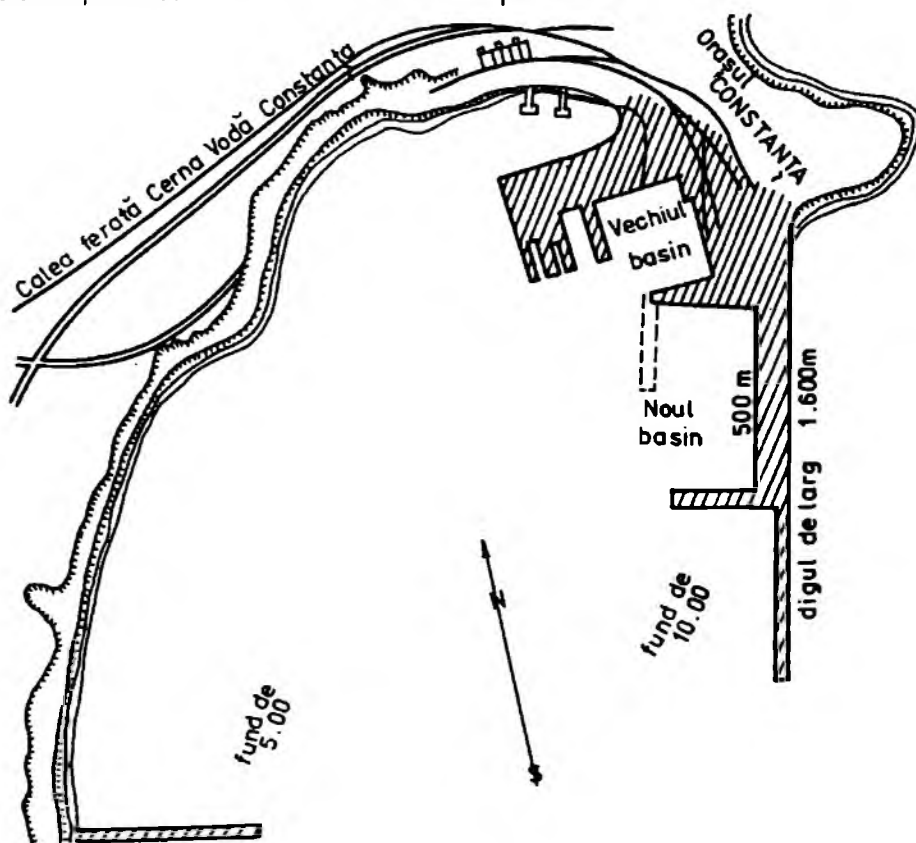
După cele trei experimente necorespunzătoare, guvernul român a decis în anul 1888 în cadrul Ministerului Lucrărilor Publice crearea unui serviciu special pentru studierea, proiectarea și executarea lucrărilor. La conducerea serviciului a fost numit inginerul I. B. Cantacuzino, având consilier pe inginerul A. Guérard, directorul portului Marsilia.

Proiectul I. B. Cantacuzino

Înainte de a trece la întocmirea proiectului propriu-zis, echipa condusă de I.B. Cantacuzino a efectuat studii și analize referitoare la configurația portului, direcția vânturilor, forța valurilor, adâncimea apei, curenții marini în vederea găsirii celei mai bune și judicioase soluții de amplasare a digurilor și a celorlalte elemente de infrastructură. S-au făcut analize comparative referitoare la

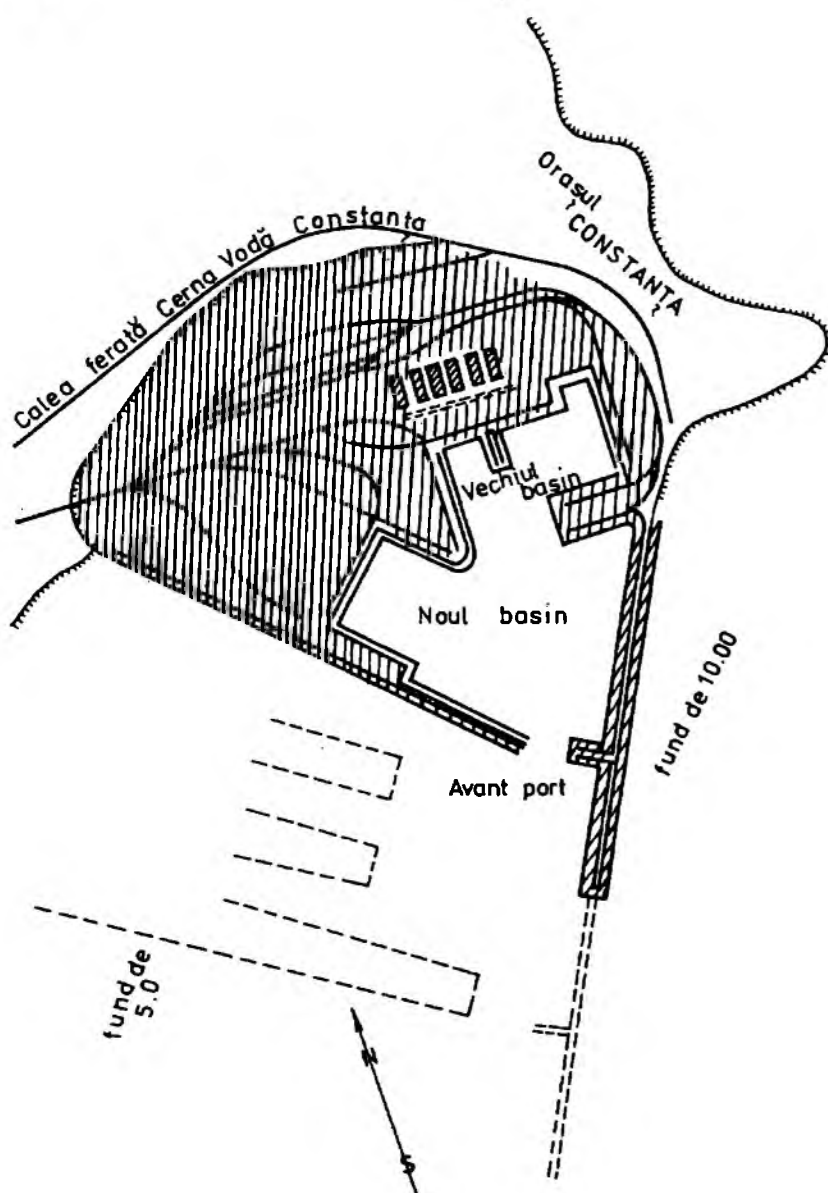
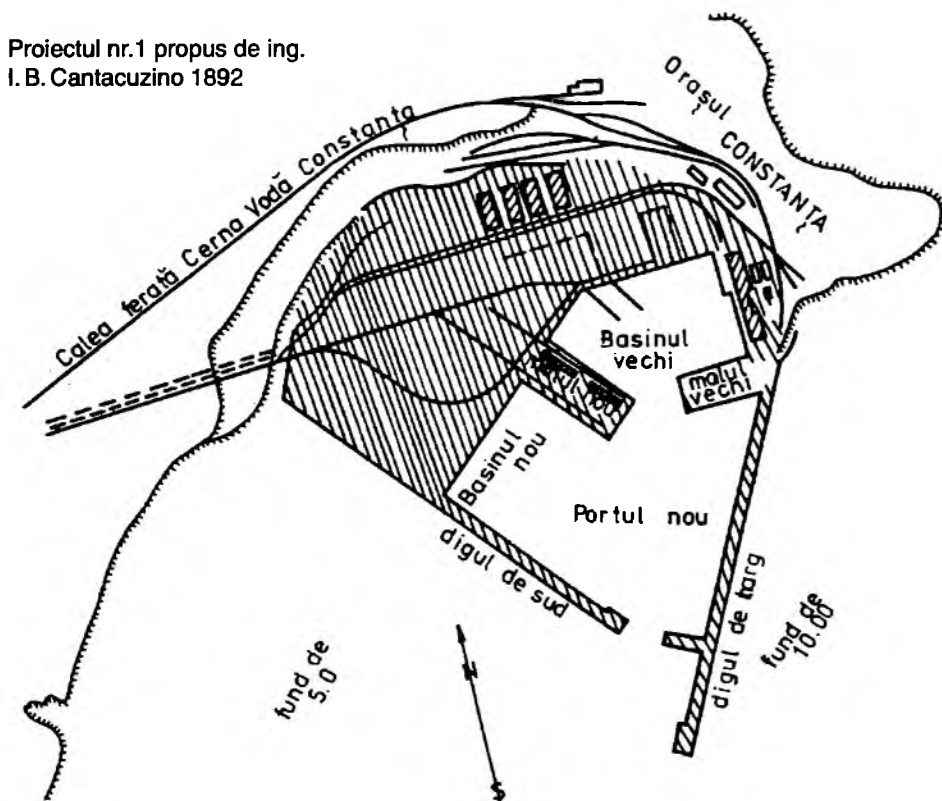


Proiectul O. Franzius



Proiectul lui Voisin-Bey

Proiectul nr.1 propus de ing.
I. B. Cantacuzino 1892



Proiectul nr .2 modificat de I.B.
Cantacuzino 1893

traficul porturilor Galați, Brăila și Sulina. În anul 1892, I. B. Cantacuzino a depus primul proiect pe care Comisia Tehnică l-a studiat și-a făcut unele observații. Ținând cont de acestea, I. B. Cantacuzino a efectuat modificările solicitate, realizând un nou proiect. Proiectul propus urma să satisfacă pentru început necesitățile imediate de trafic ale portului, creând posibilitățile de extindere spre sud, în viitor. Se preconiza construirea pe direcția N-S a unui dig de larg, începând de la molul vechi pe lungimea de 1.220 m. Distanța între extremitatea digului de larg și țarm era de 1.600 m. I. B. Cantacuzino propunea ca la o distanță de 800 m de mal să se construiască noi moluri pentru a crea mai multe bazine. Suprafața acvatoriului era destul de mare, asigurând vaselor spațiul corespunzător de manevră.

Diful de sud în lungime de 630 m era dispus pe direcția V-S. La extremitatea

sa era prevăzut a se construi un dig de prelungire de 120 m, asigurându-se o pasă de intrare de 160 m. De la acest punct diful de larg se prelungea cu încă 400 m, formând avanportul necesar protejării intrării portului de valurile mării și nisipul adus de valurile N-S. Prin lucrări de dragare se urmărea obținerea unei adâncimi de 8 m, iar la intrarea în port de 8-9 m.

Pe măsura sporirii traficului, portul putea fi extins prin lucrări executate paralel cu diful de sud și prelungirea digului de larg în raport cu noile construcții hidrotehnice.

Proiectul inginerului I. B. Cantacuzino asigura spații pentru construirea silozurilor, magaziiilor, a bazinului destinat exportului petrolului și a rampelor necesare rețelei feroviare și drumurilor. În vechiul basin, proiectantul propunea amplasarea a două moluri: la est molul vechi, iar în vest molul nou. Se forma, astfel, un nou basin între molul nou și molul bazinului de petrol.

Proiectul inginerului I.B. Cantacuzino a suferit pe parcurs mai multe modificări, asigurând construcția unui port modern cu funcționalități multiple. Se preconiza amenajarea a 2.940 m cheu ce erau sectorizate astfel: molul vechi, 610 m, vechiul basin 1.010, molul nou 730 m, cheul de la țarm 590 m. La molul vechi 270 m erau rezervați Marinei Militare și 250 m pentru cărbuni. În zona de vest a vechiului basin o porțiune de cheu era destinată traficului de pasageri, iar la est 340 m erau rezervați unor hangare. La cheul de nord, pe un sector de 250 m, urmau să se ridice clădirile autorităților portuare, ateliere, bazinul de radub și cala de halaj. Alți 230 m din cheul de nord erau destinați construirii a patru magazii cu silozuri și a

două estacade transversale, construcții ce aveau să devină, pentru o perioadă îndelungată de timp, sectorul cel mai important al portului. Pe cheul de vest, 190 m împreună cu cheurile molului nou în lungime de 730 m au fost rezervați amplasării hangarelor pentru depozitarea cerealelor ce se încărcau direct în nave fără a mai fi depozitate în silozuri. Inginerul I. B. Cantacuzino admitea posibilitatea, în condițiile construirii podului peste Dunăre, unui export de cereale în valoare de 4.000.000. lei pe an. În aceeași zonă trebuiau ridicate magaziiile pentru mărfurile generale. Proiectantul a găsit cel mai indicat amplasament pentru bazinul de petrol, un alt sector de maximă importanță pentru traficul de export prin portul Constanța. Bazinul a fost amplasat în proiect la digul de sud unde se repartiza un cheu de 290 m și de 200 m la țărm. El era închis de un dig interior de 250 m, pasa de intrare fiind de 250 m. În sectorul rămas între bazinul de petrol și noul mol în lungime de 390 m urma să se construiască un nou mol.

Pentru mărfurile ce se importau, I. B. Cantacuzino a proiectat în vechiul bazin un cheu de 590 m, ce asigura o capacitate maximă de depozitare a 400.000 tone. Proiectul I. B. Cantacuzino estima costul lucrărilor la 42 milioane lei, lucrările urmând să se încheie după o perioadă de circa șapte ani.

Propunerile inginerului A. Guérard. Concluziile Comisiei tehnice superioare. Proiectul inginerului I. B. Cantacuzino a fost analizat, la solicitarea autorităților române, de A. Guérard, directorul portului Marsilia, care la 10 martie 1893 a prezentat un raport asupra a șase probleme: întinderea portului, forma și orientarea lucrărilor exterioare, amenajările interioare, profilul lucrărilor, magaziiile cu silozuri, intrarea portului.

Raportul lui A. Guérard a fost analizat de Comisia tehnică superioară. Aceasta aprecia că erau suficienți 1.800 m cheu pentru traficul mărfurilor. Proiectarea celor două moluri și a bazinelor era bine gândită, de asemenea și cea a magaziiilor cu silozuri. De-a lungul digului de larg, comisia propunea construirea unui cheu de 50 m lungime pe care se amenaja calea ferată. Pe digul de sud se recomanda amenajarea unui cheu și a unei platforme exterioare de 110 m și interioare de 30 m.

În legătură cu forma și traseul digurilor, comisia propunea ca direcția digului de larg să fie N-S, iar a digului de sud perpendicular pe cel de nord. Recomandările comisiei aveau în vedere și dotarea cu instalațiile adecvate încărcării și descărcării cerealelor din vagoane.

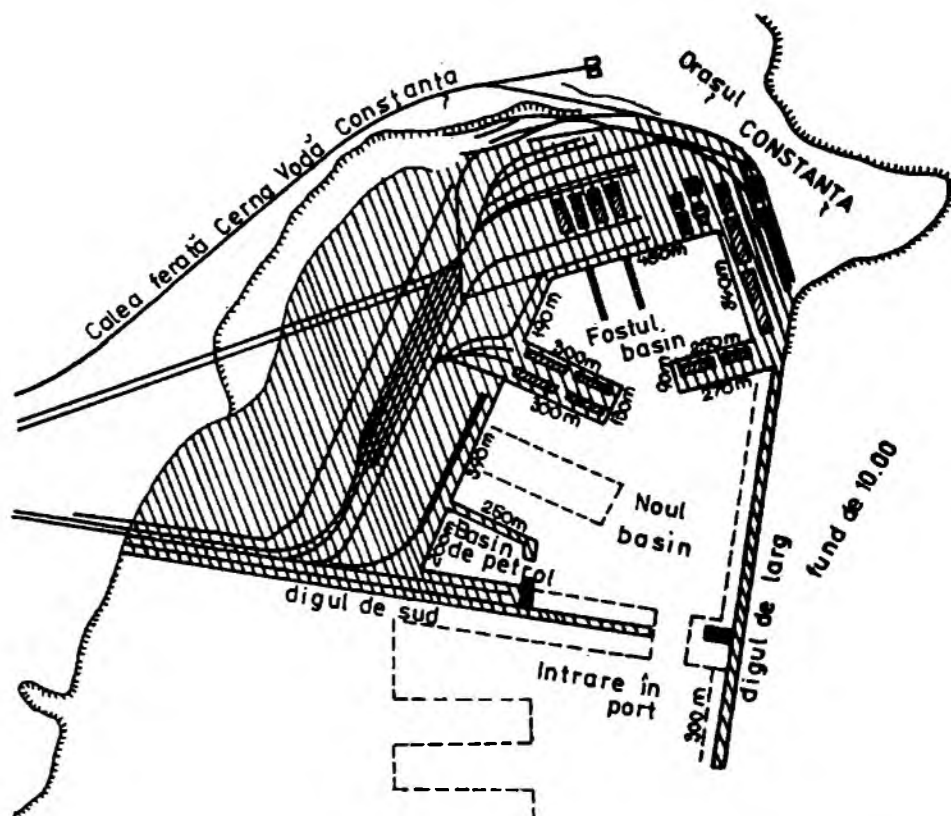
Atât A. Guérard, cât și Comisia tehnică au acordat o atenție specială pazei de intrare în port, recomandându-se constituirea unei comisii din navigatori și piloți care cunosc bine portul Constanța pentru a face propuneri.

Construcțiile portuare au început după proiectul inginerului I. B. Cantacuzino care a și supravegheat lucrările până la 10 aprilie 1897, când a fost înlocuit de inginerul Gh. Duca.

Proiectele inginerilor Gheorghe Duca și Anghel Saligny

După ce a vizitat mai multe porturi străine pentru documentare, inginerul Gh. Duca a propus în anul 1898 unele modificări la proiectul general întocmit de I. B. Cantacuzino. Acestea vizau lungimea cheurilor, amplasarea silozurilor și construirea unui bazin special pentru petrol. La 50 m de digul de larg, Gh. Duca a recomandat amenajarea unui cheu de 706 m destinat Marinei Militare.

Cele mai importante soluții din proiectul inginerului Gh. Duca vizau schimbarea poziției de amplasare a silozurilor și bazinului pentru petrol. Proiectantul a propus ca silozurile să fie ridicate la cheul de nord-vest, iar la cheul de nord să se amenajeze molul pentru cărbuni. Noul bazin de petrol a fost mutat în zona de sud a portului.

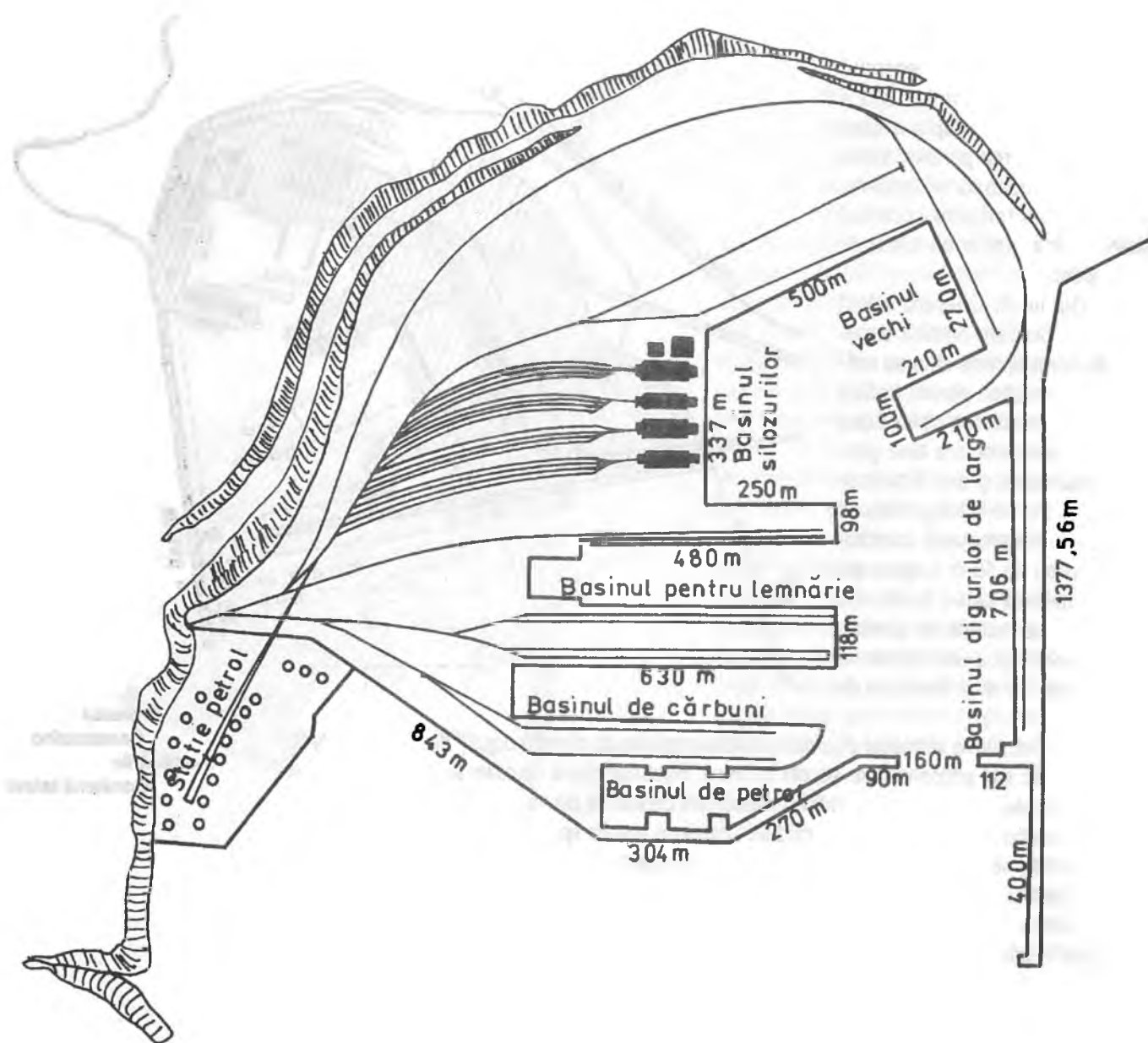


Proiectul ing. I. B. Cantacuzino cu modificările propuse de Comitetul tehnic

În anul 1899, în urma decesului inginerului Gh.Duca, conducerea lucrărilor portuare este încredințată reputatului inginer Anghel Saligny, adept al unei concepții deosebit de îndrăznețe în domeniul construcțiilor.

Datorită dificultăților deosebit de mari apărute în construcția cheurilor și derocării bazinului vechi, Saligny a fost nevoit să propună modificarea proiectului general. Astfel, a prelungit spre mare cu 50 m cheul de nord pentru a evita derocările, problemă deosebit de dificil de rezolvat. A propus lungirea cheului de nord-vest cu încă 150 m pentru a obține un spațiu suficient ancorării vapoarelor în dreptul magaziei cu silozuri. Molul de pe cheul de nord-vest l-a amplasat mai spre nord. Conștient că în viitor traficul portuar va cunoaște o dezvoltare amplă, Saligny a proiectat două noi moluri destinate produselor lemnoase, vitelor, cărbunilor, instalațiilor forme de radub și calei de halaj. De asemenea, a re-proiectat bazinul de petrol în interiorul portului, suprimând molul pentru cărbuni. A prelungit digul de apărare a platformei, dându-i o lungime de 843,75 m, iar digul de sud cu 304 m, reorientându-l direcția, astfel încât, după ce făcea o curbă, să cadă perpendicular pe digul de larg. Pasa de intrare în port avea o deschidere 160 m.

Prin modificările propuse de inginerul Gh. Duca și în special de Anghel Saligny, proiectul de construcție a portului a fost definitivat. Suprafața acvatoriului urma să fie de 60 ha, iar platforma



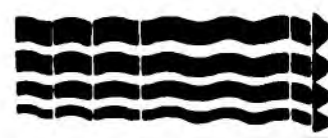
Proiectul inginerilor
Gh. Duca și A. Saligny

împrejmuită de 67 ha. Platformelor magaziiilor și depozitelor portuare li s-a rezervat prin proiect un spațiu de 30 ha. În total, terenul și bazinul urmau să cuprindă 157 ha.

După finalizarea construcțiilor, digurile aveau următoarele dimensiuni: digul de larg 1.377,56 m, digul de sud 653,07 m, digul de apărare a platformei 853 m, iar digul de intrare 119,27 m. Lungimea totală a cheurilor era de 7.010 m, repartizate după cum urmează: cheul Marinei Militare 350 m, cheul Serviciului Maritim Român 350 m, cheurile molului nou 50 m, cheul pentru colete 470

m, cheul pentru materiale grele 300 m, cheul cerealelor și vitelor 1.512 m, cheul vaselor de serviciu portuar 350 m, cheul pentru produse lemnoase 1.078 m, cheul pentru bazinul de radub 415 m, cheul pentru cărbuni 740 m și cheul bazinului de petrol 495 m.

Din studiul proiectelor se desprinde concluzia că specialiștii și oficialitățile române s-au călăuzit după o concepție realistă, căutând cele mai bune soluții pentru construcția și exploatarea portuară. S-a pornit de la necesitatea ca încă din faza de început a construcțiilor să se satisfacă cerințele imediate de trafic, iar pe de altă parte să se creeze posibilități de extindere în viitor a incintei portuare prin mărirea suprafeței câștigată asupra mării. Încă din faza de proiect, portul Constanța a fost gândit să devină, în primul rând, un port de export, el urmând să fie echipat cu instalații pentru asigurarea traficului principalelor produse de export ale economiei românești: cerealele, petrolul și produsele lemnoase. S-a avut în vedere și posibilitatea ca portul Constanța să constituie și un port de tranzit pentru unele țări europene din centrul și nordul Europei. Având în vedere concurența pe piața mondială s-a exprimat opinia realistă ca portul să fie echipat cu instalații dintre cele mai perfecționate pentru a asigura o manipulare rapidă și ieftină a mărfurilor.



După reunirea Dobrogei cu România, îmbunătățirea condițiilor de transport al produselor economiei românești spre portul Constanța a constituit o problemă ce a preocupat îndeaproape factorii de decizie ai țării. Un transport sigur și fluent spre și dinspre port se putea asigura numai după construirea podurilor peste Dunăre și a unei noi linii ferate de la Cernavodă spre Constanța.

Ideea construirii unui pod peste Dunăre în zona dobrogeană a fost lansată de Congresul de pace de la Berlin și cuprinsă în Tratatul semnat la 1/13 iulie 1878. Prin articolul XLVI, paragraful 2, puterile semnatare au admis constituirea unei comisii europene care trebuia, între altele, să studieze zona pentru amplasarea podului, inițiativă ce nu s-a realizat. Înfrățirea acestei importante lucrări a revenit României.

Rolul complex al liniei ferate Cernavodă-Constanța, atât pentru Dobrogea, cât și pentru vechea Românie, a fost sesizat de Grigore Cobălcescu. Savantul propunea într-un articol publicat în *Steaua României*, din 4 august 1878, construirea unui pod peste Dunăre. În contextul preocupărilor privind unirea căilor ferate din stânga Dunării cu calea ferată Cernavodă-Constanța, ce au interesat cercuri și ziare diverse, se detașează opinia lui J. T. Barkley și Ch. Hartley, care s-au pronunțat în favoarea alegerii ca loc de construcție a podului zona Cernavodă, unde Dunărea avea o lățime de numai 600 m, iar terenul stâncos asigura condiții adecvate ridicării piciorului podului.

Concomitent cu preocupările pentru răscumpărarea liniei ferate Cernavodă-Constanța, Ministerul Lucrărilor Publice l-a însărcinat pe inginerul Spiridon Iorceanu cu studierea realizării legăturii între căile ferate române și portul Constanța. Pe baza propunerilor făcute de inginerul Iorceanu s-a hotărât construirea liniilor ferate București-Fetești; Făurei-Fetești, iar legătura Fetești-Cernavodă urma să se realizeze odată cu podurile peste Dunăre.

În baza legii aprobate de Parlament, la 21 mai 1882, statul român a răscumpărat, la 10 decembrie 1882, linia ferată Cernavodă-Constanța cu tot materialul rulant: 9 locomotive, 1 vagon salon, 2 vagoane clasa I, 3 vagoane clasa a II-a, 5 vagoane clasa a III-a, 1 vagon mixt clasele a II-a și a III-a, 312 vagoane marfă, 10 furgoane, 1 vagon pentru cai și 2 pluguri pentru zăpadă. (Dumitru P. Ionescu, *op. cit.*, p. 217)

Corpurile Legiuitoare și-au dat acordul pentru construirea podurilor peste Dunăre în luna iunie 1882, dar hotărârea definitivă s-a luat câțiva ani mai târziu. În anul 1885 s-au autorizat investițiile ce s-au ridicat numai la suma de 40 milioane lei. Deși s-au organizat două concursuri la care au participat case constructoare străine, întrucât ofertele nu s-au ridicat la cerințele impuse de autoritățile române, Ministerul Lucrărilor Publice a luat decizia să se bazeze pe forțele proprii, cu alte cuvinte pe capacitatea de proiectare și realizare a inginerilor români. Pe baza unui decret regal din 9 noiembrie 1887, în cadrul Ministerului Lucrărilor Publice a luat ființă un serviciu special de studiu al liniei ferate Fetești -Cernavodă condus de Anghel Saligny.

Lucrările pentru ridicarea podurilor au început oficial la 9/21 octombrie 1890, moment la care au participat Regele Carol I, membri ai familiei regale și ai guvernului. În documentul comemorativ pus cu ocazia așezării pietrei fundamentale la cel dintâi picior al podului pe malul stâng al Dunării se preciza: "Războiul purtat în anii 1877 până la 1878 de vitejii României pe câmpiile Bulgariei, întins-a hotarele țării noastre peste țărmul drept al Dunării și făcut-a Regatul României stăpân la Marea Neagră, întrupându-i Dobrogea.

De atunci, neconținut pironită ne-a fost gândirea la această provincie, însă mărețul Danubiu ne-a oprit și ne oprește să dăm litoralului Mării Negre și porturilor lui viața și dezvoltarea trebuincioasă pentru prosperitatea economică a țării. Numai după construcțiunea unui pod peste Dunăre se înlătură aceste piedici.

Corpurile noastre Legiuitoare încălzite de focul nestins al iubirii de țară, au hotărât în anul 1883 clădirea acestui pod și Noi am sancționat în același an patriotica lor hotărâre.

Azi inginerii români clădesc podul. Nu vor trece decât câțiva ani și săvârșită va fi o grandioasă lucrare, un monument care va transmite urmașilor noștri și generațiilor viitoare dovada de putere de viață, patriotismul și hărnicia României actuale. Fie ca această măreață lucrare să sporească prosperitatea și gloria scumpei noastre țări, fie ca prin ea să se strângă legăturile care unesc Dobrogea cu patria-mamă, fie ca porturile ei să ajungă la o splendoare vrednică de solitudinea ce le poartă țara. (Regele Carol I al României, *Cuvântări și scrisori*, Tom. III, 1887-1909, București, 1909, p.83). Cu același prilej s-a apreciat că lucrarea "este concepută și condusă de inginerii noștri și mândri suntem de o întreprindere așa de însemnată care va fi izvor de bogăție pentru țară și care va găsi răsunet puternic în toată Europa". (*Ibidem*, p. 84).

Importanța și rolul marilor lucrări din Dobrogea au trezit interesul și al unor diplomați acreditați în România. Astfel, viceconsulului Franței la Constanța, V. Chausserie, raporta superiorilor săi că lucrările referitoare la "construcțiunea podului de la Cernavodă este destinată, conjugată cu mărirea

portului Constanța, să aducă o rapidă dezvoltare a forțelor vii ale României, introducând în profitul sau tranzitul din Europa centrală și poate, mai târziu, acela din întreaga Europă. (*D.T.D.D.*, p. 119).

Podul a fost inaugurat la 14/26 septembrie 1895 într-o atmosferă sărbătorească la care au participat regele Carol I, membri ai guvernului și o numeroasă asistență. Cu acest prilej Carol I și-a exprimat mândria că sub domnia sa a fost "conceput și isprăvit de inginerii noștri acest măreț pod, care va atrage o însemnată parte a comerțului european pe căile noastre ferate, fiindcă astăzi stăpânim linia cea mai scurtă între mările nordice și țările din Orient. Prin portul Constanța, podul de peste Dunăre ne va deschide această cale care va spori într-un mod neașteptat relațiunile noastre comerciale și va asigura dezvoltarea noastră marinărească... Cu inima plină de bucurie exprim această convingere în fața acestei impunătoare adunări, în fața uriașului nostru pod, pe care-l privesc ca *cheia de aur a unui viitor strălucit*". (*Ibidem*, p. 237-238).

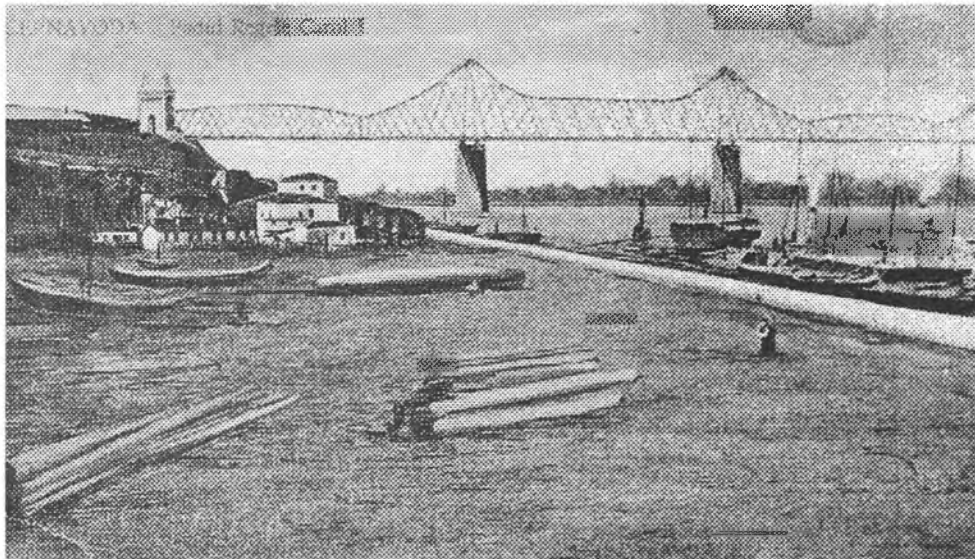
Podul de peste Dunăre a fost denumit *Regele Carol*, însă, ca o recunoaștere a meritelor principalului său realizator, românii i-au spus *Podul lui Saligny*. Principale ziare românești, precum și prestigioase publicații străine ca *L'illustration*, *Ilustrierte Zeitung* ș.a. au semnalat cititorilor remarcabila realizare a poporului român. Specialiști de pretutindeni în poduri și căi ferate și-au manifestat admirația față de reușita inginerilor români. Construcțiile au fost considerate în epocă nu fără teme, adevărate lucrări de artă.

De fapt lucrarea a constat din trei poduri: podul peste Borcea, podul de inundație din baltă și de lângă Dunăre și podul peste Dunăre, în total 4.087,97 m. Odată cu podul s-a construit și linia ferată Fetești-Cernavodă-Saligny pe o lungime de 25,716 km. Costul lucrărilor s-a ridicat la suma de 35 milioane lei. Inaugurarea podurilor a asigurat racordarea liniei ferate Fetești-Cernavodă-Saligny cu linia Constanța și celelalte linii ferate românești.

Concomitent cu aceste lucrări s-a pus problema înlocuirii liniei ferate Saligny-Constanța și dublarea ei datorită uzurii liniei și a materialului rulant. Măsura era absolut necesară întrucât pe multe porțiuni datorită traseului era inundabilă, avea 122 de curbe cu raze mici ce diminuau viteza trenurilor. Astfel, trenurile Orient-Express și Londra-Ostende-Constanța circulau cu restricții de viteză sub 40 km pe oră, iar trenurile de marfă trebuiau fracționate, ceea ce impunea cheltuieli deosebit de mari. Frecvent se produceau rupturi de linii. Manipularea vagoanelor între gara Constanța și port se realiza printr-un zig-zag de planuri înclinate ce permitea o circulație de numai 30 până la 50 vagoane pe zi, cifră cu totul necorespunzătoare. Desigur că această linie ferată nu putea face față cerințelor portului modern Constanța.

Lucrările pentru linia simplă și construcția podurilor de cale ferată dublă pe traseul Saligny-Constanța au început în anul 1897 sub conducerea inginerului Ștefan Gheorghiu, fiind continuate de inginerul Pâslă, din anul 1898. S-a lucrat intens până în anul 1900 când, datorită lipsei fondurilor, lucrările au fost întrerupte timp de patru ani. În paralel cu aceste lucrări s-a executat construcția liniei Palas-Constanța-Port împreună cu tunelul de intrare în port.

Începând cu anul 1909, sub conducerea inginerului Brukner Victor, s-a executat dublarea liniei, lucrările fiind încheiate în anul 1912. Costul acestei linii duble de 54,544 km, plus cea de 5,844 km dintre Palas și Constanța port, inclusiv tunelul de acces, s-a ridicat la suma de 605 milioane lei după estimările din 1928. (George Mănescu, *Evoluția căilor ferate în Dobrogea de la 1877 până în zilele noastre. Din punct de vedere tehnic, în Dobrogea cincizeci de ani de viață românească*, Cultura Națională, București, 1928). Investiția a fost pe deplin justificată întrucât portul Constanța beneficia de o trainică legătură cu sistemul național de căi ferate.



Cernavodă
Podul
Regele Carol I
1896

Portul Constanța 1896-1996

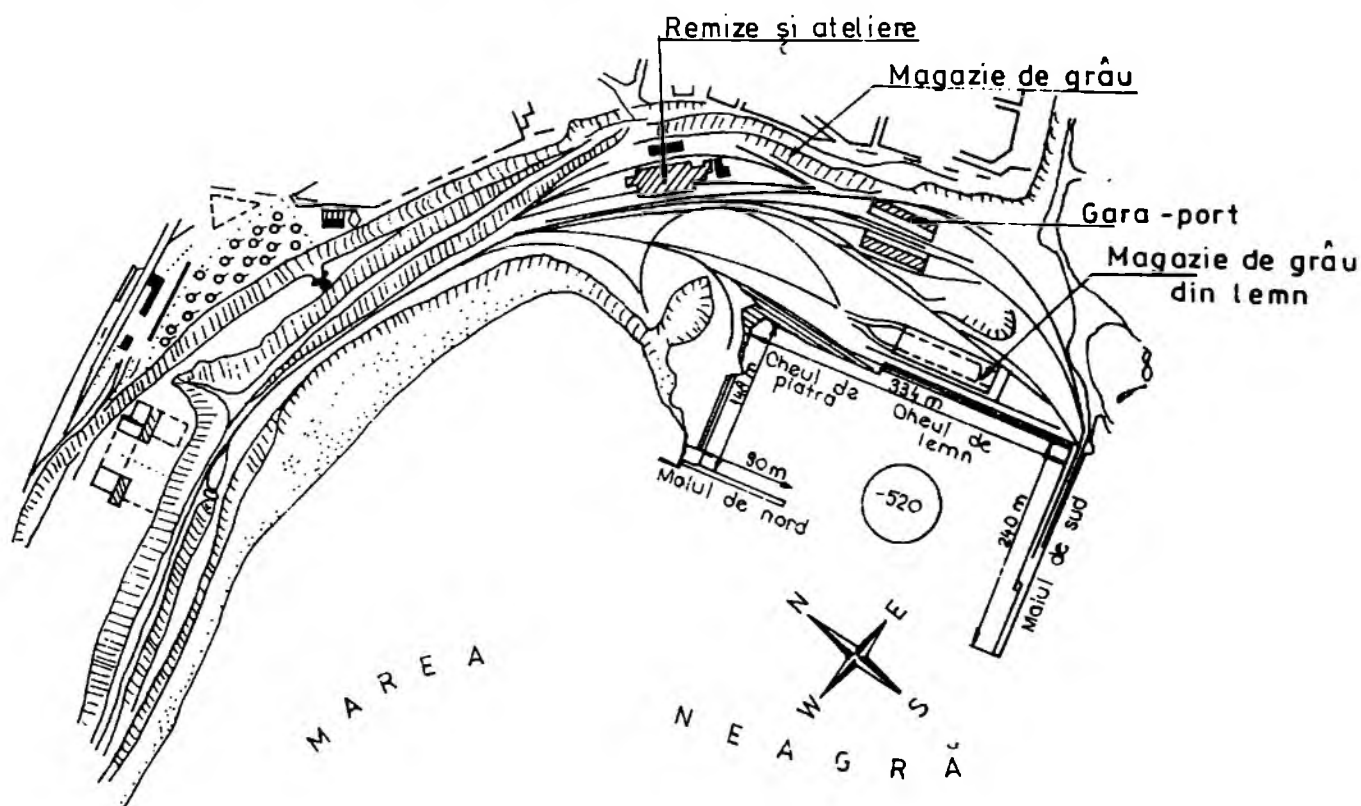
Capitolul II

Dezvoltarea
Portului Constanța
între anii
1896 - 1918

După anul 1878 nu s-au efectuat lucrări în portul Constanța, cu toate că necesitatea acestora se resimțea. Cu ocazia dezbaterilor din Parlament din luna mai 1882 referitoare la problema răs-cumpărării liniei ferate Cernavodă-Constanța și a portului, președintele Consiliului de Miniștri, Ion C.Brătianu, anunța intenția guvernului liberal de a construi portul Constanța.

În primăvara anului 1885 Corpurile Legiuitoare au luat în discuție proiectul de lege prin care se declara de utilitate publică "îmbunătățirea și mărirea portului Constanța", precum și lucrările necesare legării mai trainice a acestuia cu orașul. (Dr. Mircea Roșculeț, *Evoluția portului Constanța*, p. 24). Expunerea de motive la proiectul de lege prezentat Senatului de ministrul lucrărilor publice sublinia că "astăzi acest port în starea în care se află nu este capabil să corespundă unui comerț mai însemnat". (Arhiva Istorică Centrală, fond *Senat*, dosar 2543/1884-1895, f. 2). Proiectul de lege a trecut prin Parlament, fiind aprobat la 29 martie 1885, iar legea a fost publicată în Monitorul Oficial din 14 aprilie 1885. Pentru acoperirea cheltuielilor guvernul era autorizat să emită titluri de rentă amortizabile. Totodată, executivul era însărcinat cu pregătirea caietelor de sarcini pentru lucrările ce urmau a fi contractate prin licitație.

Până la declanșarea lucrărilor de construcție și modernizare, situația portului a rămas neschimbată: "un mic adăpost, completat cu un dig de 200 m lungime, cu o întindere de apă protejată de vreo 4 ha, cu 200 m cheu de lemn, cu o adâncime de apă în fața lui de 4-5 m. (Virgil Cotovu, *Portul Constanța după 50 de ani de stăpânire românească*, în "Analele Dobrogei", an IX, vol. II,



1928, p. 216). Din planurile păstrate, reiese că cheul cu suprastructură de piatră și lemn avea o lungime de 334 m. Întocmirea devizelor a arătat că lucrările se ridică la prețuri foarte mari. De aceea s-au alcătuit două proiecte cu caietele de sarcini necesare.

Proiectul general se referea la toate lucrările ce trebuiau executate conform planurilor. Se avea în vedere construirea digurilor de adăpostire, cheurilor, efectuarea lucrărilor de dragaj, terasamente și pavaje la dimensiunile maxime. Valoarea acestui proiect a fost estimată la 25.400.000 lei aur din care 241.224 lei erau destinați construirii căii ferate spre cariera Canara (Ovidiu) de unde trebuiau aduse mari cantități de piatră și var. Întrucât construirea unui port de mari proporții era costisitoare la etapa respectivă și nerentabilă s-a alcătuit un nou proiect.

Proiectul restrâns propunea construirea în proporție de 70-80% a lucrărilor prevăzute în proiectul general. Astfel, din digul de larg proiectat a se întinde pe 1.378 m, în proiectul restrâns se propunea construirea de numai 850 m. Din digul de sud se prevedea construirea de 312 m din 419 m. Aceeași situație era prevăzută și la zidurile de cheu. Dragajele erau reduse la 1.040.000 mc, derocamentele la 43.100 mc, rambleurile la 487.000 mc, pavajul cubic la 13.160 mc și împietuirile la 18.350 mc. Costurile lucrărilor din proiectul restrâns se ridicau la 12.318.023 lei.

Pentru executarea lucrărilor prevăzute în proiectul restrâns, cu posibilitatea de a prezenta oferte și pentru proiectul lărgit, s-a organizat o licitație la care au participat opt firme din Franța,

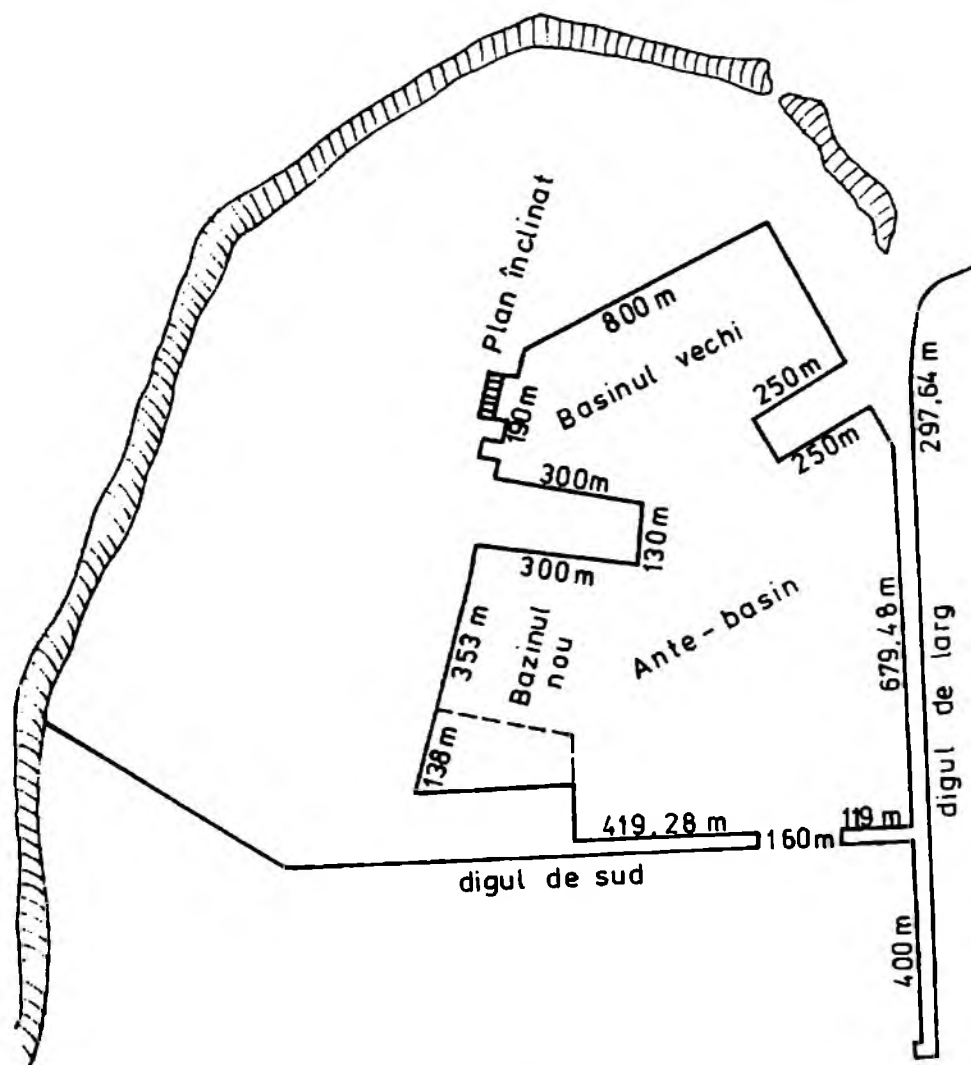
Portul Constanța
în 1896

Olanda, Italia și România. Dintre casele constructoare care au participat la licitație din 18 iunie 1895, numai firma Volker și Boss din Olanda a solicitat o majorare de 10% peste deviz, celelalte au

propus diferite procente sub deviz. Oferta cea mai avantajoasă a prezentat-o antrepriza A. Hallier, cu 21% sub deviz la proiectul restrâns și 23,80% la proiectul general. Antrepriza franceză propunea executarea lucrărilor prevăzute în proiectul restrâns și a liniei ferate spre cariera Canara în limita sumei de 9.731.240 lei, în timp de 4 ani, de la 10 iulie 1895 până la 10 iulie 1899.

Propunerea deosebit de avantajoasă a lui A. Hallier, recomandările cu care a venit la București în urma lucrărilor executate în 12 porturi, sprijinul de care se bucura din partea unor bănci franceze și engleze, a unui ministru francez și a unui membru al familiei regale belgiene au constituit elementele hotărâtoare care au determinat guvernul român să accepte oferta antreprizei franceze.

Ministerul Lucrărilor Publice a semnat contractul cu antrepriza A. Hallier la 28 iunie 1895. S-a făcut totodată repartitia anuală a lucrărilor ce trebuiau executate. La încheierea lucrărilor trebuiau finalizate construcțiile a 850 m din digul de larg, 1.924 cheuri, 312 m din digul de sud, 740 m din apărarea platformelor



Proiectul portului Constanța scos la licitație în iunie 1895

1.010.000 mc dragaje și 487.650 mc rambleuri. Acest contract a rămas în vigoare până la 18 martie 1896, când A. Hallier a semnat cu guvernul român o nouă înțelegere prin care se obliga să realizeze lucrările prevăzute în proiectul general. Conform dispozițiilor finale semnate în aceeași lună, guvernul României acorda antreprizei A. Hallier un credit în valoare de 18.247.768, lei în timp ce garanția depusă de antreprenorul francez la Casa de Depuneri și Consemnațiuni a fost de numai 756.000 lei.

Lucrările prevăzute în proiectul general trebuiau finalizate într-un interval de 7 ani, între 10 iulie 1896 și 10 iulie 1902. Ca și în primul contract lucrările au fost repartizate pe ani. La încheierea etapei de timp prevăzută în contract, antrepriza A. Hallier trebuia să finalizeze toate lucrările prevăzute în caietul de sarcini a proiectului general: digul de larg în lungime de 1.378 m, cheuri 3.370 m, digul de sud - 419 m, digul de intrare - 120 m, amenajarea platformelor pe o lungime de 991 m, executarea lucrărilor de dragaj în volum de 1.540.000 mc și a rambleurilor - 1.470.000 mc.

Atât în ceea ce privește organizarea șantierului, cât și în aprovizionarea cu utilaje și materiale, antrepriza A. Hallier a înregistrat întârzieri și abateri de la contract și prevederile caietelor de sarcini. Cu toate acestea oficialitățile centrale și locale au pregătit festivitățile de inaugurare a punerii pietrei de temelie pentru construirea și modernizarea portului Constanța.

Inaugurarea oficială a lucrărilor de construcție și modernizare a portului Constanța prin punerea, la 16 octombrie 1896, a pietrei fundamentale s-a constituit într-un eveniment de importanță națională cu consecințe deosebite în timp privind dezvoltarea transporturilor maritime și terestre românești, progreselor orașului Constanța, precum și diversificării și amplificării schimburilor comerciale ale României cu alte state.

Pregătirile pentru momentul festiv au început cu multe zile înainte de data stabilită. În dimineața zilei de 16 octombrie 1896, Constanța a îmbrăcat haine de sărbătoare pentru întâmpinarea înalților oficialități ale statului român și a celorlalți invitați: regele Carol I și regina Elisabeta, prințul moștenitor Ferdinand și principesa Maria, marele duce Vladimirovici și suitele însoțitoare, președinții și vicepreședinții Corpurilor Legiuitoare, înaltul cler, primul ministru

D.Sturdza, membri ai guvernului, prefectii județelor Constanța, Ialomița și Ilfov, inginerii I. B. Cantacuzino, Gh. Duca și Anghel Saligny, principalii proiectanți ai lucrărilor de construcție și modernizare a portului. Trenul regal a sosit în gara Constanța, frumos împodobită, la ora 14.30. Pe peron se aflau miniștri, membri ai corpului consular, primarul orașului, ofițeri, preoți, fruntași ai minorității turce, mai mulți hogași cu familiile lor, muzica militară și o gardă constituită din ostași ai Regimentului 32 Infanterie. În sunetele imnului național, regele a trecut în revistă garda de onoare, după care primarul orașului Constanța a rostit cuvântul de bun venit, căruia Carol I i-a răspuns prin cuvinte binevoitoare. Un grup de doamne au oferit familiei regale frumoase buchete de flori.

În gară s-a constituit un cortegiu, în fruntea căruia mergea o subunitate de jandarmi, urmat de șeful poliției, prefectul județului împreună cu primarul orașului și trăsurile regale escortate de călărași. Urmau trăsurile în care se aflau celelalte personalități și suitele regale. Convoitul s-a îndreptat spre port, trecând pe străzile Traian, Piața Independenței, Romană, Remus Opreanu și bulevardul Elisabeta, "foarte frumos decorate cu arcuri de triumf, cu stâlpi îmbrăcați în verdeață purtând steaguri cu ghirlande și flori care se încrucișau deasupra străzilor, dând un aspect frumos, și sărbătoresc. (*Constanța*, anul IV, nr. 182, 27 octombrie 1896). De-a lungul traseului, de-o parte și de alta, două șiruri de vânători asigurau culoarul de trecere a cortegiului și limita până la care numerosul public constănțean se putea apropia pentru a ovaționa și arunca cu flori. În Piața Independenței, elevi ai școlilor constănțene, români, turci și tătari, au fluturat steaguri tricolore și au ovaționat la trecerea oficialităților.

La intrarea în port cortegiul regal a fost întâmpinat de ministrul lucrărilor publice, C.Stoicescu, inginerii care conduceau lucrările și un grup de tinere care au oferit din nou buchete de flori. Familia regală a fost condusă spre pavilionul anume construit, îmbrăcat în roșu și împodobit cu ederă și frunze de stejar. Priveliștea era deosebită. De pe zona înaltă și până la intrarea în port "o mulțime nesfârșită de lume" flutura steaguri tricolore (*Ibidem*). În larg navele aliniate au ridicat marele pavoaz, iar marinarii aliniați pe punte au strigat "ura". Între nave se detașau, prin siluetele lor, crucișătorul "Elisabeta", care a salutat prezența înaltelor oficialități cu 21 de salve de tun, și bricul "Mircea". Pe spațiile din fața clădirii unde se afla sediul Serviciului Maritim Român și pe debarcader, împodobit cu frumoase ghirlande de flori, se afla un alt grup numeros de constănțeni ce flutura stegulețe. Ceremonia a început în sunetele clopotelor bisericilor din oraș și ale salvelor de artilerie de salut. A urmat slujba religioasă de sfințire a apei susținută de episcopul Partenie al Dunării de Jos și de un numeros sobor de preoți. După încheierea slujbei religioase, ministrul lucrărilor publice a dat citire documentului inaugural:

Noi,

Carol I

Prin grația lui Dumnezeu și voința națională Rege al României. În anul mântuirii 1896, în a 16-a zi a lunii octombrie, am pus piatra de temelie pentru construirea portului Constanța pe țărmurile Mării Negre. Dumnezeu dăruindu-Ne în domnia Noastră asupra acestei țări, numai ani de glorie, ca împreună cu viteaza mea oștire să-i pot da independență și o poziție statomică, dar și ani de pașnică domnie, am lucrat cu râvnă și stăruință pentru înflorirea și prosperitatea României.

Înmulțind căile de comunicație și rețeaua căilor ferate, unind cele două țărmuri ale Dunării prin podul de la Fetești-Cernavodă, luat-am hotărârea ca aceste temelii și nepieritoare lucrări să fie desăvârșite prin întemeierea unui port la țărmurile vechiului Pont-Euxin, unde din veacurile cele mai îndepărtate comerțul a găsit un loc de adăpost, unde atâtea monumente istorice ne aduc aminte vechea dominație a strămoșilor noștri romani și unde și-a sfârșit zilele poetul Ovidiu.

În al 30-lea an al domniei mele și al 15-lea al fondării Regatului, am pus astăzi piatra de temelie a acestei însemnate lucrări, de față fiind Maiestatea Sa Regina, Altețele Lor Regale, Principele și Principesa României, Înaltul cler, miniștrii mei, președinții și vicepreședinții Corpurilor Legiuitoare, înalți demnitari ai statului și corpul tehnic.

Nădăduim că Dumnezeu ne va ajuta să desăvârșim în liniște și fericire lucrarea începută astăzi, care va duce peste mări, numele României și va înlesni în toate vremurile transportul bogățiilor acestei țări.

Spre amintire am scris acest document, în două exemplare, din care unul se va așeza în piatra de temelie, iar celălalt se va păstra în Arhiva Statului. (Regele Carol I al României - Cuvântări și scrisori, Tom III, 1887-1909, București, 1909, p. 156).

Documentul a fost semnat de familia regală și de alte oficialități, introdus într-un tub de sticlă și încastrat într-un bloc de piatră de 40.000 kg, deasupra fiind așezată o placă pe care s-a scris data de 16 octombrie 1896. Blocul a fost ridicat și așezat, în sunetul fanfarei și al salvelor de artilerie, pe fundul mării.

După încheierea ceremoniei din port, Carol I, însoțit de primul ministru D. Sturdza, ministrul

lucrărilor publice, C. Stoicescu și alți demnitari, au piecat cu trenul spre cariera Canara de unde se extrăgea piatra pentru lucrările portului. S-au vizitat instalațiile și amenajările făcute în carieră.

Regina și celelalte oficialități s-au îmbarcat pe crucișătorul *Elisabeta* pentru o croazieră de 8 mile pe mare. Alți invitați s-au ambarcat la bordul vaporului *Cobra* care a navigat în apropierea crucișătorului. La ora 18.30, în marea sală a Cazinoului, decorată în roșu și luminată electric, a

avut loc banchetul. El a fost deschis de ministrul lucrărilor publice printr-o scurtă alocuțiune. Regele a răspuns precizând că noul port "va deveni un izvor de bogăție pentru țară, mai ales când putem atrage o parte din traficul dintre Englitera, India și Australia, fiindcă linia Londra-Constanța-Alexandria este astăzi dintre toate cea mai scurtă; acesta este un rezultat care ne poate umple de cea mai vie mulțumire". (Regele Carol I, *op. cit.*, p. 258-259)

După încheierea banchetului cortegiul regal a pornit din fața Cazinoului în aceeași ordine urmând traseul ca ia sosire. Străzile și gara erau feeric luminate cu diverse lampioane. Populația Constanței a aclamat din nou familia regală și celelalte oficialități. Astfel s-a încheiat cea mai frumoasă manifestație pe care a cunoscut-o Constanța, după reunirea din 1878, a cărei populație a participat cu entuziasm, înțelegând semnificația momentului istoric pentru portul și străvechiul lor oraș.

Construcții hidrotehnice și amenajări portuare realizate între anii 1896-1916

La 15/27 noiembrie 1891, regele Carol I preciza în mesajul adresat Corpurilor Legiuitoare că studiile pentru proiectarea portului se realizează cu intensitate "și sperăm că încă în primăvară se vor putea începe lucrările". (Regele Carol I, *op. cit.*, p. 140). Alegerea celor mai bune soluții de proiectare, problema finanțării, pregătirea caietelor de sarcini și a licitației au întârziat deschiderea șantierului în portul Constanța.

În primăvara anului 1896 Parlamentul a luat în dezbateră și a aprobat alocarea unor credite extraordinare destinate

dezvoltării transporturilor ceea ce a permis utilizarea de sume mai mari pentru construcția și modernizarea portului Constanța. Conform aprecierilor din anul 1920 ale inginerului E. B. Lazarovici, lucrările au trecut între anii 1895-1916 prin trei faze de evoluție:

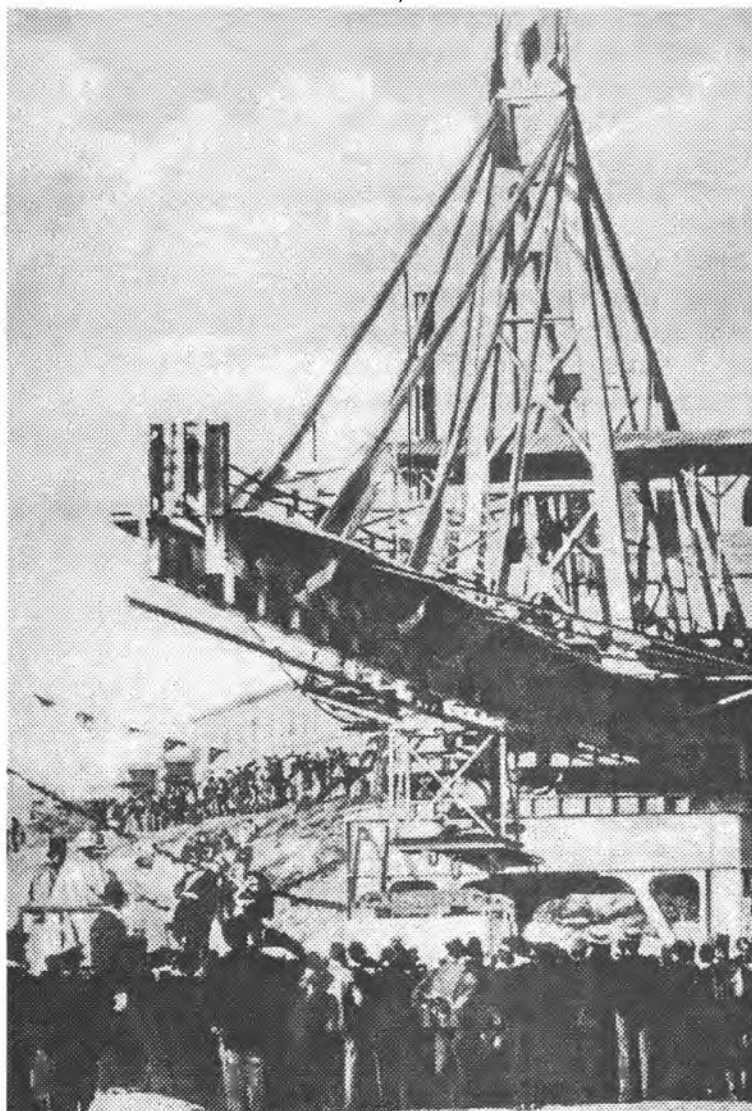
I 1895-1899 - lucrări executate de antrepriza A. Hallier;

II 1899-1910 - lucrări efectuate în regie;

III 1911-1916 - continuarea realizării proiectului prin întreprindere și regie. (ing. E. B. Lazarovici, *Construcția și exploatarea portului Constanța*, în *Analele Dobrogei*, anul 1, nr. 1, p. 43).

După întârzieri și abateri de la prevederile contractuale antrepriza A. Hallier a pornit promițător lucrările. S-au adus unele utilaje, s-au efectuat lucrări de dragaj în jurul digului de apărare a cărui construcție a început în paralel. Conform prevederilor din caietul de sarcini, A. Hallier trebuia să execute până la 10 octombrie 1895 linia Constanța-Canara. Neonorarea de către firma belgiană A. Pellerin a obligațiilor privind furnizarea la termen a materialelor destinate construcției liniei ferate, precum și anotimpul rece au fost principalele cauze care au întârziat lucrările. Linia ferată a fost terminată și recepționată la 26 aprilie 1896. Transportul pietrei din carieră s-a realizat în condiții grele din cauza faptului că ea intersecta linia ferată Cernavodă-Constanța. A fost necesară construirea unei linii în zona vilor, lucrarea fiind încheiată la 23 iunie 1896. Pentru a suplini necesitățile de piatră s-au executat transporturi și cu căruțele.

După festivitățile de inaugurare oficială a lucrărilor, activitatea pe șantierul de construcție în portul Constanța s-a desfășurat într-un ritm mai alert, deși s-au mai înregistrat întârzieri la completarea utilajului necesar și a materialelor utilizate, ceea ce a atras obiecții din partea direcției portului privind calitatea lucrărilor. A fost necesară constituirea unei comisii tehnice de control care a cerut antreprenorului francez respectarea caietului de sarcini.



Punerea pietrei fundamentale a lucrărilor de construcție a portului modern Constanța 16 octombrie 1896

La 10 aprilie 1897 la direcția portului este numit inginerul Gh. Duca. De la început el a pretins antreprizei franceze să respecte caietul de sarcini. În urma unor vizite efectuate în unele porturi europene, Gh. Duca a înaintat, la sfârșitul anului 1898, un studiu documentat în care a argumentat necesitatea modificării proiectului general ca urmare a necesității construirii bazinului de petrol, obiectiv ce trebuia amplasat în afara digului de sud.

Discuțiile cu conducerea antreprizei s-au intensificat fără ca lucrările să progreseze. Antrepriza franceză solicita noi prețuri pentru lucrări, în timp ce partea română demonstra că prin suprimarea unor lucrări sumele nu pot fi depășite prin construcția bazinului de petrol. Totodată, partea română reclama pe bună dreptate discrepanța deosebit de mare între sumele cheltuite și numărul lucrărilor executate. Antrepriza acuza neconcordanța dintre costurile reale și cele antecalulate. Pe baza prevederilor contractului, Ministerul Lucrărilor Publice l-a somat pe A. Hallier să finalizeze lucrările până la data de 10 iunie 1899. Epuizând fondurile, acesta părăsește lucrările după 44 de luni și, la 9 martie 1899, anunță din Paris printr-o telegramă încetarea acestora. Titularul Ministerului Lucrărilor Publice, Ion C. Brătianu, i-a trimis la 23 martie 1899 o notă lui A. Hallier prin care-i aduce la cunoștință că motivele invocate "nefiind serioase (...) iau act de aceasta și voi proceda la executarea în regie (a lucrărilor - n.n.) pe caietul dumneavoastră". (*D.T.D.D.*, p. 238). Inițial A. Hallier a acceptat hotărârea ministerului, dar ulterior a pretins participarea la beneficiile ce vor rezulta după finalizarea construcțiilor.

În trei ani și jumătate, antrepriza A. Hallier n-a reușit să realizeze decât o parte din proiectul restrâns, cu mult sub prevederile caietului de sarcini pentru care primise 3.739.167 lei. S-au executat 454 m la digul de larg din 878, nici un metru la digul de sud din 209, 650 m la apărarea platformelor din 919 m, nici un metru de cheu din 919, 192.000 mc dragași din 634.000, 435.000 mc rambouri din 625.000, 787 mc derocări la cariera Canara din 43.000 mc prevăzuți.

Părțile implicate în diferend, Ministerul Lucrărilor Publice și antrepriza A. Hallier, și-au prezentat punctele de vedere și pretențiile în memorii scrise. A. Hallier pretindea de la guvernul român suma de 18.377.687 lei. Ministerul Lucrărilor Publice recunoștea suma de 3.739.167, dar solicita antreprizei franceze 15.603.996 lei, reprezentând penalizările pentru întâzieri și daunele provocate de neexecutarea lucrărilor conform contractului. Manevrele firmei franceze au dus la un proces de răsunet care a preocupat intens presa vremii, opinia publică și oamenii politici ai țării. El a constituit, totodată, un prilej de imixtiune și presiune a capitalului străin în afacerile interne ale țării. Spre exemplu, în luna iulie 1899, pe timpul tratativelor pentru contractarea unui împrumut de 175 milioane lei, băncile franceze și băncile berlineze Diskonto Gesell-Schaft și Bleichröder condiționau participarea la împrumut de asumarea obligației guvernului român de a nu-i face dificultăți lui A. Hallier.

Hallier abandonează ideea participării la beneficii și acționează în schimb în direcția rezilierii contractului, mizând pe obținerea de compensații substanțiale. Guvernul român a respins cererile lui Hallier ca fiind neîntemeiate. Diferendul neputându-se soluționa pe cale amiabilă, guvernul a prezentat în Parlament inițiativa constituirii unui tribunal pentru lichidarea conturilor și pretențiilor părților contractante. (ing. E. B. Lazarovici, *op. cit.*, p. 47). Întrucât instanța propusă a se înstitui avea caracter extraordinar, situație neprevăzută în Constituția și legislația în vigoare, soluția guvernului a provocat discuții furtunoase. Guvernul și-a asumat întreaga răspundere, reușind să obțină votarea convenției la 15/27 decembrie în baza căreia s-a constituit tribunalul extraordinar, cu toate că se încălca articolul 104 din Constituție. (Georgeta Lungu, "*Dezvoltarea portului Constanța de la 1860 la primul război mondial*", în "Comunicări de istorie a Dobrogei", 2, 1983, p. 223).

Procesul Hallier s-a deschis la 29 februarie 1900 în sala Curții de Conturi. Din partea guvernului român în completul tribunalului participa Mihai Șuțu, guvernatorul Băncii Naționale, în calitate de președinte, iar din partea lui A. Hallier inginerul M. Mauffre, șeful materialului și tracțiunii căilor ferate din sudul Franței. Ca apărători, A. Hallier a angajat pe R. Poincaré, fost ministru și viitor președinte al Franței, și pe Constantin Manu, care s-a retras în urma campaniei din presă desfășurată împotriva sa. Interesele statului român au fost apărate de Gheorghe Panu, I. Boambă și Bobu Păltineanu. Ca supra-arbitru a fost desemnat olandezul Leemans.

Instanța a luat în dezbateră memoriile depuse de părțile implicate în proces. În pledoaria sa care a durat 5 zile (!), R. Poincaré a încercat să-și apere clientul, pe care l-a prezentat ca pe un antreprenor cunoscut și apreciat, învinuind inginerii români care l-ar fi "șicanat", împiedicând antrepriza să realizeze lucrările la timp. Expresiile jignitoare utilizate în pledoaria sa de către R. Poincaré au nemulțumit opinia publică din București și a determinat organizarea unei manifestații în fața sediului Curții de Conturi ce a impus intervenția poliției. Atât în Cameră, cât și în Senat au avut loc mai multe interpelări cărora le-a răspuns Take Ionescu în calitate de ministru de finanțe. Precizând că instituirea tribunalului arbitral intra în "codul chestiunii de stat de natură

gingașă”, sublinia că guvernul este “conștient de datoria sa” și nu va îngădui “intervenția unei puteri străine în afacerile interne”. (Apud, Georgeta Lungu, *op. cit.*, p. 224).

Sentința s-a pronunțat la 6 aprilie 1900. Antreprizei franceze i se acorda suma de 6.226.639 lei, ce a reprezentat garanția depusă în titluri românești de 756.000 lei, 446.493,32 lei constituind valoarea unor lucrări după situațiile de plată, și 5.024.139 lei cheltuieli făcute cu instalarea șantierului, punerea în exploatare a carierei Canara, valoarea materialului inventariat ce rămânea în proprietatea statului român. Guvernul român îi mai plățise lui A. Hallier, cum am precizat mai sus, 3.748.396 lei, deci antreprenorul francez a încasat o sumă totală de 9.975.028 lei. Pe lângă materialul naval (remorchere, șalane, o macara plutitoare, bărci ș.a.), rulant (locomotive, vagoane ș.a.) și instalații de șantier (macarale, concasoare, grue, malaxoare, betonieră, instalații pentru fabricarea betonului și blocurilor de puzzolană, un plan înclinat pentru redubarea vaselor ș.a.) guvernul român a preluat și personal inferior tehnic specializat în construcții portuare. (Dr. Mircea Roșculeț, *op. cit.*, p. 36-37).

Cea de-a doua fază a construcțiilor în portul Constanța, s-a executat în sistemul regie sub conducerea lui Anghel Saligny care a preluat, la 10 august 1899, după decesul inginerului Gh. Duca, funcția de director general al șantierului. Cu toate că realizase obiective deosebit de importante: marele pod peste Dunăre, gări, linii ferate și contribuise decisiv la modernizarea porturilor Galați și Brăila, Saligny s-a preocupat, mai întâi, de îmbogățirea propriei experiențe. Pe parcursul a două luni și jumătate reputatul inginer a efectuat o călătorie de documentare în principalele porturi europene. Revenit la Constanța, a cercetat minuțios documentația și terenul unde urmau să fie ridicate construcțiile portuare. Apreciind că proiectul poate fi îmbunătățit, Saligny a propus modificări, ce au fost acceptate. A refăcut concepția lucrărilor hidrotehnice, cât și cea a infrastructurii interioare.

Sub conducerea lui Anghel Saligny s-a imprimat un ritm activ și eficient lucrărilor, s-a mărit șantierul și a sporit parcul de utilaje. Astfel, s-au cumpărat noi vase portuare, aparate, mașini, loco-

motive, unelte, s-au executat lucrări de îmbunătățire la linia ferată Constanța-Canara, ceea ce a permis realizarea unei aprovizionări corespunzătoare cu material de construcție. Pentru personalul șantierului s-au ridicat locuințe lângă Stația de petrol, iar în port s-au amenajat cantine provizorii. Treptat, construcția portului Constanța a devenit unul din principalele obiective ale economiei românești, rezultat al eforturilor întregii țări, dar mai ales al inginerilor români “mai toți ieșiți din școala românească de poduri și șosele”, după cum sublinia cu justificată mândrie strălucitul inginer Anghel Saligny. (Apud, E. B. Lazarovici, *op. cit.*, p. 99).

Așa cum a procedat și pe alte șantiere, Anghel Saligny a aplicat și în portul Constanța procedee și metode din cele mai moderne pentru acel timp. Soluțiile propuse de Saligny



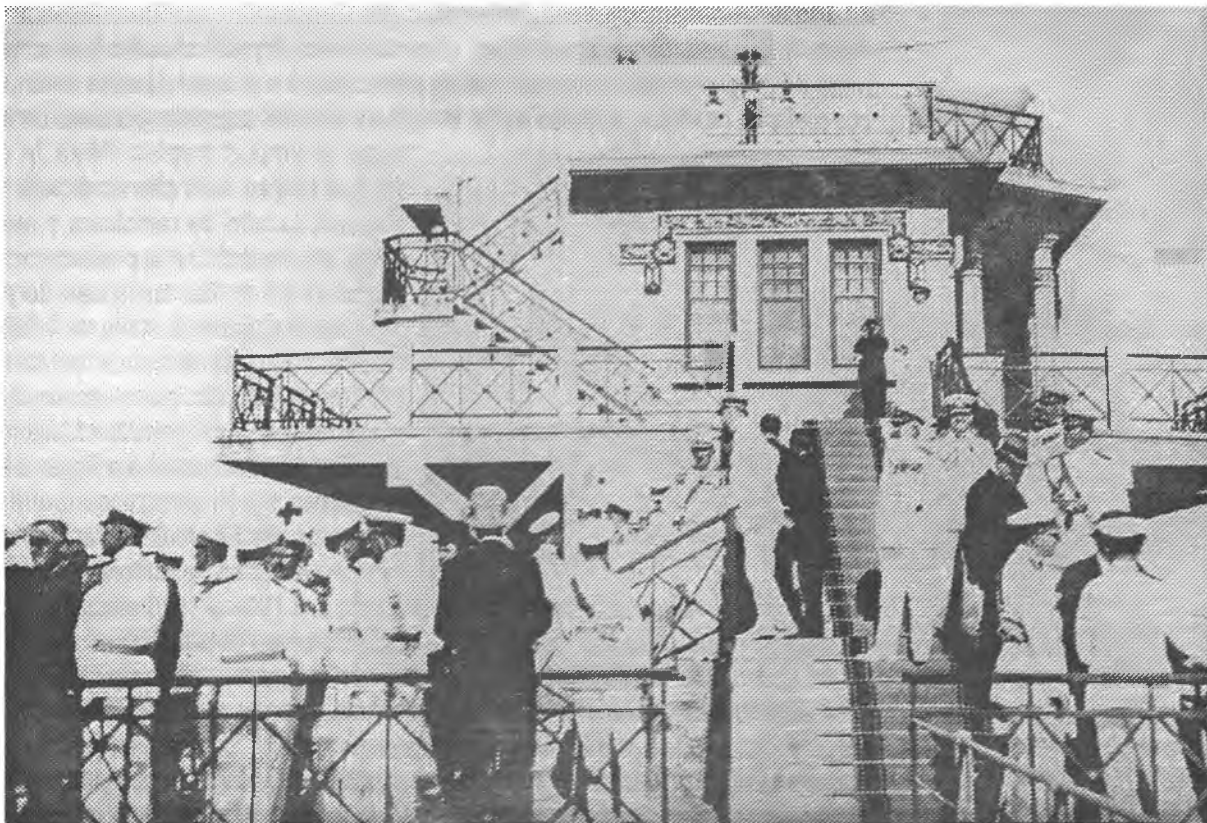
Portul Constanța la 1900

au determinat o reducere însemnată a devizului, fără a afecta calitatea lucrărilor și posibilitățile de dezvoltare viitoare a portului. În timp optim, Saligny a reușit să recupereze lucrările neexecutate de antrepriza Hallier.

Digul de larg cu zidul de gardă a fost construit pe o fundație de arocamente pe care s-au așezat blocuri din beton de câte 36 tone fiecare. Acestea au fost dispuse în trepte spre interiorul bazinului, înălțimea capului digului fiind de 7,5 m, iar lățimea de 8 m. La partea superioară a digului s-au executat, pe o lungime de 706 m, zidul de gardă înalt de 5,5 m. Lungimea totală a digului era de 1.377,56 m, iar costul lui s-a ridicat la 7.963.623 lei. S-a construit integral digul de sud care, împreună cu digul de apărare a platformei, se întindea pe o lungime de 1.497 m pe direcția est-vest. La extremitate s-a instalat farul roșu. Costul total a fost de 1.050.000 lei. A fost finalizat digul de intrare cu o lungime de 119,27 m, construit paralel cu digul de larg, costurile fiind de 194.000 lei. La extremitatea de intrare în port s-a instalat farul verde și tot pe acest dig s-a ridicat Pavilionul regal. Această clădire a fost proiectată și construită de inginerii și constructorii portului ca omagiu pentru regina Elisabeta, mare admiratoare a marinei și a mării. Regina Maria avea să scrie în memoriile sale că de pe terasa căsuței îngrădită cu fier “cu odăi ce semănau cu cabinele vapoarelor” urmărea împreună cu regina Elisabeta, dimineața, plecarea navelor din port. În timp ce regina Maria flutura un șervet echipajului, Elisabeta “prin megafon, striga bune urări vapoarelor ce se depărtau”. (Maria, Regina României, *Povestea vieții mele*, vol. II, Editura Eminescu, Piața Presei Libere 1, București, p. 341-342). Concomitent cu construirea digurilor s-au început și lucrările la cheuri, prevăzute a se realiza pe o lungime de 7.010 m conform proiectului general. S-a

executat cheul digului de larg, cheurile molului vechi, cheul de nord, cheul silozurilor, cheul de la molul de cereale și vite, iar cheul pentru cărbuni a fost amenajat pe porțiuni apreciabile.

O atenție deosebită a acordat inginerul Anghel Saligny bazinului de petrol pe care l-a introdus în interiorul portului, urmând să fie amenajat la digul de sud. În acest sector, pentru delimitarea bazinului s-au construit cheurile necesare, patru dane în lungime de 40 m la care s-au amenajat instalațiile necesare pentru încărcarea produselor petroliere în vapoare.



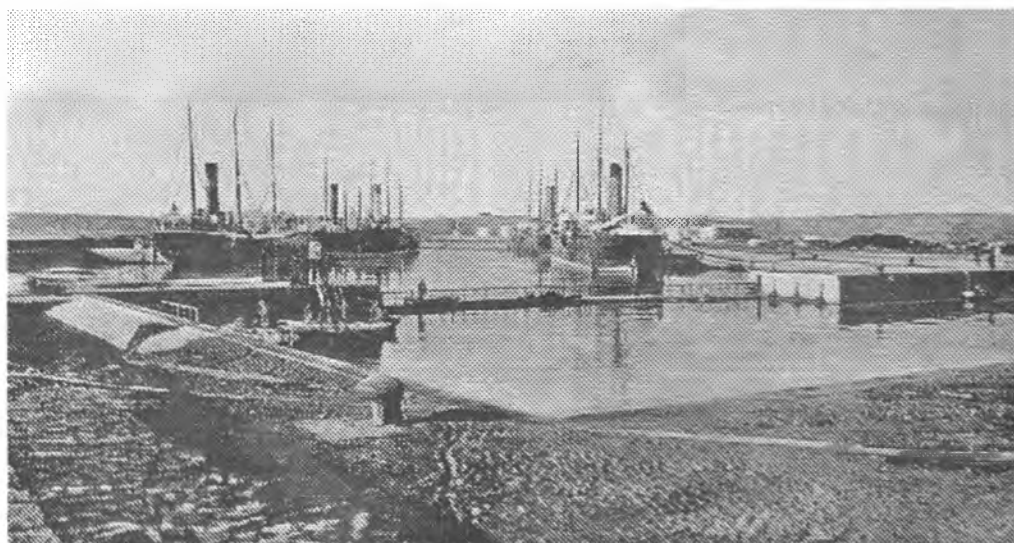
Pavilionul regal

Lucrările pentru construirea stației de petrol au început în anul 1902, ea fiind amplasată în zona de vest a portului. Aici, în partea de sus a falezei, s-au construit linii ferate pentru vagoane cisternă și rezervoare de 700 mc necesare pentru primirea produselor. În partea de jos s-au construit primele trei rezervoare de 5.000 mc și s-au instalat conductele și pompele pentru transportul produselor spre tancurile petroliere.

Stația a fost pusă în exploatare la 27 mai 1904. O zi mai târziu, la 28 mai 1904, guvernul aproba normele pentru exploatarea stației. Prin acest act normativ statul își rezerva dreptul de a construi noi rezervoare și a exploata instalațiile pentru încărcarea petrolului, benzinei și păcurii. Se prevedea numărul rezervoarelor ce trebuiau construite, taxele ce se percepeau ș.a. Până la primul război mondial s-au construit 39 de rezervoare de 5.000 mc și unul mai mic de 1.250 mc. Pomparea din rezervoare în tancurile petroliere se făcea prin conducte speciale, debitul fiind de 220 mc/oră. Costul lucrărilor la instalațiile pentru exportul produselor petroliere a fost de 6.456.518 lei.

Digurile de apărare și cheurile delimitau 6 bazine: bazinul digului de larg, bazinul vechi, bazinul silozurilor, bazinul pentru produse lemnoase, bazinul de cărbuni și bazinul pentru petrol.

În paralel cu lucrările pentru adăpostire s-au executat, în primii ani într-un ritm mai lent, și lucrările de derocare și dragare pentru obținerea adâncimii prevăzute în proiect de 8,25 m, iar în bazinul de petrol de 9,25 m. Începând cu 1904, după finalizarea digurilor, lucrările de derocare și dragare s-au executat mai intens.



Bazinul de petrol

Pe anumite porțiuni aceste operațiuni s-au făcut în condiții dificile. Bunăoară, la cheul de nord, imposibilitatea spargerii stâncilor a impus modificarea proiectului general prin prelungirea acestui cheu cu 50 m spre mare. S-a reușit adâncirea la 8 m a apei în bazine, iar la bazinul de

petrol la 9,25 m. Materialul dragat și derocat a fost întrebuințat la rambleerea platformelor. Devizul lucrărilor de derocare și dragare s-a ridicat la suma de 2.466.774 lei.

Proiectul general prevedea amenajarea unei platforme portuare în suprafață de 119 ha. Această lucrare a necesitat un volum uriaș de muncă întrucât cheurile fiind construite la distanță mare de piciorul malului suprafața trebuia rambleată. S-a început cu zona de-a lungul cheurilor cu completarea molurilor. A rămas astfel în mijlocul viitoarei suprafețe portuare un lac care a trebuit



Conducte de petrol în port (1905)

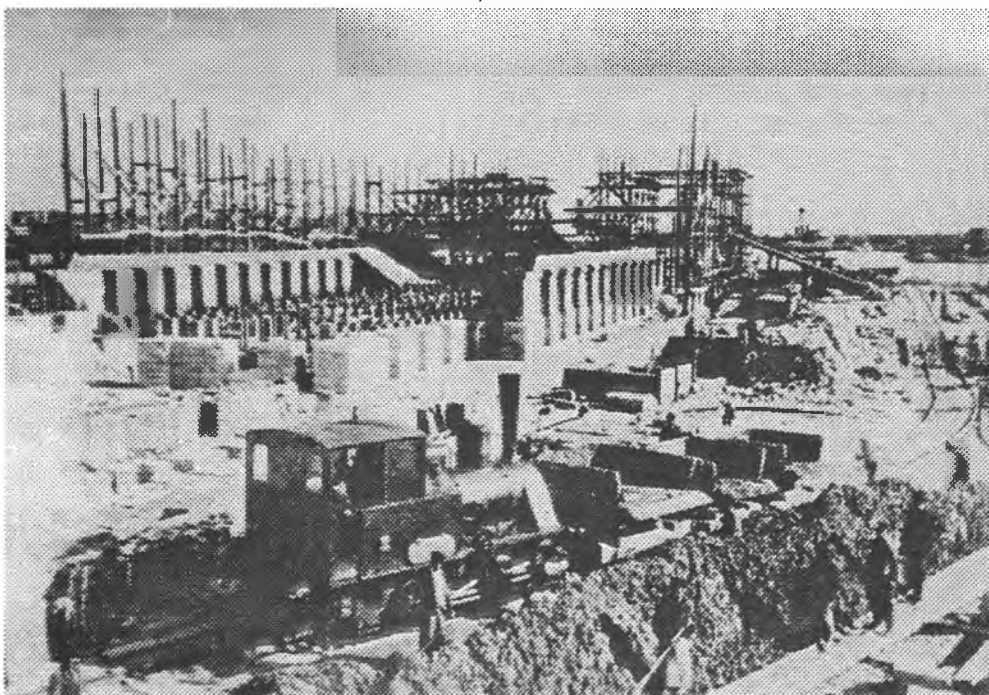
secat și umplut treptat. Până în anul 1916 s-au câștigat asupra mării prin rambleere 118 ha în incinta portuară. Lucrări de rambleere s-au mai executat la stația de depozitare a produselor petroliere pe o suprafață de 11 ha, iar la cea de primire pe 8 ha. Costurile s-au ridicat la suma de 4.529.247 lei.

Întrucât rambleerile s-au efectuat în principal cu pământ extras din malul de nord-vest, acesta a început să se surpe, periclitând linia ferată de acces în port. Pentru constructori s-a impus de urgență efectuarea unor studii pentru consolidarea malurilor. Lucrările au fost încredințate antreprizei A. Mangoianu care n-a reușit să le realizeze, contractul fiind reziliat.

Consolidarea malurilor s-a continuat în regie, între anii 1904 și 1916 efectuându-se lucrări de consolidare pe aproximativ 400 m, cheltuielile ridicându-se la 748.600 lei.

Începând cu anii 1904-1905 s-au început lucrările pentru utilarea portului cu instalațiile necesare exportului de cereale și produselor petroliere, precum și pentru realizarea unei legături moderne de transmitere a informațiilor și datelor prin cablu. Conducerea portului s-a preocupat de așezarea cablului de legătură între Constanța și Constantinopol în cursul lunii mai 1905. Lucrarea era prevăzută și în convenția semnată la 17 februarie / 1 martie 1899 cu Germania. Ceremonia deschiderii lucrării s-a desfășurat în prezența regelui Carol I și a altor oficialități, la 16 mai 1905, prilej cu care s-a dat citire unui act comemorativ. În document se preciza că s-a pus "în noul port Constanța, piatra de temelie, hotar de unde a pornit lanțul de sârmă purtător al gândului care străbătând marea va lega țărml României cu acela al Împărăției Otomane". (Regele Carol I, *op. cit.*, p. 516). Desfășurarea propriu-zisă a cablului a început în ziua de 27 mai 1905, operația fiind efectuată pe parcursul a 39 de ore de o firmă germană. După probe cablul a început să fie utilizat efectiv la 20 iulie 1905. S-a asigurat astfel o legătură modernă între România, Germania și alte țări din nordul Europei și mai departe spre Turcia, Grecia, Asia Mică și Persia.

După darea în exploatare a podului peste Dunăre, traficul de cereale spre portul Constanța a crescut simțitor, fiind absolut necesară construirea silozurilor. Pentru a asigura depozitarea



Aspect de pe Șantierul portului Constanța

cerealelor, între anii 1901 și 1908 s-au amenajat 9 magazii provizorii. Inginerul Anghel Saligny, pornind de la experiența dobândită în porturile Galați și Brăila, precum și în porturile vizitate a acordat o atenție deosebită efectuării studiilor în teren, proiectării și construirii silozurilor. Saligny a proiectat construirea a patru silozuri din beton dispuse în perechi, cu estacadă de-a lungul cheului, ceea ce crea și un aspect estetic construcțiilor. Fiecare magazie-siloz avea 250 compartimente cu o capacitate de 441.320 hl ce corespundea unei cantități de 30.000 tone cereale: grâu, secară, porumb, orz și ovăz. Prin intermediul instalațiilor mecanice achiziționale de la firma

"Luther" din Brauchwig, se puteau încărca 125 tone cereale/oră.

Lucrările la silozuri au început în anul 1904, construindu-se până în anul 1909 magazinele nr.1 și 2, iar la cea de-a 3-a și a 4-a executându-se numai fundațiile. Primul siloz a fost echipat cu

instalațiile necesare însilozării cerealelor sosite în vagoane, încărcarea din magazii în vagoane și curățirea cerealelor în cursul anului 1909. Aceasta a permis ca la 27 septembrie 1909, în prezența familiei regale, a membrilor guvernului și a unei numeroase asistențe să se desfășoare festivitatea de inaugurare oficială a portului. Cu această ocazie, prin intermediul instalațiilor de la prima magazie-siloz, s-a încărcat cu cereale destinate exportului vaporul Iași.

În actul comemorativ căruia i s-a dat citire cu acest prilej se arăta:

Carol I

*Prin grația lui Dumnezeu și voința națională
Rege al României.*

De când România a întrupat Dobrogea prin voința ostașilor săi în războiul neatârării și s-a făcut stăpână la malurile Mării Negre, gândirea mea a fost pironită la mijloacele de-a înlesni exportul țării în tot cursul anului. În scop de a deschide României căile nesfârșite ale mărilor, am împreunat cele două maluri ale Dunării între Fetești și Cernavodă ridicând mărețul pod "Regele Carol I" iar în anul 1896 am pus temelia portului Constanța, a cărui inaugurare o facem astăzi.

De atunci, treptat cu mijloacele de care am dispus, am avut grijă înainte de toate de a asigura isprăvirea lucrărilor pentru exportul cerealelor și al petrolului, care reprezintă 85% din exportul țării.

Nădăduim că Dumnezeu va hărăzi României liniște și îmbelșugare, ca să putem isprăvi cât mai curând portul întreg, menit să slujească la propășirea economică a scumpei noastre patrii. Astăzi a 27-a zi a lunii septembrie 1909 și al 43-lea an al Domniei mele, am inaugurat asemeni prima magazie cu cereale, din cele 4 ce se clădesc de față fiind M.S. Regina, A.A. Principele Ferdinand, moștenitorul tronului, Principesa Maria, Înaltul cler, miniștrii mei, președinții și vicepreședinții Corpurilor Legiuitoare, înalți demnitari ai statului, fruntașii oștirii mele și corpul tehnic.

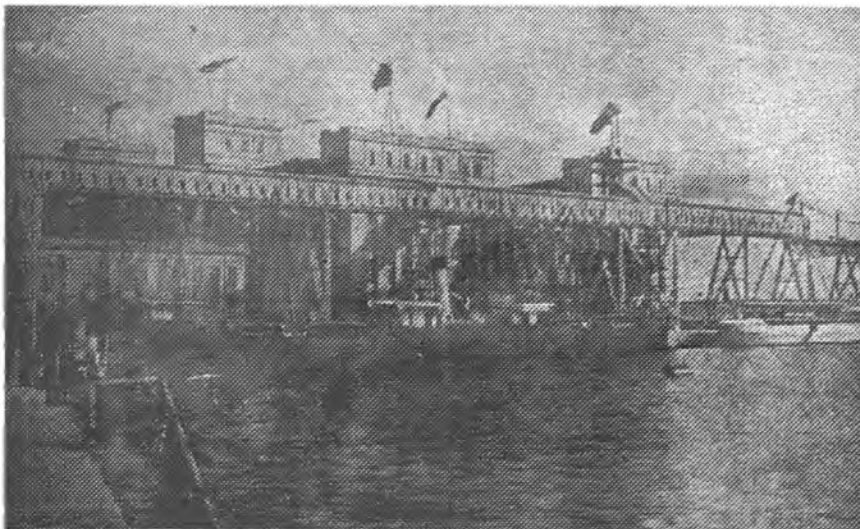
Spre amintire am semnat acest document încheiat în trei exemplare, hotărând ca după sfințirea lucrărilor făcută de P.S.S. episcopul Dunării de Jos un exemplar să fie așezat în zidirea cea mare a silozurilor de cereale ce se dă acum spre folosință comercianților, al doilea exemplar să fie așezat în zidul farului de la capătul digului dinspre larg, iar al treilea să fie păstrat în Arhiva Statului"

Au semnat documentul Carol I, Elisabeta, Maria, Ferdinand, I. C. Brătianu, general G. Budișteanu, M. Pherekyde, Em. Costinescu, S. Haret, T. Stelian, V. Morțun, A. Carp, A. Djuvara, Nișon, A. Saligny. (Apud, dr. Mircea Roșculeț, *op. cit.*, p. 157-158).

Actul comemorativ a fost zidit în partea dinspre mare a primei magazii cu silozuri și în zidăria farului "Carol I", pe locurile respective așezându-se câte o placă de bronz pe care s-a scris: "Noi, Regele Carol I al României, pus-am această piatră în ziua de 27 septembrie 1909, cu prilejul inaugurării portului Constanța".

După citirea și zidirea documentului comemorativ, a luat cuvântul V. Morțun, care a subliniat, între altele, "până acuma vieții noastre economice îi lipsea un organ de respirație permanentă. Acum plămâni țării s-au întregit, organismul nostru economic s-a săvârșit. De acum în tot cursul anului, pe toate vremurile, rodul muncii noastre, bogățiile noastre vor avea neîntrerupta scurgere." (*"Analele Dobrogei"*, I, 1920, nr. 1, p. 98).

Adresându-se asistenței, inginerul Anghel Saligny arăta că "nu sărbătorim numai săvârșirea unor lucrări din portul Constanța, ci îndeplinirea unui întreg program urmat cu atâta străduință de Maiestatea Voastră. Prin facerea portului Constanța cu adâncimea și instalațiile speciale pentru cereale, ați dat putința de a se reduce navlul cerealelor prin sporirea capacității vapoarelor și scurtarea timpului de încărcare. Toate acestea vor contribui ca să putem susține mai cu folos concurența pe piețele mondiale. În ce privește industria noastră de petrol, ea nu ar fi putut lua dezvoltarea de acum fără lucrările pe care le inaugurați astăzi". Ilustrul proiectant pe care V. Morțun îl caracterizase în discursul său "una din podoabele strălucitei domnii" a regelui Carol I își încheia discursul cu precizarea atât de importantă că "numai inginerii români mai toți ieșiți din școala noastră de poduri și șosele au lucrat la conceperea și executarea lucrărilor portului". (*Ibidem*, p.99).



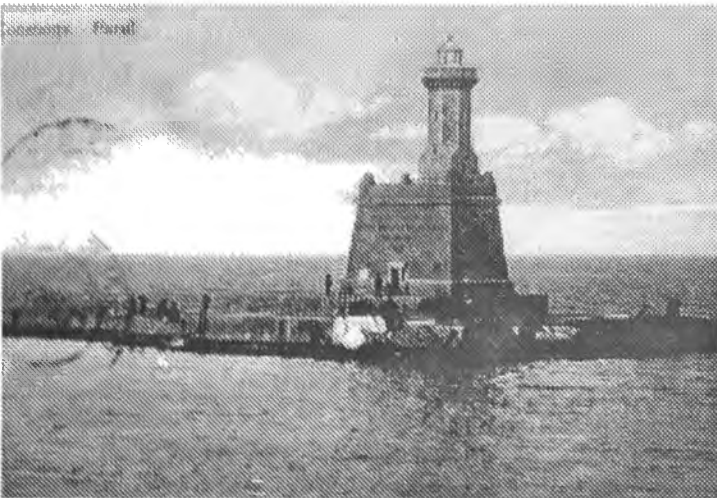
Inaugurarea portului
Constanța
(27 septembrie 1909)



Anghel Saligny

În încheierea înălțătoarei ceremonii a luat cuvântul regele care a arătat că "putem privi acest port ca factor de căpetenie al propășirii noastre economice și ca o mândrie națională.... Activitatea acestui centru comercial care se va desfășura desigur fără daune pentru porturile noastre dunărene, va fi adevăratul barometru al dezvoltării economice. De aceea am credința că marile lucrări ce s-au săvârșit până acum nu sunt decât un început față de ce rezervă viitorul și că Constanța va deveni peste un timp nu prea îndepărtat unul din cele mai importante porturi ale Mării Negre". (*Ibidem*, p. 100).

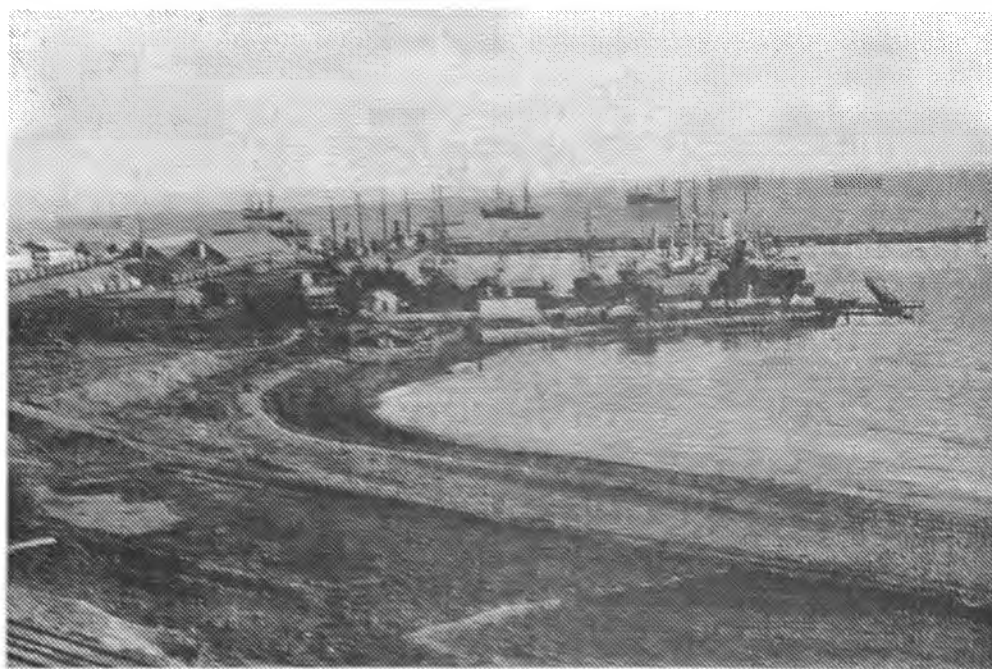
Finalizarea lucrărilor la digurile principale a permis instalarea aparatelor orientării navelor pe timp de noapte și ceață. La extremitatea digului de larg s-a construit farul mare sau, cum s-a numit, farul alb, montat într-un frumos turn de piatră. Farul a fost amplasat la înălțimea de 21,75 m deasupra nivelului mării și la 17,09 m deasupra digului de larg. Era luminat cu o lampă electrică cu 104 becuri Carcel, cu lumină albă și scipiri la 1/2 secundă vizibilă la 13 mile. Pe fațada dinspre sud s-a amplasat basorelieful lui Carol I, pe fațada dinspre nord basorelieful lui Traian, iar pe latura de vest s-a montat inscripția: "Portul Constanța mărit și apărat de valurile mării sub domnia Regelui Carol I". A fost denumit "Farul Carol I" și a devenit unul din simbolurile portului Constanța. În prelungirea digului de larg s-a ancorat o geamandură cu fluier și lumină ce delimita zona de arcamente rămasă de la construcția digului. La intrarea în port, s-au construit două faruri din metal, de formă cilindrică, înalte de 11 m, cu două lumini, verde și roșu. Aceste faruri funcționau alternativ, fiind vizibile pe timpul nopții la 3 mile.



Farul "Carol I"

La extremitatea digului de sud, lângă far, s-a instalat o sirenă ce intra în funcțiune pe timp de ceață și viscol pentru marcarea intrării în port și orientarea navelor. A fost organizat serviciul de telegrafie fără fir prin montarea unor instalații capabile să stabilească legătura între stație și navele Serviciului Maritim Român (S.M.R.) până la o distanță de 500 km de port.

Concomitent cu lucrările de construlare a digurilor și cheurilor, la începutul anului 1902, a demarat și activitatea de instalare a căilor ferate portuare. Această rețea a fost extinsă pe măsura avansării lucrărilor de rambleere, rețeaua feroviară s-a extins corespunzător. În anul 1904 s-au început lucrările de tăiere a unui tunel în malul de vest al portului, realizându-se o legătură dublă și mult mai bună cu stația Palas. Până la intrarea României în război, lungimea liniilor ferate portuare au ajuns la 40 km.



Vedere generală 1905

Între anii 1904-1907, de-a lungul cheului de nord, s-au ridicat 7 magazii de lemn pentru depozitarea mărfurilor. În spatele uzinei electrice, s-a construit o clădire cu parter și etaj unde s-au amenajat, la început, 27 de birouri pentru administrația portuară. Lucrările în regie au continuat până la sfârșitul anului 1910, când inginerul Anghel Saligny s-a retras de la conducerea șantierului de construcție și modernizare a portului Constanța. Perioada în care Saligny a condus lucrările rămâne, prin realizările înfăptuite, una din cele mai fertile din istoria portului. Se impune însă precizarea că din cauze independente de voința lui Saligny, îndeosebi de ordin financiar, unele lucrări au fost amânate. Cu toate acestea, valoarea totală a lucrărilor realizate în cea de-a doua fază de construcție s-au ridicat la suma de 49.130.846 lei.

Conducerea șantierului a fost preluată de M.Râmniceanu, care a impus ca principiu general executarea lucrărilor prin întreprindere. Lucrările hidrotehnice pentru care existau utilaj, material și

personal specializat se executau mai departe prin regie. Inginerul Mihai Râmniceanu a stabilit, de asemenea, un nou program de eșalonare a lucrărilor ce s-au înscris în cea de-a treia etapă de construcție a portului.

Între anii 1912-1915 s-a construit magazia a treia cu silozuri, care însă nu a putut fi echipată cu instalații necesare utilizării. S-a realizat și fundația la cea de-a patra.

Pentru îmbunătățirea legăturilor celorlalte mijloace de transport și a personalului spre cheuri, instalații, clădiri ș.a., precum și a orașului cu portul, s-au amenajat până în anul 1916 șosele pietruite în lungime de 6,5 km.

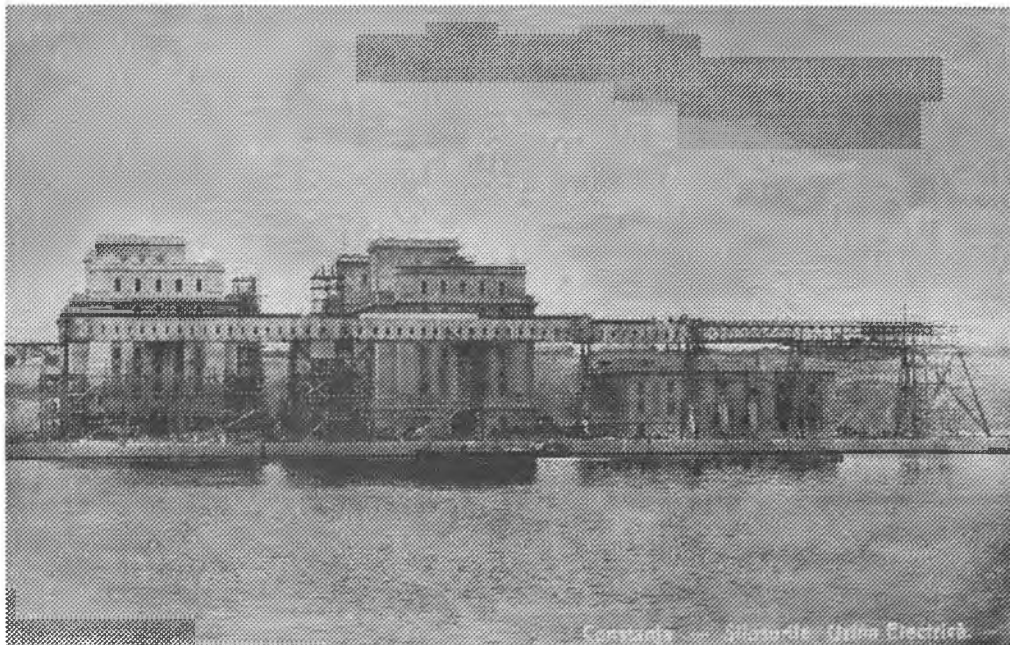
Conform prevederilor proiectului general, pe platforma cheului de la digul de est trebuia construită o gară maritimă și feroviară.

Clădirea urma să adăpostească serviciile necesare și călătorii care se ambarcau sau se debarcau de pe pasagere, precum și pe cei care utilizau transportul feroviar. Lucrările la fundație au început în anul 1912 prin baterea pilonilor de beton armat. Din cauza lipsei de fonduri, precum și a războiului construcția gării maritime a fost oprită, proiectul fiind reluat după primul război mondial. Pe cheul de nord, unde acostau de regulă vapoarele S.M.R.-ului, s-au ridicat clădiri necesare acestui serviciu, vămii, poștei, serviciului sanitar, căpitania și poliția portuară. Tot aici s-a amenajat provizoriu și gara portului. Aceste construcții au impus prelungirea cheului de nord cu 150 m. La cheul de la molul de cereale și vite s-au executat lucrări pe o lungime de 350 m. La stația de petrol s-a dublat linia pentru primirea vagoanelor cisternă și conductele prin care se pompa păcura. S-a construit un rezervor de recepție a produselor petroliere. Pe platforma bazinului de petrol s-a ridicat o magazie metalică pentru depozitarea bidoanelor de petrol și benzină. Pentru sporirea capacității de înmagazinare temporară a produselor petroliere, al căror export a crescut simțitor, s-au mai construit încă 11 rezervoare de 5.000 mc și unul de 1.000 mc necesar motorinei. Se impune precizarea că, între anii 1910-1916, societățile petroliere interesate în exportul produselor petroliere au avansat suma de 1.100.700 lei care a fost utilizată la construcția rezervoarelor. Toate aceste realizări făceau parte din planul alcătuit în anii 1903-1904 de *Comisiunea petrolului* menit să faciliteze dezvoltarea industriei de țitei în România și mai ales exportul acestor produse. Același plan prevedea construirea a trei conducte între Băicoi și Constanța. În anul 1912 a început construirea primei conducte, ea fiind dată în folosință în anul 1919.

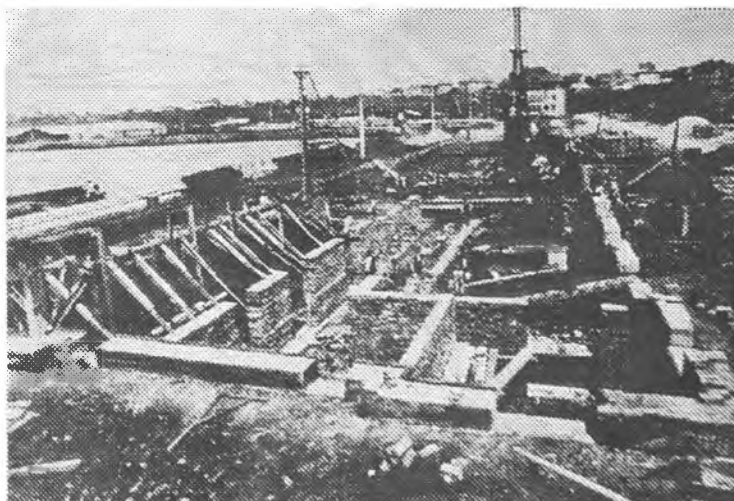
Sub conducerea inginerului Mihai Râmniceanu s-a realizat și o instalație de încărcare a cerealelor sosite în port în vagoane direct în vapoare fără a mai fi însălozate. Pentru personalul portului s-au mai construit 20 de locuințe.

În toamna anului 1914 la conducerea Direcției portului Constanța a fost numit Grigore Casimir. Până la evacuarea Constanței ca urmare a înaintării trupelor inamice, eveniment produs la 9 octombrie 1916, s-au continuat lucrările la șoseaua de acces, s-a realizat împrejmuirea provizorie a portului și s-a amenajat o baie pentru lucrătorii de la siloz. O altă preocupare a lui Grigore Casimir a constat în eficientizarea serviciilor portuare prin separarea compartimentului de construcție de cel de exploatare. Valoarea totală a lucrărilor realizate în cea de-a treia fază de construcție s-a ridicat la suma de 10.624.237,90 lei.

Pentru ca cititorul să-și poată face o imagine asupra dotării portului Constanța până la intrarea României în război trebuie să precizăm că treptat s-au achiziționat 8 locomotive, 98 de vagoane, precum și așa, numitele vase de servitute portuară. Această preocupare a început încă din anul 1886 când Ministerul Lucrărilor Publice a înzestrat

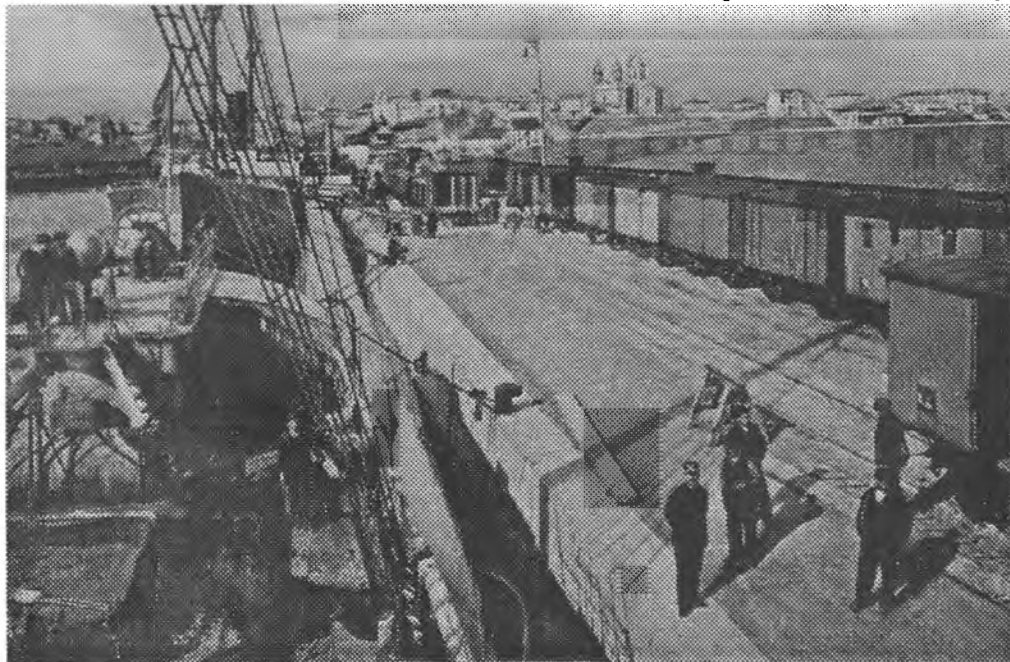


Silozurile 1910



Construcția
Gării Maritime

portul cu două bacuri, vasul de salvare "Constanța", pilotina "Mangalia", șlepul "Tuzla" și două mahoane. Acestora li s-au adăugat remorcherile "Amaryllis", "Juliette" și "Andree", draga



Vedere generală 1912

"România", o șalupă cu vinciuri, șalande, o macara plutitoare, o șalupă pentru stingerea incendiilor, două bărci pentru scafandri, gabare ș.a.

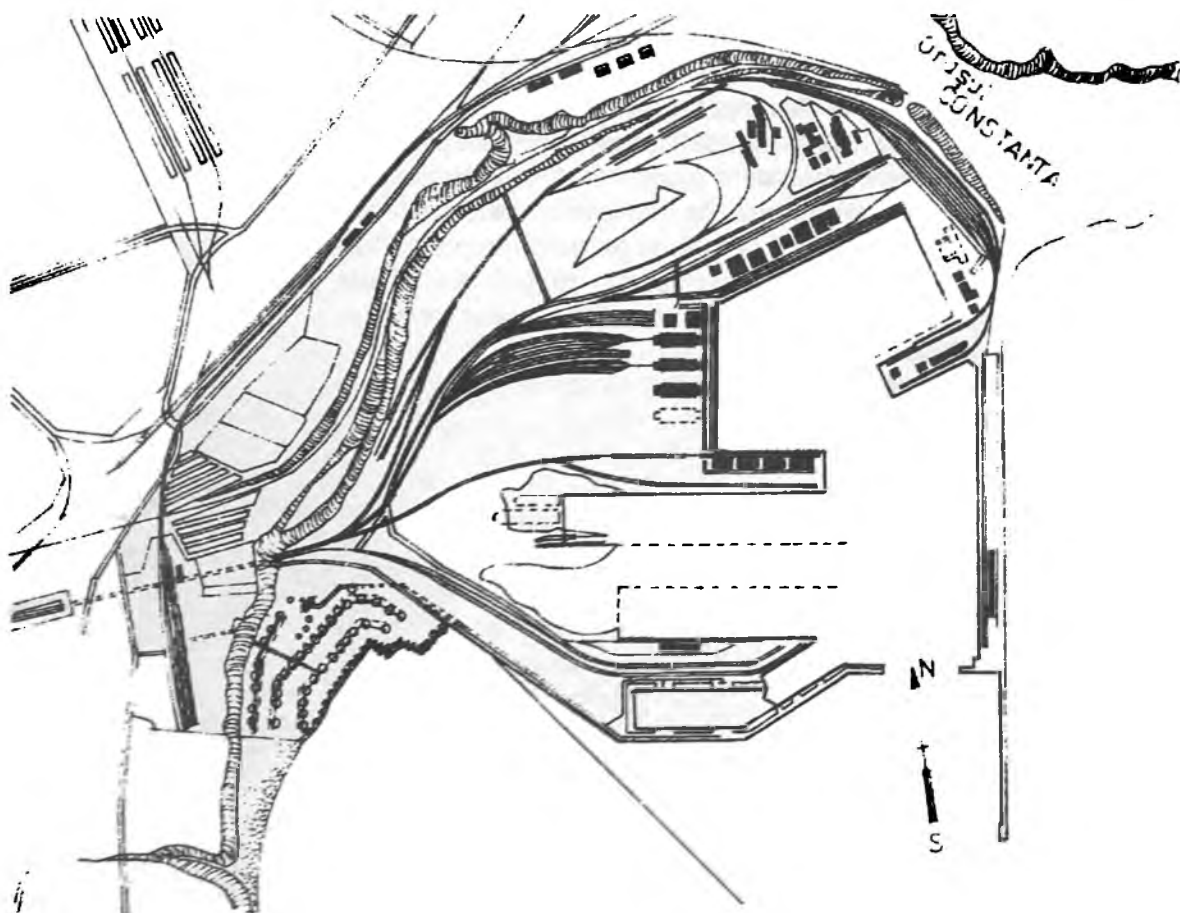
Dezvoltarea activității portuare, atât în ceea ce privește construcțiile, cât și traficul maritim, a impus amenajarea în zona de nord a unei suprafețe de 25.000 mp pe care s-au amplasat, începând cu anul 1892, cu caracter provizoriu, atelierelor pentru reparația navelor S.M.R.-ului, vaselor de servitute și instalațiilor portuare. Atelierelor au fost organizate pe secții de ajustaj, montaj și strungărie, cazangerie, arămarie, fierărie, tâmplărie, lăcă-

tușărie, vopsitorie, tinichigerie, atelier naval și dulgherie, turnătorie și modelare și secția de reparații scule.

Pentru a putea efectua reparații la corpul navelor până la 1.000 tone, în zona de vest a molului de vite și cereale s-a amenajat cu ajutorul firmei Benrather din Düsseldorf o hală de halaj longitudinală.

Bilanțul lucrărilor de construcție și modernizare efectuate arată că după mai bine de 20 de ani de activitate, până în vara anului 1916, s-a executat cea mai mare parte din lucrările portuare prevăzute în proiectul general. Digurile de apărare a portului au fost executate în totalitate, lungimea

totală fiind de 2.993,83 m. Suprafața bazinului portuar se întindea pe 60 ha, iar zona de avanpost pe 13 ha. Din cei 7.010 m de cheuri s-au amenajat 4.312 m ce delimitau patru bazine: bazinul digului de larg, bazinul vechi, bazinul silozurilor, bazinul de petrol. La bazinul pentru produse forestiere și cărbuni trebuiau executate o serie de



Schița portului din 1916

lucrări. Prin rambleuri și amenajări s-au obținut platforme în suprafață de 137 ha, din care în interiorul portului 118 ha. Malurile de nord-vest s-au amenajat pe o lungime de 400 m. Din cele patru

silozuri s-au construit și utilat două, la cel de-al treilea s-a executat numai clădirea, iar la al patrulea fundațiile. Pentru primirea și predarea produselor petroliere din vagoane cisternă, la stația de petrol s-au construit șase linii cu șase rezervoare de 700 mc capacitate; la stația de depozitare s-au construit 39 rezervoare de 5.000 mc și unul de 1.250 mc, precum și instalațiile de încărcare a produselor din rezervoare în tancurile petroliere. În aceeași perioadă s-a mai executat uzina electrică portuară cu instalațiile aferente și diferite clădiri. Ca urmare a lucrărilor de dragaj și derocări în bazinele portului s-au obținut adâncimi între 8 și 8,50 m, iar în bazinul de petrol 9,25 m. Investițiile alocate lucrărilor de construcție și modernizare a portului, realizate până în vara anului 1916, s-au ridicat la suma de 69.778.943 lei aur, adică 2.250.933.645 lei. (vezi anexa nr.1)

Au mai rămas de executat lucrări la cheuri, molul produselor forestiere, montarea instalațiilor mecanice și electrice la magazia a treia cu silozuri, construirea celei de-a patra magazii cu silozuri, clădiri pentru servicii, completarea și pavarea rețelei de șosele, dragări și derocări în bazine ș.a.

Dacă pentru principalele produse ale economiei naționale destinate exportului: petrol, cereale, cherestea, se realizase într-o mare măsură infrastructura necesară, pentru mărfurile de import și de tranzit nu existau instalațiile aferente (hangare, antrepozite, macarale electrice ș.a.) în afară de platforme și câteva magazine de lemn.



Ceea ce caracterizează în primul rând activitatea unui port este evoluția traficului său, natura și valoarea mărfurilor, numărul pasagerilor, al vaselor intrate și ieșite, capacitatea și direcțiile de navigație ale acestora, precum și locul pavilionului național în cadrul mișcării maritime. Toate aceste elemente joacă un rol important în progresul portului, ele fiind totodată expresia stadiului la care a ajuns economia unei țări. Prin întreaga sa activitate portul reflectă, întocmai ca un seismograf, toate modulațiile ce le cunoaște economia în anumite perioade.

În activitatea de trafic și mișcarea maritimă a portului Constanța până în anul 1916 s-au înregistrat trei faze: 1879-1895; 1896-1909; 1910-1916. După cum reiese din datele statistice (vezi anexa 2) încă din 1879 traficul de export a ocupat un loc prioritar, Constanța devenind, cu timpul, în primul rând un port de export al principalelor produse ale economiei românești. Aceeași sursă ne arată că s-au înregistrat perioade de creștere puternică a traficului, dar și de regres determinate de circumstanțe economice și politice interne și internaționale.

Factorii de decizie au acordat și Constanței, prin Legea din 15 februarie 1880, regimul de porto-franco. După aproape doi ani de la aplicarea acestui regim, Prefectura județului Constanța raporta, la 11 octombrie 1882, Ministerului de Interne că "experiența de până acum a probat că existența portului franco pentru orașul Constanța este departe de a realiza beneficiile care s-au avut în vedere la crearea lui". (*D.T.D.D.* p.93). Se solicita guvernului ridicarea regimului de porto-franco până când comerțul va deveni mai înfloritor. La 3 februarie 1883 regimul de porto-franco a fost desființat.

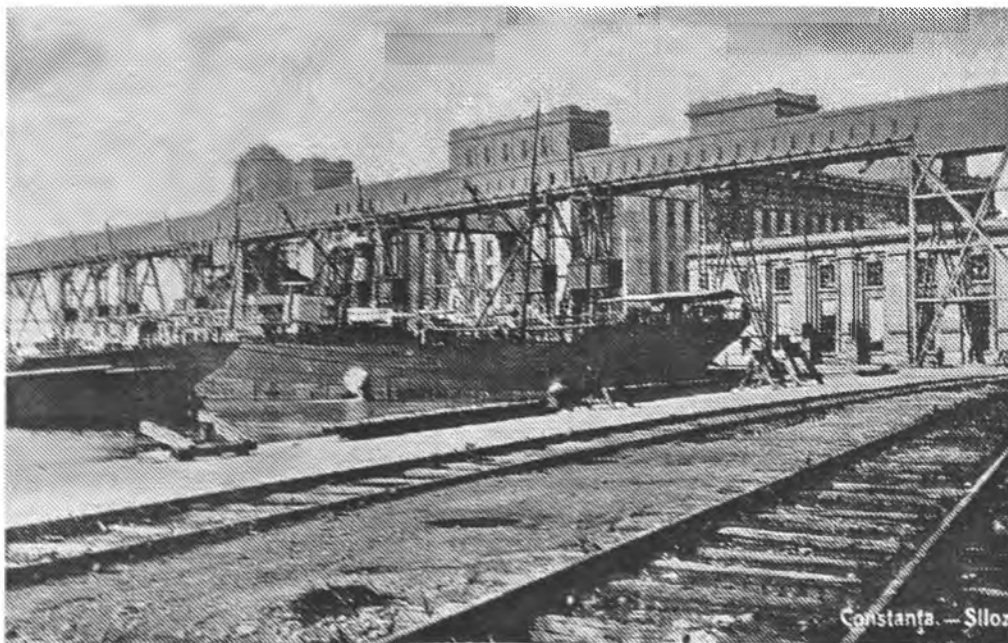
Între produsele de export ale economiei românești, cerealele au ocupat un loc prioritar în traficul portului Constanța. Încă din anul 1879 s-au exportat 54.441 tone cereale pentru ca în anul 1880 traficul să scadă la 158 tone. În anii următori cifrele au crescut, dar au continuat să se înregistreze fluctuații în trafic determinate de producția agricolă și de cererile de pe piețele statelor vecine, îndeosebi ale Ungariei și Poloniei.

Până în anul 1895, cerealele exportate au provenit mai ales din regiunea dintre Dunăre și Marea Neagră. Din datele Vamei Constanța reiese că în anii 1890/1891, spre exemplu, s-au exportat din Dobrogea 41.860.712 kg, iar din restul țării numai 1.442.580 kg. În lunile de iarnă, când navigația pe Dunăre era închisă sau se desfășura cu greutate, prin portul Constanța se exportau cereale și din alte zone ale țării. După darea în exploatare a liniilor ferate București-Fetești, Făurei-Fetești și Îndeosebi a podului peste Dunăre, cantitățile de cereale provenite din stânga fluviului au sporit. Spre exemplificare precizăm că pe linia ferată Cernavodă-Constanța s-au derulat, în anul 1895, 192.000 tone, iar în 1905 - 327.000 tone.

Revenind la exportul de cereale datele statistice consemnează, în 1895, 69.009 tone pentru ca în 1896 cantitatea să sporească la 168.820 tone. Datorită unei recolte mal slabe și a crizei economice, în anii 1899 și 1900 s-au înregistrat cantități mai mici, de 54.243 tone și, respectiv, 61.715

tone, pentru ca ulterior cifrele să sporească treptat. Până la intrarea în funcțiune a primului siloz, cerealele erau încărcate din vagoane ori magazii de hamali cu sacii, operație ce necesita cheltuieli mari și determina numeroase pierderi. Magaziile existente în port în care se stocau cerealele pentru export nu corespundeau obiectivului pentru care au fost construite, fiind expuse pe timp de furtună inundațiilor. Un alt neajuns care a creat dificultăți traficului de cereale până în anul 1909 l-au constituit taxele mari ce se plăteau pentru mutarea vagoanelor de pe o linie pe alta.

Darea în exploatare a primei magazii-siloz a creat un adevărat



Silozurile 1902

"boom" al traficului de cereale în portul Constanța. Dacă în 1909 s-au exportat 267.806 tone cereale, în anul 1910 cantitatea a crescut la 551.656 tone. Până la primul război mondial cel mai mare export de cereale s-a înregistrat în anul 1911, când statisticile consemnează 556.900 tone. Începând cu 1912, datorită introducerii unor măsuri prohibitive la export ca urmare a deteriorării

situației din Balcani, traficul descrește, media fiind de 227.980 tone.

Un alt produs important al exportului românesc realizat prin portul Constanța l-a constituit petrolul și produsele derivate. Traficul produselor petroliere a început în anul 1895, după darea în exploatare a podului peste Dunăre. Cantitățile au sporit după punerea în funcțiune a stației de primire și depozitare a produselor petroliere, acest tip de trafic depășind cu mult pe cel de cereale.

În mesajul la deschiderea Corpurilor Legiuitoare din 15/28 noiembrie 1904, Carol I aprecia că dezvoltarea industriei petroliere românești "a fost ajutată de înființarea la Constanța a rezervoarelor și a portului de petrol, care înlesnesc într-un mod sigur și ieftin exportul acestui nou izvor de bogăție a pământului nostru". (Regele Carol I, *op.cit.*, p.499). Dacă în 1897 se exportau numai 89 tone, în anul financiar 1912-1913 la Constanța s-au încărcat în tancurile petroliere 797.882 tone. Majoritatea produselor se exportau spre Anglia, Germania, Franța, Olanda și Italia. Pe primul loc între exportatori s-a situat societatea "Steaua Română" care de altfel exploata intens țițeiul din câmpurile petroliere românești.

Produsele lemnoase s-au situat în traficul portului pe locul al treilea. Dacă în anul 1897 traficul înregistra 93 tone, în anul 1910 acesta crescuse la 69.991 tone. Încărcarea acestor produse din portul Constanța se executa îndeosebi în lunile de iarnă, când activitatea porturilor dunărene se desfășura mai greu.

Pe lângă aceste produse de bază ale traficului portuar, treptat s-a înregistrat o diversificare a mărfurilor destinate exportului, cantitățile nefiind însă deosebit de mari. În anul 1903 s-au exportat douăzeci și cinci categorii de mărfuri, ceea ce corespunde, conform traficului vamal, cu 576 articole. Cea mai mare cantitate de mărfuri diverse s-a încărcat la Constanța în anul 1905 când au fost înregistrate 69.600 tone.

În traficul de export al portului Constanța un anumit procent l-au înregistrat produsele alimentare, vitele și lâna. Pe piața Turciei, Palestinei și Egiptului se trimiteau din Constanța mari cantități de brânză, pește sărat, unt, lapte, ouă ș.a. Numai Turcia solicita 80,5 % din exportul românesc de brânză. Vitele mari și mici aveau bune deosebi de desfacere în Grecia, Palestina, Malta și Egipt. Lâna se încăca pentru Turcia, Franța, Germania, Grecia și Italia.

Cifrele totalului au evoluat în funcție de exportul produselor de bază ale traficului portuar. În anul 1879 pe total la export s-au înregistrat 61.822 tone, în 1895 se consemnează 72.194 tone, iar în 1905, 520.090 tone. Cifra maximă de 1.255.540 tone este atinsă în 1911.

Traficul de import prin portul Constanța a înregistrat o curbă sinuoasă, cifrele fiind însă în general în creștere. Importurile au constat din produse finite: mașini-unelte, laminate, fier brut, fontă, produse manufacturiere, medicamente ș.a. ce s-au transportat cu navele spre Constanța din porturile Angliei, S.U.A., Germaniei și Franței. Cantități importante de cărbune s-au adus până la primul război mondial din Anglia, Germania și Turcia. Importul s-a reluat încă din anul 1879, când s-au descărcat 5.627 tone mărfuri. Mari cantități s-au importat în anii 1898 și 1899, cifrele situându-se la 126.315 tone și, respectiv, 136.498 tone. Cele mai mari cantități s-au importat în anul 1907, totalul ridicându-se la 226.850 tone. Au predominat în acest an produsele de fierărie și mașini în volum de 126.101 tone și cărbuni de 67.142 tone. Din Italia, Grecia, Olanda și Franța s-au importat diferite tipuri de uleiuri. Lămâi, cafea, stafide, vanilie, piper, ceai ș.a., numite în epocă "coloniale", s-au adus în portul Constanța din Egipt, Turcia, Olanda, Franța și Grecia. Maximul la această categorie de produse s-a înregistrat în anul 1913, când importul s-a situat la 14.197 tone.

În activitatea portului un loc aparte l-a ocupat până la primul război mondial traficul pasagerilor. În anul 1879 au sosit în portul Constanța 5.480 pasageri și s-au îmbarcat pentru porturile din Orientul Apropiat și porturile grecești 13.474 călători. În anii următori cifrele călătorilor scad ori cresc în funcție și de diferite evenimente politice internaționale. După înființarea S.M.R.-ului și creșterea parcului de nave străine ce sosesc la Constanța. călătorii din Polonia, Germania și țările vest-europene găsesc prin principalul port al României la Marea Neagră calea cea mai scurtă spre Turcia, Grecia, Palestina și Egipt. Serviciul Maritim Român a înființat agenții maritime la Constantinopol, Pireu, Alexandria și reprezentanțe la Varna, Salonic, Iaffa, Haifa, Beirut, Izmir, Tripoli, Port-Said, Malta, Napoli, Valencia, Marsilia, Alger.

Dezvoltarea traficului și a mișcării maritime a impus conducerea portului Constanța măsuri de reglementare a taxelor portuare. Astfel, la 11 iulie 1910 s-a dat publicității "Regulamentul pentru aplicarea și perceperea taxelor de port în portul Constanța", căruia, la 6 august același an, i s-au adus unele modificări. Conform prevederilor taxele se plăteau în funcție de tonaj. Navele de la 10-500 tone plăteau 0,22 lei/tonă; 501-1.000 tone, 0,40 lei; 1.001-1.500 tone, 0,55 lei; 1.501-3.000 și mai mari 0,65 lei/tonă. Taxele se reduceau în funcție de cantitățile de mărfuri încărcate sau descărcate în port. Se percepeau de asemenea taxe de pilotaj și salvare cu scutiri parțiale sau

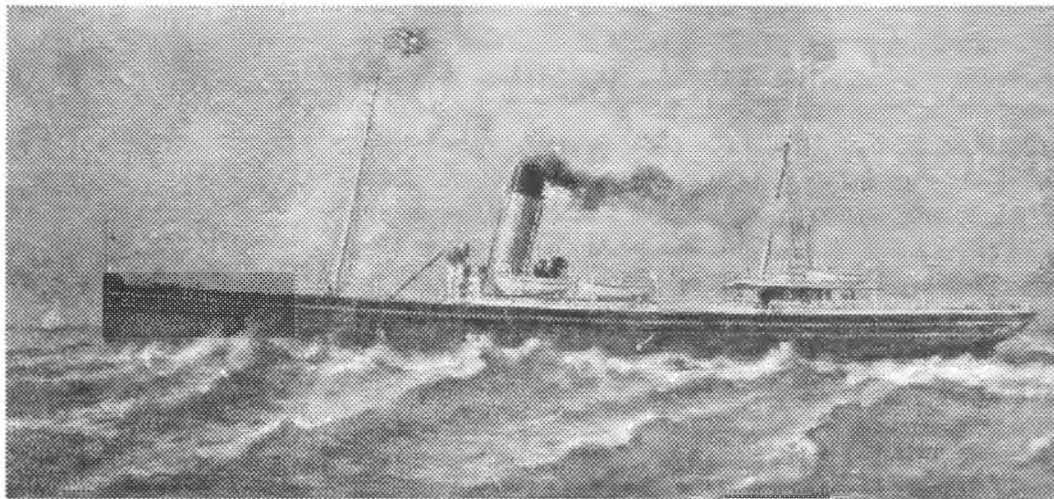
totale pentru navele S.M.R.

Importante venituri s-au obținut din exploatarea stației de petrol și a celor două silozuri. Chiria anuală pentru rezervoare era de 8.000 lei la benzină și derivate și 13.500 lei la păcură. S-au încasat taxe de descărcare, pompare, curățire și spălare a rezervoarelor. Stația de petrol a portului a încasat, între 1904 și 1915, suma de 2.552.219,90 lei. Darea în exploatare a primului siloz a determinat întocmirea, la 29 iunie 1910, a "Regulamentului pentru exploatarea magaziiilor cu silozuri, din portul Constanța", ce preciza modalitățile de funcționare, operațiunile ce se executau în silozuri, durata însilozării, taxe ș.a. Taxele se încasau în funcție de perioada de însilozare, luându-se în calcul și operațiunile de curățire, uscare și manipulare.

În evoluția portului Constanța mișcarea maritimă a constituit o activitate strâns legată de traficul mărfurilor, de relațiile externe ale României, de interesul pe care diferite companii de navigație l-au arătat acestora, de înființarea și activitatea S.M.R.-ului.

Între lucrările remarcabile inițiate de statul român la sfârșitul secolului al XIX-lea, alături de construirea podului peste Dunăre și deschiderea șantierului de modernizare a portului, se înscrie și înființarea S.M.R. și crearea unei flote maritime necesară transportării produselor economiei românești spre piețele internaționale.

Cu toate că au existat preocupări și în perioada anterioară, abia la 28 aprilie 1895 Consiliul de Miniștri a emis o hotărâre prin care se organiza un serviciu de navigație maritimă dependent de Ministerul Monopolului Public. Directorului Regiei Monopolurilor Statului, Grigore Manu, care a avut un rol decisiv în constituirea Navigației Fluviale Române (1891), dar și a S.M.R.-ului, i s-a aprobat să utilizeze 2,5 milioane lei din fondurile porturilor dunărene pentru organizarea instituției



Nava "METEOR"

și achiziționarea primelor nave. (vezi Valentin Ciorbea, Carmen Atanasiu, "Flota Maritimă Comercială Română - un secol de istorie modernă (1895-1995)", Editura Fundației "Andrei Șaguna", Constanța, p.51-52). De la o societate austriacă s-a cumpărat vaporul "Medeea" cu care, la 26 august 1895, s-a inaugurat linia Brăila-Constantinopol, iar de la o societate engleză s-a adus nava "Meteor".

Începând cu 26 septembrie 1896 aceasta a navigat între Constanța și Constantinopol pe așa-numita Linie Orientală.

Așa cum stabilise parlamentul, prima linie maritimă regulată de călători Constanța-Constantinopol a fost inaugurată oficial la 14 septembrie 1895. Se făcea astfel un pas decisiv în dezvoltarea relațiilor comerciale externe ale României și crearea flotei maritime. Ulterior s-a deschis un nou credit de 10 milioane lei cu care în anul 1897 s-au cumpărat pasagerele "Principesa Maria" și "Carol I", prima navă modernă a S.M.R.-ului. În același an, în cadrul S.M.R.-ului s-a constituit serviciul de mărfuri ce a funcționat la început cu un parc de cinci nave: "Dobrogea", "București", "Iași", "Turnu Severin", "Sulina". În septembrie 1897 nava "București" a inaugurat linia maritimă Dunăre-Rotterdam. Creditul de 10 milioane lei s-a dovedit insuficient, întrucât prețul de achiziționare a vapoarelor menționate mai sus a fost cu 40-50% mai mare decât cel prevăzut. În luna mai 1898 s-a votat un nou credit de 4 milioane lei destinat cumpărării de noi vapoare cu care trebuiau îmbunătățite transporturile spre Egipt și porturile grecești. Datorită crizei din anul 1900 fondul a fost anulat. Abia în anul 1905 s-au acordat noi fonduri ce au permis construirea vaporului de călători și poștă "România", ce a navigat pe linia Constanța-Constantinopol. În anii 1906-1907 s-au achiziționat navele "Împăratul Traian" și "Dacia" cu care s-a prelungit linia Constanța-Constantinopol-Pireu până la Alexandria.

Întrucât Linia Occidentală înregistra mari deficite datorită capacității mici a navelor românești, S.M.R.-ul a întocmit în anul 1912 un program de dotare cu vapoare de tonaj superior. În anul 1913 s-au cumpărat navele "Bucegi" și "Carpați" de 7.200 tone fiecare și "Durostorul" de 1.410 tone.

Spre sfârșitul anului 1913 s-a înființat prima societate de navigație particulară denumită "România", care a achiziționat în anul următor patru categorii de 6.500-6.600 tone, și anume: "Milcovul", "Oltul", "Siretul" și "Jiul". La diferite șantiere din Anglia și Franța s-au mai comandat încă

șase nave pentru transportul mărfurilor.

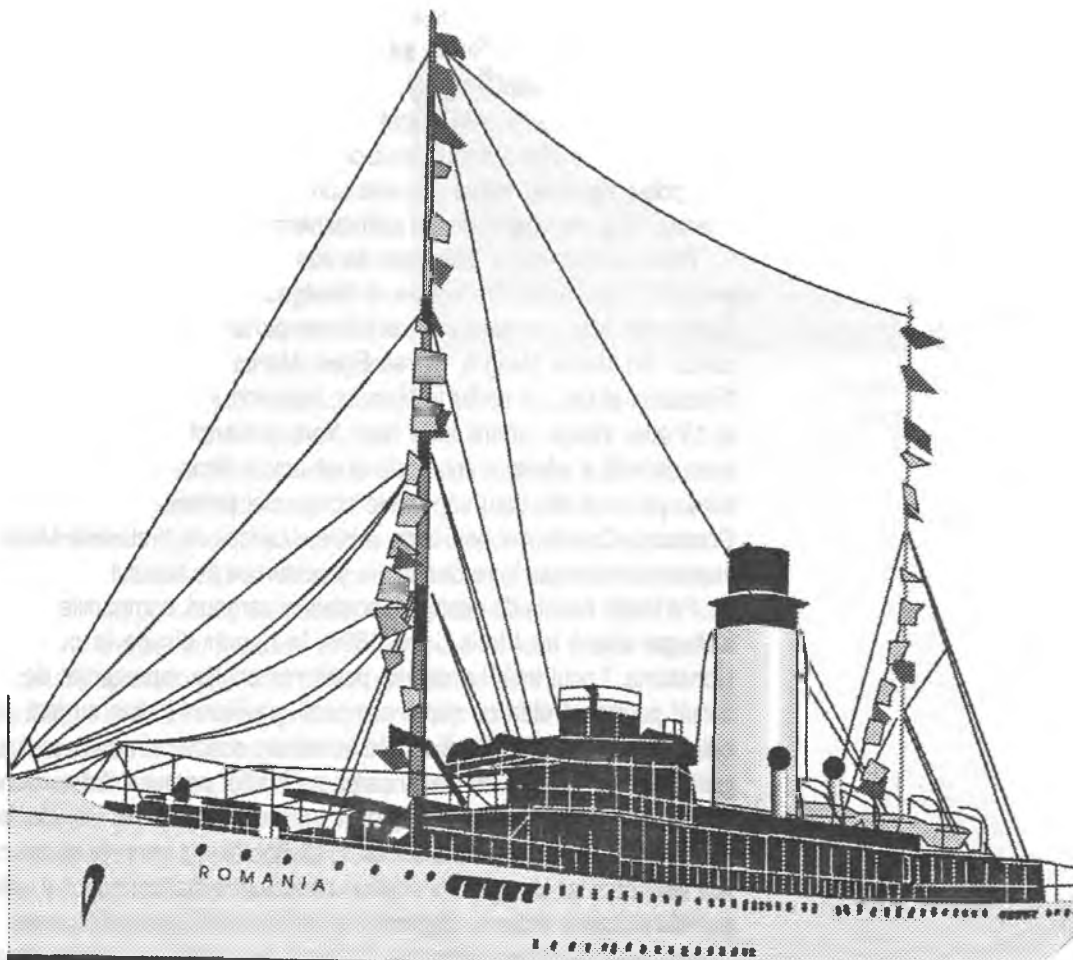
În activitatea S.M.R.-ului s-au înregistrat de la an la an mari deficite financiare, iar navele sale n-au reușit decât în mică măsură să acopere nevoile de transport ale țării. Cu toate acestea, prin navele sale, cunoscute în epocă sub denumirea de "Lebedele albe" ale Mării Negre, România s-a înscris, începând cu anul 1895, ca o prezență activă în transporturile maritime europene.

Dacă înainte de reunirea Dobrogei cu România companiile de navigație europene interesate în comerțul cu zonele riverane ale Mării Negre și-au dirijat corăbiile spre Constanța în funcție de navlul ce apărea, de produsele de export, fără a păstra o ritmicitate anuală, după 1878 interesul pentru acest port românesc a sporit treptat. Legarea Dobrogei cu teritoriile din dreapta Dunării prin podurile Fetești-Cernavodă, inaugurarea lucrărilor de modernizare a portului Constanța, dorința României de a participa la schimbul internațional de valori au fost principalii factori care au determinat unele companii de navigație străine să-și sporească numărul navelor ce navigau spre porturile românești.

În evoluția mișcării maritime a portului Constanța până la primul război mondial se disting

două etape: 1879-1896 și 1897-1914. În prima perioadă, atât la categoria navelor intrate, cât și la cele ieșite, cifrele au fost oscilante. Dacă în anii 1879 și 1880 statisticile au consemnat, la categoria navelor intrate, 711 și, respectiv, 782, ulterior numărul a scăzut oscilant de la an la an. Până în anul 1882 au predominat corăbiile cu pânze, iar din 1883 prioritate au avut navele cu propulsie mecanică. Apropiate de statistica navelor intrate în prima etapă s-au aflat și cifrele celor ieșite din portul Constanța. În primii doi ani, 1879 și 1880, totalul a fost de 716 și 678, ulterior parcul anual s-a micșorat, oscilând până în 1896. În primii trei ani au predominat corăbiile pentru ca ulterior să domine și la această categorie navele moderne. Pe total, între anii 1879-1896, numărul vapoarelor ce au ancorat la Constanța a fost mai ridicat decât cel al navelor cu pânze. Astfel, în portul Constanța au operat 7.844 vase, din care 4.467 cu vapori și 3.417 cu pânze. În intervalul 1897-1914 numărul vaselor ce au ancorat în portul Constanța a sporit considerabil. În anul 1896 au intrat 760 nave, din care 608 cu vapori și 152 cu pânze. Maximul a fost înregistrat în anul 1913, când totalul s-a ridicat la 1.166 vase. În ceea ce privește navele ieșite cifrele cresc la 750 în anul 1896, oscilând în anii următori, pentru a atinge în 1913 un total de 1.613 vase. În perioada 1897-1914, numărul total al navelor a fost de 13.135, din care 10.931 vapoare și 2.204 corăbii.

Diferențele dintre cele două etape sunt vizibile și-n ceea ce privește tonajul navelor. Astfel, capacitatea totală a navelor intrate între anii 1879-1896 a fost 4.155.203 tone registru, ceea ce înseamnă un tonaj mediu de 533 tone registru. Între anii 1897-1914, capacitatea navelor a fost de 15.120.875 tone cu un tonaj mediu de 1.152 tone, deci o dublare față de prima etapă. Datorită adâncimii mici a bazinului portuar multe nave n-au putut acosta la cheu, fiind obligate să efectueze operațiunile de încărcare ori descărcare în radă, manevrele dovedindu-se costisitoare și periculoase. Dintr-un raport al viceconsulului Franței la Constanța, din 23 martie 1893, aflăm că "englezii au aproape tot monopolul exporturilor, germanii aprovizionează comerțul local preț de 50%, austriei transportă mult - acest fenomen este datorat absenței pavilionului francez care nu poate sau



Nava "ROMÂNIA"

nu știe să găsească încărcături, în timp ce "Deutché Levente - Line" din Hamburg, înființată de numai câțiva ani, își găsește aici câștigul în timp ce vapoarele Lloydului austriac frecventează acest port în mod sigur și cu beneficii și în timp ce englezii fac aici un comerț important". (*D.T.D.D.*, p. 170).

Sporurile înregistrate în cea de-a doua etapă s-au datorat faptului că după 1896 numărul companiilor și al pavilioanelor prezente în portul Constanța s-a mărit considerabil. Pavilionul austriac a fost reprezentat de compania "Lloyd" din Triest care pe una din liniile sale a organizat spre portul Constanța curse regulate bisăptămânale. Cel italian era reprezentat prin compania "Navigazione Generale Italiene" din Roma tot prin curse bisăptămânale. Compania "Deutché Levente - Line" efectua trei curse săptămânale, astfel că pavilionul german a fost o prezență importantă în portul Constanța. Pavilionul elen a fost reprezentat de compania "Naviğațiunea Ionică" ale cărei nave efectuaau curse bisăptămânale. Companiile "Westcott Line" din Londra și "Jhonston Line" din Liverpoole efectuaau voiaje regulate spre Constanța, astfel că pavilionul englez a fost o prezență importantă în principalul nostru port maritim.

Portul Constanța a fost legat de alte porturi europene și prin intermediul liniilor de vapoare poștale. Compania "Genoveze di Navigazione" din Genova avea două curse la 14 zile spre Constanța. Prin intermediul a trei linii compania "Lloyd" din Triest puneă Constanța în legătură cu porturi din Marea Neagră, Marea Egee, Marea Adriatică și Marea Tireniană. Compania franceză "Frassiniet et Co", cu sediul la Marsilia, lega portul Constanța cu importantul port francez prin curse la 17 zile. Voiaje lunare între New York și Constanța a organizat compania "Fabre Line". Pe aceeași rută a efectuat voiaje de două luni și firma "Byron Steanship Co Ltd" din Londra. Patru curse pe lună efectuaau vapoarele companiei poloneze "Gdynia Amerika Line" ce navigau între Constanța-Constantinopol-Haiffa și Pireu. Compania "Palestine Maritime Lloyd" din Palestina avea vapoare ce navigau între Constanța și porturi de pe litoralul estic al Mării Mediterane.

Pe lângă navele de pasageri, poștale și cargouri, companiile menționate mai sus, cărora li s-au adăugat altele au trimis după 1896, în număr din ce în ce mai mare, tancuri petroliere la Constanța. Locul întâi l-a deținut pavilionul englez reprezentat de nouă companii de export. L-a urmat pavilionul elen cu șapte companii, pavilionul italian cu trei, pavilioanele francez, olandez, belgian cu câte două. Pavilioanele american, suedez și danez au fost reprezentate de câte o singură societate. Odată cu declanșarea ostilităților primului război mondial și închiderea strâmtoarelor din Marea Neagră, traficul și mișcarea maritimă ale portului Constanța au stagnat.

Este cunoscut că în vara anului 1916 România a intrat în război cu dorința arzătoare de a realiza visul secular al poporului nostru - constituirea statului național unitar român. Înfăptuirea acestui deziderat istoric major a implicat, în contextul militar-politic creat în S-E Europei, luarea unor măsuri politico-militare adecvate. O atenție deosebită s-a acordat organizării defensive a Dobrogei, îndeosebi a frontierei de sud, a litoralului maritim și a portului Constanța, obiectiv strategic de o mare importanță ce putea juca un rol logistic hotărâtor. O parte din personalul portului Constanța a fost mobilizat, iar din cei rămași s-a constituit un detașament de apărare sub comanda căpitanului comandor Frunzianesco Angelo. La 13 august 1916, acest detașament a organizat un baraj la sud de Constanța din 37 de mine "Hertz" și la nord de port din 33 de mine din același tip, misiune la care a fost utilizat ca puitor de mine remorcherul "Ovidiu". Având în vedere că România dispunea de posibilități reduse de apărare a litoralului maritim, sarcina apărării au preluat-o forțele navale ruse constituite în divizia numită "Forțele navale ruse în România", comandată de amiralul Patton. Escadra rusă a avut misiunea de a instala posturi de observare pe litoral, de a planta 1.000 de mine la 10 mile în larg de portul Constanța, de a amplasa în preajma orașului baterii de coastă și antiaeriene. Planul de apărare a Constanței nu a fost respectat în întregime, rușii instalând o singură baterie, o stație T.F.S. și câteva plase antisubmarin la intrarea în port, cu totul insuficiente respingerii unui atac inamic.

Încă din primele zile ale intrării României în război, efectele distructive se vor abate cu putere și asupra teritoriului românesc dintre Dunăre și Mare. Crâncenele lupte dezlănțuite pe liniile de apărare, bombardamentele de artilerie, repetatele atacuri aeriene declanșate de inamic au produs în rândul trupelor și populației civile numeroase victime. Cu tot eroismul depus de ostașii români, ocuparea Constanței s-a produs în cursul zilei de 9 octombrie 1916. Aprobarea pentru părăsirea localității a venit din partea generalului Zaiioncikovsky, comandantul corpului rus, abia în dimineața zilei de 9 octombrie 1916, cu câteva ore înainte de intrarea inamicului în oraș. Din această cauză, "mulți dintre noi am plecat - după cum arăta O. Mumuianu, prefectul județului, într-un raport trimis la 11 octombrie 1916 din Hârșova primului ministru, miniștrilor de externe și război, precum și Marelui Cartier General - luând un mic geamantan, alții nici atât, deoarece m-am îngrijit înainte de toate să evacuăm răniții, apoi actele secrete, arhivele consiliului și populația ce a vrut să plece.

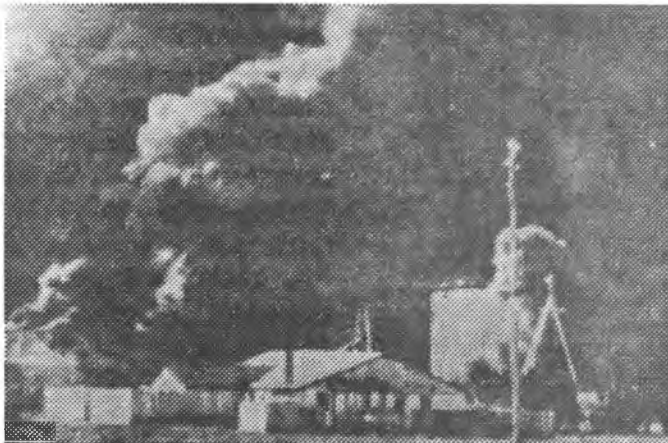
(“Dobrogea jună”, XIV (1919), nr. 3 din 25 decembrie). Personalul portuar a fost nevoit să se evacueze, portul fiind ocupat de trupele inamice.

Noua conducere bulgară a aplicat practici administrative ce depășeau imaginația cea mai sadică, astfel că regimul instaurat de ocupații a fost “deosebit de crunt”. (Augustin Deac, Ion Toacă, *“Lupta poporului român împotriva cotropitorilor 1916-1918”*, București, 1978, p.16). Scopul principal al prezenței autorităților de ocupație a fost de a procura cereale și materii prime pentru industrie, mai ales pentru cea de război, de a jefui și transporta peste graniță toate bunurile ce puteau fi folosite. Pentru portul și orașul Constanța, ocupația a constituit una din cele mai grele perioade din întreaga istorie a existenței lor. Conform unei înțelegeri încheiate la 2 decembrie 1916, la Sofia, toate bunurile găsite la Constanța au fost capturate, considerate pradă de război și împărțite între germani, bulgari și turci. O parte din instalațiile stațiilor de pompare au fost evacuate de personalul românesc pentru a nu permite inamicului să încarce produsele petroliere rămase. Ce a mai rămas din instalații au fost jefuite de inamic ori s-au degradat datorită neîntreținerii. Din magazinele orașului și portului au fost ridicate următoarele cantități de cereale: 10.340 tone grâu, 80 tone secară, 4.500 tone făină, 4.750 tone porumb, 1.775 tone ovăz, 415 tone fasole, 500 tone țărâțe, la care se adaugă cele 10 tone făină cumpărate din fondurile locuitorilor orașului Constanța pentru aprovizionare. Potrivit unei statistici întocmită la sfârșitul războiului de administrația portului, valoarea cerealelor din silozurile și magazinele sale se ridică în momentul pătrunderii inamicului în orașul Constanța la circa o jumătate milion lei, iar a celor petroliere la 64 milioane lei. Dintr-un protocol întocmit pe 9 noiembrie 1916 de ocupații aflăm că în port erau depozitate 133.000 tone benzină, 55.000 tone gaz, 27.800 tone catran, 21.390 tone ulei pentru motoare, 1.150 tone ulei mineral ș.a. care au fost jefuite de germani, fiindu-le necesare aprovizionării flotei aeriene și submarinelor.

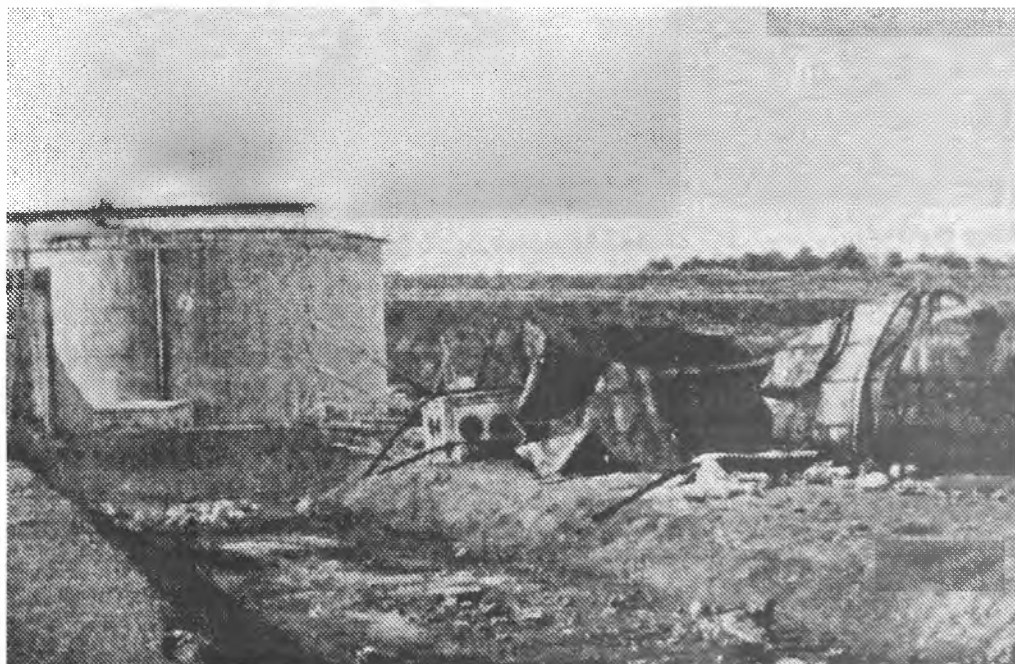
La aceste pierderi s-au adăugat rechiziționarea și distrugerea instalațiilor portuare. Astfel Stația de petrol cu cele treisprezece rezervoare a fost distrusă prin incendiu. La magazia siloz nr.1 toate instalațiile au fost descompletate. Cea de-a doua magazie a fost utilizată până în 1918, fiind la evacuare jefuită de instalații. Vasele și celelalte instalații portuare au fost scufundate. Locuințele și clădirile portului au fost transformate în grajduri și cazărmi. Conducta de petrol a statului este ridicată și montată spre Giurgiu, linia ferată Cernavodă-Constanța deteriorată în întregime, iar uzina electrică a fost distrusă într-un așa grad că după război autorităților române le-au trebuit mai bine de patru ani pentru a o refaca.

Cea mai mare parte a mașinilor și uneltelor de reparații au fost ridicate de inamic. Mai mult de jumătate din liniile ferate portuare au fost demontate de administrația inamică. Locuințele personalului portuar au fost transformate în lagăr pentru prizonieri. Alte clădiri au fost jefuite de tot ce se putea transporta. De la hala de calaj s-a demontat cea mai mare parte din instalații, celelalte au fost lăsate să se degradeze. Nu au scăpat jafului și distrugerilor nici instalațiile și clădirile carierei Canara.

Dintr-un tabel păstrat în fondul de arhivă al Direcției Navigației Maritime aflăm că în timpul ocupației inamicul a executat unele lucrări în portul Constanța în interes propriu. Acestea au constat din două hangare de linie pentru hidroplane, două șoproane, câteva barăci, un local de baie, evaluate la sfârșitul războiului la 155.000 lei. În cei doi ani de ocupație, traficul și mișcarea maritimă au încetat, portul fiind transformat în port militar. Situația a devenit și mai alarmantă când s-a făcut

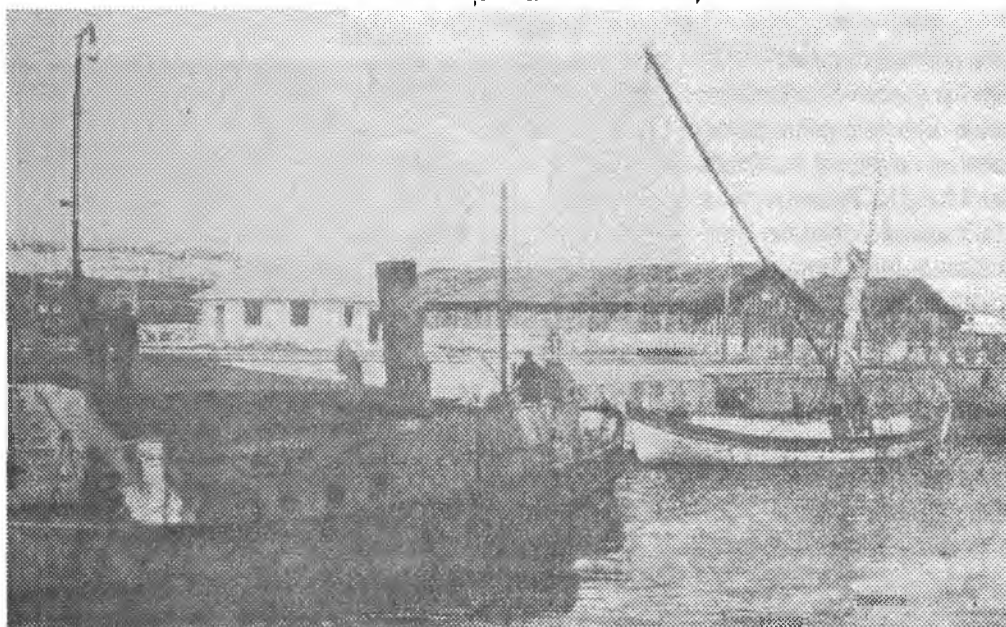


Rezervoarele de petrol incendiate din portul Constanța (1916)



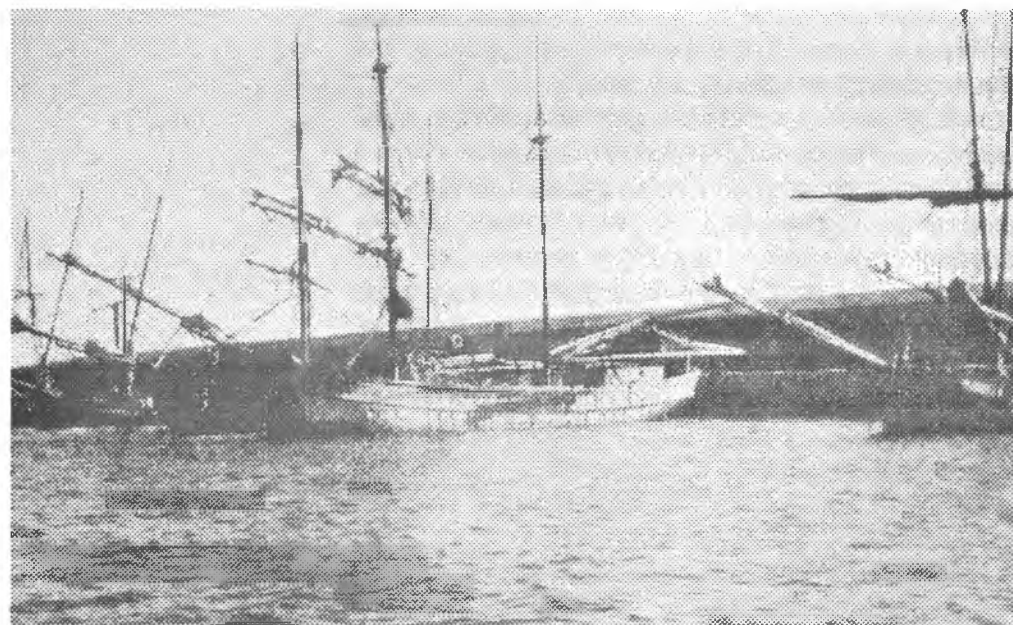
Rezervoare distruse

cunoscut Tratatul de pace din 1918 de la București, care, prin onerosul articol 10, obliga România să cedeze ocupanților Dobrogea împreună cu portul Constanța, ceea ce punea sub semnul întrebării comerțul maritim românesc, cu toate că României i se asigura ieșirea la Marea Neagră prin fâșia Cernavodă-Constanța.

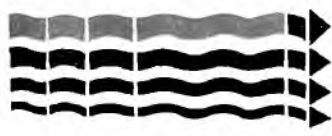


Nave în portul
Constanța 1916

Atât românii din zonele libere, cât și cei din regiunile ocupate au respins prevederile cuprinse în Tratatul de pace de la Buftea-București, au combătut cu argumente științifice acțiunile propagandistice inițiate de unii intelectuali și cercuri politice bulgare. Paralel cu aceste acțiuni desfășurate în țară, manifestări similare s-au organizat și pe plan internațional. În diverse capitale europene, precum și în Statele Unite ale Americii, intelectuali români patrioți, cărora li s-au raliat prestigioase personalități științifice și de cultură din diverse țări, au desfășurat o intensă și rodnică propagandă, atât pentru susținerea cauzei unirii politice a tuturor românilor, cât și pentru apărarea dreptului inalienabil al României asupra teritoriului dintre Dunăre și Marea Neagră.



Nave în portul
Constanța 1917



Construcția și funcționarea portului Constanța au depins nu numai de fondurile alocate și crearea cadrului legislativ adecvat, ci și de organizarea activității și muncii portuare.

În cadrul Ministerului Lucrărilor Publice s-a organizat Serviciul Construcției Portului care, la început, s-a ocupat de întreținerea lucrărilor existente. Exploatarea docurilor, cheurilor și antrepozitelor portuare s-a făcut pe baza Legii din 6 martie 1883 de către Direcția Generală a Căilor Ferate Române. Pe lângă această instituție s-a înființat, prin legea din 9 ianuarie 1888, un serviciu destinat navigației maritime. În anul 1905 s-a constituit, pe baza unei noi legi, un fond special pentru construirea sau cumpărarea de noi vapoare, precum și pentru asigurarea navelor în caz de avarie sau naufragiu. Serviciul de Navigație Maritimă a fost trecut în anul 1906 de la Direcția Generală a C.F.R. la Ministerul Lucrărilor Publice împreună cu terenurile, obiectele de inventar existente și imobilele aflate în construcție. (C. Hamangiu, "Codul general al României", vol. III, p. 3565).

La începutul secolului al XX-lea, ca urmare a reluării lucrărilor de extindere portuară, s-au adoptat noi reglementări referitoare la organizarea activității în portul Constanța. La 19 martie 1908 o nouă lege unifică activitatea Serviciului de construcție cu cel de navigație maritimă creându-se, în cadrul Ministerului Lucrărilor Publice, Direcția Generală a Porturilor și Căilor de Comunicație pe Apă, iar la Constanța, Serviciul de Construcție și Exploatare a Portului. După 1910 instituția a purtat pe rând denumirile de : Serviciul Porturilor Maritime (SPM), Direcția Serviciului Porturilor Maritime, Direcția Porturilor Maritime, Administrația Porturilor și Căilor de Comunicație pe Apă (P.C.A.). Această instituție s-a ocupat de construcțiile din portul Constanța și ale celorlalte porturi de pe litoralul românesc. În atribuțiile ei au intrat și activitatea de exploatare portuară: a silozurilor, a stației de petrol, închirierea platformelor, efectuarea reparațiilor în ateliere și funcționarea parcului rulant.

Pentru conturarea imaginii portuare, precizăm că în port își desfășurau activitatea și alte servicii absolut necesare unei funcționări normale: vama, căpitania, poliția, serviciul sanitar, o subunitate de grăniceri și conducerea rețelei feroviare. În portul Constanța se mai aflau birourile S.M.R.-ului, iar din anul 1896 și-a avut baza Divizia de Mare.

În construcția și funcționalitatea portului Constanța un rol hotărâtor l-au avut lucrătorii portuari, care s-au constituit ca detașament distinct după reunirea Dobrogei cu vechea Românie. Principalul izvor al muncitorilor portuari l-au constituit și la Constanța țărani fără pământ, meseriașii ruinați, marinarii debarcați și elemente străine imigrate în țara noastră. În timpul iernii, când traficul la Constanța era mai intens, în port soseau lucrători din alte porturi românești, în special Brăila. Aceștia alcătuiau categoria așa-numiților muncitori flotanți cărora li s-au adăugat elemente sărăcite din județele Dobrogei, precum și din stânga Dunării.

Treptat, la fel ca și în alte porturi, și la Constanța s-a produs separarea muncii lucrătorilor portuari de cea a marinarilor, care nu se vor mai ocupa de operații de încărcare și descărcare.

După specificul muncii desfășurate muncitorii portuari s-au grupat pe mai multe specializări. Grupul cel mai numeros l-au constituit hamalii, care lucrau cu brațele și spinarea. O categorie importantă au constituit-o căruțașii sau bivolarii, ce transportau cu căruțele diferite tipuri de mărfuri. În port se mai întâlneau docherii ce lucrau la docuri, stivitorii ce așezau marfa, lopătarii ce vânturau cerealele pe cheu și ciurarii ce vânturau grânele înainte de a fi depozitate. Fiecare echipă de muncitori sau "poștă", cum a fost numită în epocă, avea un lucrător numit chirigiu ce măsura cu chila, un bănicer ce turna în sac, ridicători ce aveau misiunea de a sălta sacii pe umerii sau spatele hamalilor cărători. O grupă importantă au constituit-o în portul Constanța barcașii și desigur muncitorii constructori.

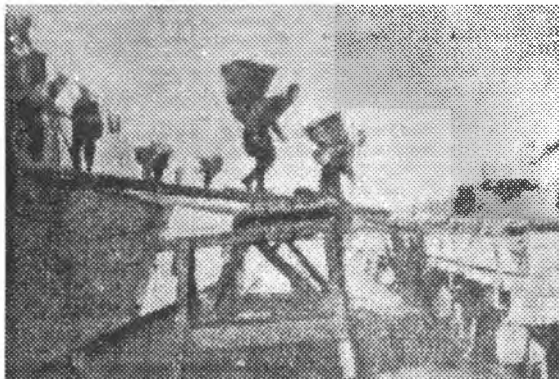
O "poștă" sau "ceată" manevra pe zi până la 100 tone cereale. Un hamal era obligat să care circa 130-150 kg pe schele inadecvate și punți înguste, ceea ce le extenua forța fizică și le punea în pericol viața. Semnificativ în acest sens apare constatarea făcută, la 24 octombrie 1889, de un funcționar al Prefecturii județului Constanța, că "schelele care servesc pentru încărcare și descărcare sunt în condiții foarte rele. Nu de puține ori hamalii cădeau în apă împreună cu marfa ce o transportau. (Arh. St. Constanța, fond *Primăria Constanța*, dosar 4/1889 f. 12).

Exceptând căruțașii, marea majoritate a muncitorilor desfășurau o muncă silnică. Lucrul începea la răsăritul soarelui și se prelungea până la înserare. La încărcarea cerealelor, precum și la construcția portului s-a lucrat în anumite perioade și pe timpul nopții. Cu toate că în anul 1897 s-a promulgat legea repausului duminical, în porturi nu s-a aplicat. În afara barcașilor care aveau un tarif de muncă stabilit de Căpitania portului, la celelalte categorii prețurile au variat de la o zi la alta. Salariile erau neîndestulătoare, fiind diminuate pe diferite căi, atât de stat, cât mai ales de șefii direcției ai hamalilor, numiți în epocă vătăfi. Astfel, muncitorii erau obligați să plătească impozite către stat, li se aplicau amenzi pe care "România muncitoare"

din 13-20 aprilie 1907 le găsea "ample și enorme".

Constituirea instituției vâtafilor a marcat o etapă distinctă în dezvoltarea pieței muncii portuare. Vâtafii s-au ocupat de contractarea muncii în port și au speculat în favoarea lor concurența care apărea între grupele de lucrători pentru obținerea frontului de lucru. La început ei au lucrat alături de muncitori și au luat parte egală la venituri cu cea a unui docher. Pe măsura dezvoltării activității de trafic portuar, vâtafii s-au detașat de muncitori și s-au apropiat sub aspectul interesului de cel al patronilor. Într-un amplu studiu dedicat situației portului în anul 1903, Gh. Christodorescu afirmă că "m-am convins că vâtafii foarte adeseori speculează pe muncitori și contra acestei specule ar trebui să se ia măsurile cele mai serioase". (Gh. Christodorescu, "*Portul Constanța. Mișcarea comercială și maritimă în anul 1903*, Constanța, 1905", p. 236).

Până în anul 1882, munca în portul Constanța nu a fost reglementată, fiind la îndemâna oricui dorea s-o practice. La fel ca și-n celelalte porturi românești și muncitorii portului Constanța erau la cheremul vâtafilor, comercianților, armatorilor, căpitaniei și comandanților de nave. Situația de incertitudine a fost una din cauzele principale ale nemulțumirii muncitorilor, care doreau o stabilitate a muncii și câștigurilor. Pentru reglementarea acestei situații, la 16 aprilie 1882, reprezentanții ai hamalilor din port au cerut Primăriei Constanța să întocmească un regulament referitor la serviciul hamal portuar și la taxele pentru transportul mărfurilor în port și în afara lui. Acceptând că situația trebuia reglementată, la 13 iunie 1882 Primăria Constanța dădea publicității "Regulamentul pentru organizarea serviciului de hamali din portul Constanța în șapte articole". Conform prevederilor articolului 1, în port se înființa un serviciu de hamali care erau grupați în "cete" sau "poște". O astfel de grupă nu putea să cuprindă mai mult de 10 membri, care puteau lucra în port numai după recunoașterea lor de către primărie. Fiecare hamal era obligat să poarte o mică placă pe care era indicat



Activitate în port 1917

numărul, profesia și "ceata" din care făcea parte. Regulamentul prevedea că pentru transportul mărfurilor comerțanții tratau direct cu vâtafii. Eventualele neînțelegeri ce apăreau între comercianți, vâtafi și hamali erau judecate de Căpitania portului Constanța.

Hamalii aveau dreptul exclusiv de a transporta mărfurile coloniale, manufactură, galanterie ș.a., depuse în magazinele agenților. Când mărfurile se depozitau pe cheu, comercianții le puteau transporta cu căruțele. Tarifele de transport se stabileau în funcție de greutatea mărfurilor și cele patru secțiuni de distanță în care era împărțit orașul. În caz de incendiu în port, hamalii erau obligați de a da ajutor grupului de pompieri, situație în care se subordonau șefului acestei unități.

Regulamentul s-a aplicat și la începutul secolului al XX-lea cu toate că nu mai corespundea necesităților portului Constanța și nevoilor muncitorilor. De fapt, încă din momentul aplicării, el nu a adus nici o îmbunătățire deosebită a condițiilor de muncă a muncitorilor și a întărit și mai mult autoritatea vâtafilor. Însă, implicit, regulamentul a recunoscut detașamentul muncitorilor portuari constănțeni ca un corp profesional organizat.

Condițiile grele de muncă și viață au făcut ca muncitorii portuari constănțeni să se afirme încă din a doua jumătate a secolului al XIX-lea pe frontul luptei sociale menite să le îmbunătățească existența. Astfel, în anii 1879-1880 s-a produs în port o adevărată mișcare revendicativă a hamalilor și căruțașilor. Căruțașii din portul Constanța refuzau în 1889 să-l recunoască pe vâtaful impus de primărie, alegându-și un alt șef, care, destul de repede, a practicat aceleași nereguli și abuzuri. Într-un referat al Primăriei Constanța, din 25 ianuarie 1891, se preciza în legătură cu activitatea acestuia "că nu ia la lucru căruțașii înscrși în petiție și cum am putut constata îi persecută, că adeseori a luat căruțași din țărani pentru transportul cerealelor". (*D.T.D.D.*, p.148). În document se arăta, de asemenea, că acest vâtaf percepea taxe mai mari decât cele convenite cu căruțașii. La începutul anului 1890, hamalii și căruțașii din portul Constanța și-au manifestat din nou nemulțumirea față de vâtafi.

O altă formă de acțiune socială pentru apărarea drepturilor practică și de muncitorii portului Constanța au constituit-o grevele. Prima grevă consemnată de izvoarele istorice locale a fost declanșată la 5 aprilie 1896 și a durat o săptămână. Obiectivul principal urmărit de greviști a fost sporirea salariilor și, mai ales, achitarea lor la timp. Confrunțați cu fermitatea de care au dat dovadă greviștii, comercianții au fost nevoiți să le satisfacă cererile. În anul 1901, pentru aceleași motive, muncitorii portului Constanța au intrat din nou în grevă.

O deosebită importanță în activitatea muncitorilor portuari a avut-o procesul de organizare și înscriere în organizațiile profesionale. Surse documentare arată că în anul 1884 funcționa în portul Constanța "Societatea stivuitorilor". În anul 1902 muncitorii portului Constanța și-au creat o nouă organizație intitulată "Societatea Internațională Munca". În prima parte a anului 1905, la Constanța

s-a înființat cercul socialist "Proletariatul" care, după 1906, și-a luat denumirea de "România muncitoare".

Anii următori aduc alte informații despre activitatea sindicală constănțeană. Până în anul 1906, la Constanța s-au organizat cinci sindicate. Acestea încep să se afirme public cu prilejul sărbătorii zilei de 1 mai 1906. La 28 ianuarie 1907 s-a constituit "Societatea Marinarilor Civili," ce a reunit aproximativ 200 de membri. Sindicatul și-a creat fonduri pentru ajutorarea membrilor și familiilor lor. Nu a fost problemă de importanță față de care sindicatele să nu-și spună opinia. S-a protestat vehement împotriva samavolnicilor și abuzurilor, prigoanei și arestărilor la care s-au dat autoritățile, au condamnat Legea meseriilor și corporațiilor, s-au pronunțat pentru egalizarea Dobrogei pe tărâm politic cu restul țării, au cerut eliberarea fruntașilor arestați sau expulzați.

Anii următori au însemnat pentru salariații din portul Constanța noi eforturi și acțiuni pe linia îmbunătățirii condițiilor de muncă și viață. Portuarii constănțeni au aderat la "Uniunea Muncitorilor din Porturi", organizație profesională de interes național.

Perioada analizată demonstrează că s-au căutat, printr-un cadru legislativ adecvat, soluții pentru îmbunătățirea activității și muncii în port. Și la Constanța, salariații serviciilor portuare, ai șantierului de construcții, grupul muncitorilor portuari, ale căror activitate și calitate a vieții au fost marcate de greutățile și neajunsurile caracteristice celorlalte porturi românești, s-au organizat în asociații profesionale și sindicale prin intermediul cărora s-au afirmat și au acționat pentru impunerea intereselor proprii.

Portul Constanța 1896-1996

Capitolul III

Evoluția Portului Constanța între anii 1918 - 1947

Dintre toate regiunile românești devenite victime ale ostilităților militare, Dobrogea se prezenta la sfârșitul primului război mondial, după mai bine de doi ani de ocupație, într-o situație de-a dreptul dezastruoasă, ca urmare a faptului că a fost "cea dintâi provincie călcată de dușman și tot ea a scăpat cea din urmă din mâna lui", după cum bine remarca ziarul "Farul" din 1 mai 1919.

La Constanța situația celor 29.000 locuitori, câți au găsit autoritățile la revenirea din refugiu, era dramatică. O mare parte din locuințe erau dărâmate, lipseau articole de strictă necesitate, în special produsele alimentare. Viața economică a orașului stagnase, instalațiile uzinelor nu funcționau, lipseau energia electrică și apa potabilă.

Situația deosebit de dificilă în care se găsea orașul Constanța n-a ocolit, desigur, nici portul. La jumătatea lunii decembrie 1918 conducerea acestuia și-a reluat activitatea. Realitatea pe care au găsit-o în port depășea orice închipuire. Inginerul Mircea Protopopescu, șeful Serviciului Porturilor Maritime, își amintea în anul 1924 că principala poartă maritimă a țării era, în 1918, "într-o situație de plâns". Stația de petrol cu cele 14 rezervoare mari, distrusă de incendiu, nu funcționa. Uzina electrică abia reușea să dea palide lumini în port. Farurile, sirenele erau moarte. Geamandura cu fluier, atât de cunoscută constănțenilor, lipsea. Vasele și aparatele plutitoare ca: remorhere, drăgi etc. parte dispărute ..., parte scufundate în mare. În atelierile portului atât de bine utilizate nu mai exista decât batiul unui strung și acela spart în bucăți. Locuințele și clădirile portului parte distruse, parte despuiate de uși, ferestre și dușumele, erau transformate în grajduri și cazărmi. Vama demontată. Căpitania devastată. Într-un cuvânt, nu mai exista loc unde personalul tehnic și administrativ să se poată adăposti pentru reluarea activității". (*Cuvântarea d-lui Mircea Protopopescu, inginer șef al S.P.M.*, în "Buletinul Camerei de Comerț și Industrie Constanța", nr. 5, 1924, p. 10).

Pe bună dreptate situația existentă în port a trezit îngrijorarea nu numai a conducerii portului, ci și a oficialităților orașului, a cercurilor comerciale și bancare interesate în reluarea operațiunilor de trafic. Refacerea se impunea a fi relizată cu rapiditate întrucât pentru toți cei interesați în afacerile portului Constanța era clar că prin unirea tuturor teritoriilor locuite de români acesta își va mări importanța și sfera sa de activitate, fiind "chemat să servească nu numai ca principal port de export pentru cereale și petrol, dar și de a servi o mai mare parte din importul, exportul și tranzitul mărfurilor generale, cum și traficul călătorilor". (Dr. Mircea Roșculeț, *Evoluția portului Constanța. Construcția și exploatarea lui*, Cartea Românească, București, 1939, p. 68).

Numeroase probleme tehnice și economice care s-au ridicat au făcut ca refacerea portului să nu se poată rezolva rapid. O influență directă a avut-o distrugerea podului de peste Dunăre, ceea ce a făcut ca Dobrogea să nu beneficieze câțiva ani după război de o legătură trainică cu restul țării. Imposibilitatea unor fabrici și uzine de a asigura în timp scurt materialele și instalațiile necesare portului, reducerea tranzacțiilor și traficului maritim ca urmare a situației generale a economiei românești, instabilitatea valutară, regimul exporturilor, frământările și conflictele sociale din unele porturi europene cu care Constanța avea legături s-au adăugat celorlalte cauze care au marcat, în sensul prelungirii, perioada refacerii și completării instalațiilor distruse ori confiscate de trupele de ocupație.

Primele acțiuni spre care conducerea portului și-a îndreptat atenția a fost evaluarea cât mai reală a pagubelor produse portului în timpul războiului, recuperarea și readucerea în port a instalațiilor depistate și, desigur, punerea în funcțiune a celor rămase nedistruse. Estimarea distrugerilor produse de inamic s-a făcut de către un grup de experți ai Serviciului Porturilor Maritime (S.P.M.), care au lucrat în colaborare cu "Comisia de anchetă pentru stabilirea abuzurilor săvârșite de inamic în timpul ocupației". Comisia S.P.M. a depus eforturi susținute pentru a stabili cu exactitate pagubele, deși la început s-a lucrat dificil, întrucât o parte din arhiva portului se distrusese în timpul operațiunilor de evacuare, iar celelalte dosare nu erau încă aduse de la Roman, unde fuseseră transferate. Pe măsura evaluării pagubelor, datele au fost completate și trimise la minister, dar și delegației române participante la Conferința de Pace de la Paris pentru susținerea intereselor românești în fața Comisiei de reparații. S-a extins, de asemenea, aria cercetărilor și încercărilor de recuperare a materialelor ridicate din port și transferate în Bulgaria, Turcia și Germania. Cu sprijinul consulatelor de la Varna și Istanbul, doi salariați ai portului au desfășurat o misiune dificilă și plină de riscuri, dar au reușit să identifice în depozitele de la Varna și Cornul de Aur o mare parte din mașinile și uneltele luate din Constanța.

Sintetizându-și activitatea într-un amplu document intitulat "Rezumatul estimativ al daunelor cauzate de armatele inamice instalațiilor și aparatelor Serviciului Porturilor Maritime", comisia evalua în 1920 pagubele la suma de 21.545.000 lei. Din amplul document reiese că cele mai mari pierderi s-au înregistrat la stația de primire și depozitare a petrolului. Pentru ca produsele petroliere să nu cadă în mâna inamicului, flota rusă a bombardat Stația de petrol provocând distrugerea prin incendiere a 12 rezervoare. De la celelalte o parte din material a fost demontat,

transferat și degradat de inamic. La clădirile stației, ușile, ferestrele și dușumelele au fost distruse. Totalul pagubelor înregistrate în cei doi ani de ocupație de acest sector important al portului se ridicau, în anul 1919, la 4.731.000 lei.

Pierderi serioase s-au înregistrat și la vasele și aparatele plutitoare ce deserveau portul. Remorcherul "Andreea", șalupa de incendiu, bărcile cu motor, 6 bărci pentru scafandri, 12 bărci cu rame au fost ridicate de inamic. Ce nu s-a putut transporta a fost scufundat în bazinele portuare, ceea ce a necesitat mari sume pentru lucrările de dragaj și curățire. Toate aparatele de scufundare, accesorii, unelte, scule, frânghii, colaci de salvare, pavilioane etc. ... lipseau, iar magazia unde fuseseră depozitate a fost distrusă. Aici suma pierderilor s-a ridicat la 4.210.000 lei. Mai bine de jumătate din liniile ferate au fost demontate și utilizate de inamic, iar cealaltă parte a fost degradată. În acest sector al portului pagubele se ridicau la 3.545.000 lei. Din inventarul instalației mecanice a silozurilor lipsea o parte din aparatură, curele de transmisie, benzi ș.a., iar la clădiri se constatau peste tot numeroase distrugerii. De la cele 13 ateliere de reparații ale portului, majoritatea mașinilor, sculelor și instalațiilor au fost transferate în Bulgaria, Turcia și Germania. Valoarea pagubelor cauzate de regimul de ocupație s-a ridicat în acest compartiment la 1.700.000 lei.

Stabilirea cu exactitate, sub aspect financiar, a pierderilor produse portului Constanța de regimul de ocupație străină constituie pentru istoricul de astăzi o întreprindere deosebit de dificilă datorită puternicei fluctuații monetare înregistrate de finanțele țării după primul război mondial. Cert este că, pe măsura devalorizării leului, valoarea pierderilor înregistrate de portul Constanța a crescut spectaculos. Bunăoară, numai la stația de petrol sumele s-au ridicat în anul 1924 la 56.000.000 lei.

O altă direcție spre care își îndreaptă conducerea portului preocupările, și în care s-au făcut eforturi susținute, a fost punerea în stare de funcționalitate a instalațiilor rămase nedistruse. Problema preocupa îndeaproape și notabilitățile orașului interesate în afaceri portuare care întvedeau în memorii adresate autorităților centrale, în publicații, faptul că, în noile condiții de evoluție a economiei României, portul Constanța avea să joace un rol dintre cele mai importante. K. H. Zambaccian, unul dintre principalii comercianți ai orașului, atrăgea atenția, în anul 1922, asupra îndreptării tuturor preocupărilor locale în primul rând pentru înzestrarea portului cu tot utilajul necesar.

Ca urmare a deselor interpelări înregistrate în Parlament, îndeosebi din partea deputaților dobrogeni, guvernul Averescu a acordat o atenție mai mare refacerii portului Constanța. În ședința Camerei din 6 martie 1920, Mihail Popovici, ministrul lucrărilor publice, solicita un fond de 61.500.000 lei pentru "refacerea și completarea rezervoarelor din port, reperarea și sporirea liniilor ferate din port, magazii, triaj, silozuri, amenajarea și completarea lipsurilor de la magazinele cu silozuri, procurarea de electromotoare, curele și alte materiale necesare exploatarei, reparării vaselor și aparatelor navale, repararea și completarea materialului rulant și de tracțiune, repararea aparatelor de ridicat, construcția unor magazine de lemn, procurarea de aparate și instalații noi și alte diferite lucrări în portul Constanța". (*Dezbaterile Adunării Deputaților*, ședința 6.III.1920, p. 919, 920). Problema nu se putea rezolva imediat întrucât războiul lăsase, așa după cum am văzut, urme adânci în port, iar pe de altă parte construcțiile portuare sunt dificile și necesită timp îndelungat pentru realizarea lor. Totuși lucrările de refacere a construcțiilor și instalațiilor, de completare a utilajului rămas neachiziționat dinainte de război sunt accelerate începând cu anul 1920, când în fruntea Direcției generale a Serviciului Porturilor Maritime a fost numit inginerul Gh. Popescu, un specialist priceput și energic.

Interesul ce se acordă petrolului românesc la Conferința Păcii, noua conjunctură care se crează acestui produs pe piața mondială au fost argumente puternice care au impus punerea în funcțiune în primul rând a Stației de petrol. Specialiști ai atelierelor "E. Wolff" din Constanța au analizat starea stației și au alcătuit un deviz minim de 512.500 lei în vederea efectuării lucrărilor strict necesare punerii urgente în funcțiune. În limita unui credit de 994.000 lei aprobat prin decret regal la data de 5 iunie 1919, firma "E. Wolff" i s-a acordat 531.304 lei, restul sumei fiind utilizată pentru acoperirea unor lucrări efectuate în regie. Din aceste fonduri și cele alocate ulterior s-au făcut reparații importante clădirii stației și s-au procurat motoarele casei pompelor, s-au înlocuit conductele deteriorate, s-au reparat rezervoarele nedistruse, iar din sumele avansate de societățile petroliere interesate în traficul țiteiului și derivatelor sale prin port s-a început reconstrucția celor incendiate. La bazinul de petrol s-au executat reparații importante, iar pentru instalațiile de pe cheuri s-au procurat tuburile rigide și flexibile, s-au completat liniile ferate, necesare încărcării produselor în rezervoare și vapoare. S-au pus în funcțiune aparatele de semnalizare de la faruri, sirene, telegrafie pentru a putea asigura executarea în bune condiții a manevrării navelor. Liniile ferate, șoselele, liniile telefonice au fost refăcute și completate. La rețeaua feroviară s-au procurat

și montat noi linii și traverse, iar de la linia ferată Constanța-Canara (Ovidiu) s-au înlocuit 4 Km din linia ridicată de inamic. Șoselele portului, devenite impracticabile datorită neîntreținerii, au fost pietruite cu macadam și redat circulației. S-a procedat la repararea și punerea în funcțiune a parcului rulant al portului cu locomotive cu aburi și electrice, precum și a tuturor tipurilor de vagoane. În vederea asigurării unor condiții mai bune de lucru s-au făcut reparații la toate clădirile administrației, portului, la Pavilionul Regal și s-au dotat cu mobilierul necesar. Pentru producerea energiei electrice s-au montat instalațiile ce lipseau și s-a amenajat în tot portul o nouă rețea pentru iluminat. Punerea în stare de funcționalitate a vaselor de servitute ale portului a impus mai întâi refacerea instalațiilor calei de halaj, în special înlocuirea motoarelor. S-a trecut apoi la repararea remorcherelor "Amarillys", "Julietta", "Andreea" și a drăgii "România", după ce a fost adusă la suprafață. După cum reiese din izvoarele cercetate, sumele cheltuite pentru completări, reparații și înlocuiri s-au ridicat în primii ani după război la 28.000.000 lei. Deși suma pare mare ea a fost insuficientă, ceea ce explică prelungirea perioadei de refacere pe o durată de șapte ani.

Deși lipsa fondurilor s-a făcut simțită, s-au reluat unele lucrări din planul general de construcții și înzestrare a portului întocmit de A. Saligny, căruia i s-au adus însă mici modificări. Astfel, la cheul de est lucrările au început în anul 1921 și au continuat până la finele anului 1923, fiind executate în regie proprie. Pentru asigurarea unei bune acostări a navelor de pasageri ale S.M.R. în dreptul cheului s-a dragat și derocat fundul bazinului, atingându-se o adâncime de 7,50 m. În anul 1923, după terminarea lucrărilor de construcție la cheul de est, s-au început, tot în regie, lucrările de completare la cheurile molului vechi pe o lungime de 217 m. În același an au început și lucrările de dragare și derocare absolut necesare în toate bazinele portului, întrucât în timpul ocupației s-au făcut înnisipări periculoase pentru navigație. După război conducerea portului a fost preocupată, de asemenea, de amenajarea platformelor și construirea de noi căi de acces către acestea. S-au amenajat platformele de la cheul de est, molul vechi, cheul de nord de la digul de larg și ulterior de la molul de vite și cereale.

Pe lungime de 338 m, s-a construit și pietruit cu macadam și șoseaua de acces la pavilionul piloților. Șoseaua de legătură dintre stația de petrol și silozuri de 650 m a fost construită integral, precum și cea dintre cheuri și grajdurile pentru exportul vitelor. De mare utilitate s-au dovedit și celelalte amenajări ale spațiilor de acces spre dane și birourile administrației. Pe timp nefavorabil acestea deveneau impracticabile, îngreunând în mod serios circulația vehiculelor și personalului.

Readucerea portului la condițiile deplinei funcționări nu se putea realiza când arăta, în această perioadă, întocmai după cum remarca un cercetător "ca un muzeu în care întâlnim de la cele mai primitive până la cele mai moderne mijloace de manipulare a mărfurilor". (Mihai Negru, *Viața României pe mare și Dunăre. Studii și informații*, București, 1935, p. 191), dar care erau cu totul insuficiente. Încă de la sfârșitul anului 1924 Banca de Industrie și Comerț Dobrogean a solicitat conducerii portului, în numele Băncii Franco-Române, montarea a 10 hangare de tablă care fuseseră aduse din Franța și se găseau deja în port. Cererea s-a aprobat, lucrarea fiind terminată în anul 1923. Societatea "Lloyd Triestino" a primit, de asemenea, consimțământul de a instala două magazii întrucât lipsa unor spații acoperite de depozitare se făcea resimțită în port. S-au procurat materialele necesare prelungirii estacadei metalice și s-a montat un hangar ce asigura transbordarea directă a cerealelor în vapoare.

Prin numeroasele memorii adresate organelor superioare s-a solicitat dotarea portului cu instalații speciale de trafic, îndeosebi macaralele electrice ce se puteau comanda, după opinia autorilor, în Germania, Austria și Franța, din fondul de reparații. Într-un astfel de document se preciza că utilajul absolut necesar portului ar fi: 121 macarale de 3 tone fiecare, o macara de 25 tone cu ajutorul căreia să se descarce din vapoare produse de mare greutate. Pentru nevoile stringente se utiliza macaraua titan cu care se așezau blocurile de piatră



Vedere generală 1925

la cheuri și care, de altfel, funcționa încet, făcând operațiile extrem de costisitoare. Mai era nevoie de instalații pentru descărcarea cărbunilor, grupuri electrogene, o locomotivă electrică și benzile pentru transportul cerealelor. Costul utilajului se ridica la 32.379.800 lei, sumă pe care Consiliul de Miniștri a aprobat-o la 13 decembrie 1922, urmând să fie alocată după primirea sumelor în fondul reparațiilor. Până în anul 1924 nu s-a reușit, însă, decât procurarea și montarea unei singure macarale. Între anii 1920-1924 s-a mai amenajat și serviciul sanitar al portului. Pentru lucrările de construcții și procurare de noi instalații s-a cheltuit, între anii 1920-1924, suma de 46.750.000 lei.

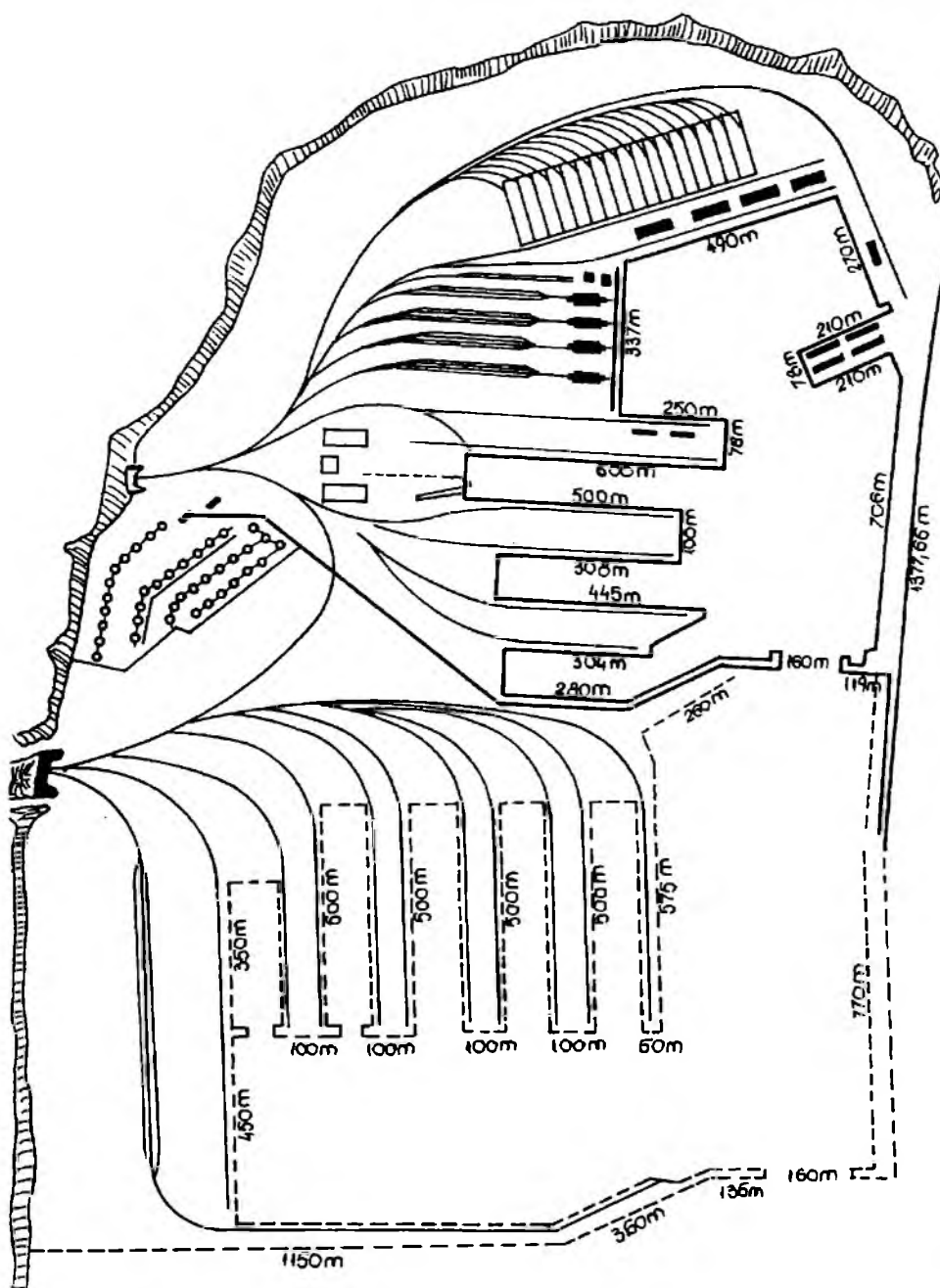
La sfârșitul anului 1924, la conducerea Direcției Generale a Portului și Căilor de Comunicație pe Apă este numit inginerul Gh.I. Vardala. Acesta inaugurează, începând cu anul 1925, paralel cu lucrările de refacere, o perioadă de noi construcții și modernizare a portului Constanța. Se acordă o atenție mai mare lucrărilor de dragare și derocare a fundului bazinelor portuare. S-au continuat lucrările de consolidare a malurilor de nord-vest care continuau să se surpe sub eroziunea valurilor.

În vederea asigurării unei bune depozitări a mărfurilor generale destinate atât exportului cât și importului, în a doua parte a anului 1924 s-au făcut proiecte și studii pentru construirea unor magazii de beton și hangare metalice adecvate unei depozitări mai sigure a mărfurilor. După vizitele de documentare efectuate în porturile Marsilia, Anvers și Trieste de către P. Benzi și Virgil Cotovu, ingineri cu funcții de răspundere în conducerea portului Constanța, s-a trecut în 1926 la construirea în regie proprie a magaziiilor de beton. Una a fost ridicată la cheul de nord, iar cealaltă

la cheul de sud al molului vechi. Tot la cheul de nord s-a mai construit un hangar metalic neacoperit, iar la cheul de cereale alte magazii metalice închise. La cheul din partea de nord a molului vechi s-a amenajat un spațiu în suprafață de 1.128 mp, pentru depozitarea fructelor și produselor oleaginoase.

Pornind de la rolul important ce trebuia să-l joace portul Constanța în exportul unor importante produse ale economiei naționale, Direcția Generală a Porturilor și Căilor de Comunicație pe Apă s-a preocupat după 1918 și de posibilitatea extinderii portului. S-au făcut studii, s-au întocmit proiecte ce propuneau soluții îndrăznețe, dar diferite sub aspectul concepției, pentru mărirea portului Constanța.

Conform schiței alăturate se poate constata că autorii unui astfel de proiect au avut în vedere mărirea portului, atât prin prelungirea digului de apărare, cât și prin construirea de noi cheuri. Se poate observa că se proiecta prelungirea digului de larg cu încă 1.260 m în direcția nord-sud și executarea unui nou dig la sud în lungime de 1.645 m, pe direcția vest-est, asigurând portului o intrare de aceleași dimensiuni (160 m). În cadrul acestui proiect urmau să se construiască cinci moluri noi din care patru cu lungime de 500 m și o lățime de 100 m, iar al cincilea de 500 m lungime și 50 m lățime.



Proiectul nr. 1 de mărire și completare a portului

Construite după acest plan, noile moluri prezentau avantajul unei bune adăpostiri contra vânturilor ce loveau dinspre nord-est.

De-a lungul digului de larg și celui de sud se proiectase construirea unor noi cheuri în lungime

de 6.800 m, care adăugate celor existente realizau o lungime totală de 12.600 m de cheuri. Noile bazine ce urmau să se amenajeze aveau dimensiuni de 100 m lățime, cu excepția ultimului care trebuia să aibă 350 m. Două bazine din partea de vest a portului erau rezervate de proiectanți pentru exportul produselor petroliere.

Proiectul avea în vedere realizarea unei noi legături feroviare cu linia Constanța-Cernavodă prin construirea unui alt tunel de acces în port în zona de vest. Vechile și noile amenajări trebuiau să asigure un trafic anual de 10 milioane tone mărfuri.

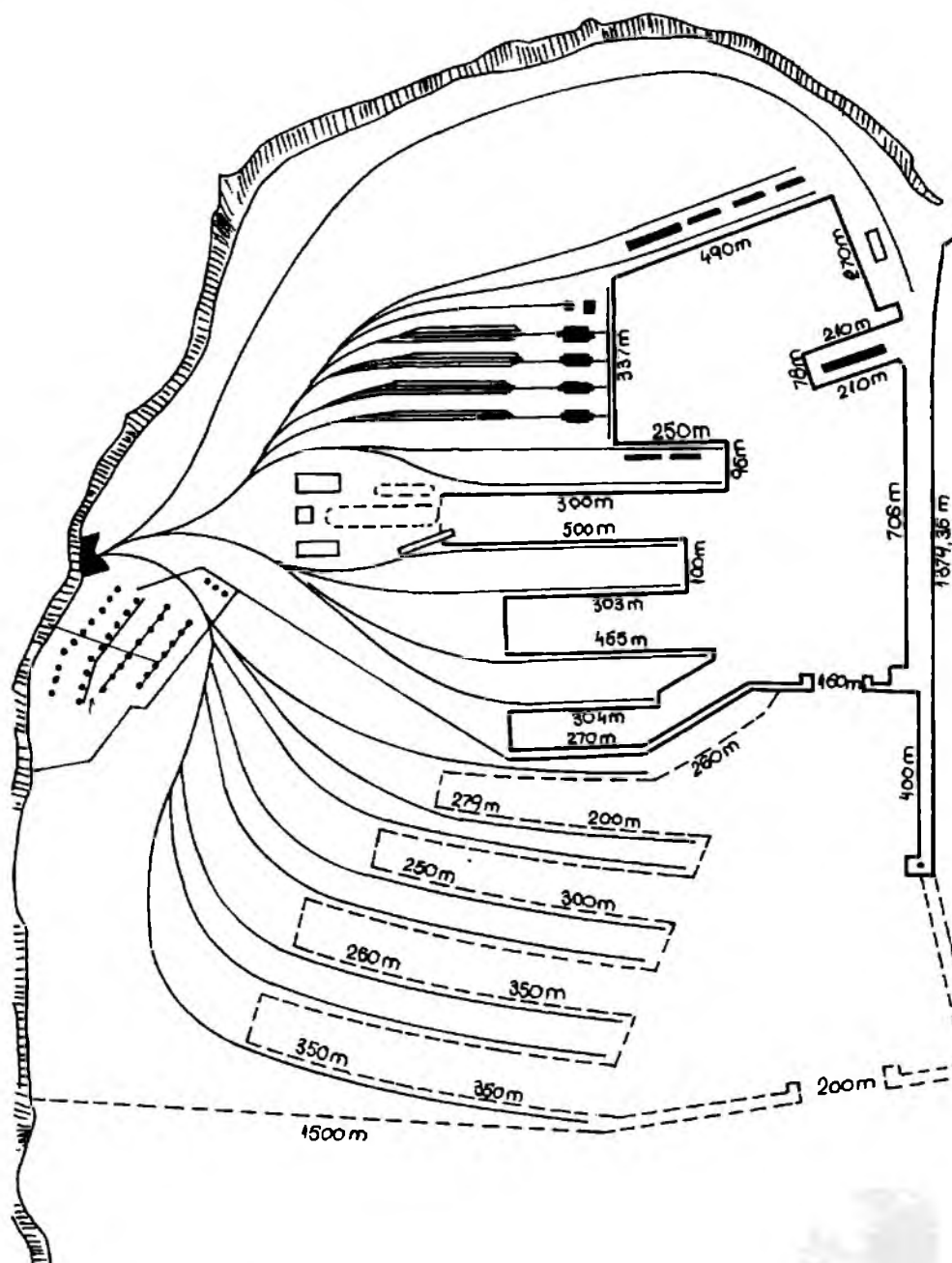
Un alt proiect, propune așezarea noilor moluri într-o cu totul altă poziție față de primul proiect. Se prevedea prelungirea digului de larg cu încă 600 m și construirea unui nou dig de sud în lungime de 1.500 m. Noul pas de intrare în port urma să fie deschis la 200 m. Această soluție urmărea să asigure portul Constanța contra vânturilor de nord-est și sud-est, care sunt cele mai puternice și periculoase.

Proiectul prevedea construirea a trei moluri de dimensiuni diferite, care trebuiau să formeze patru noi bazine portuare dispuse paralel cu cele deja construite după planurile inginerului A. Saligny. Lungimea totală a noilor cheuri urma să fie de 3.250 m, ceea ce însemna un total general de 9.050 m. Noile cheuri trebuiau legate de linia Constanța-Cernavodă prin vechiul tunel de acces în port. Destinația noilor moluri și bazine portuare se stabilea la terminarea lucrărilor în raport cu evoluția traficului și mișcării maritime.

Un alt studiu interesant privind extinderea portului Constanța a fost alcătuit în anii 1939-1940 de inginerul Ovid Cotovu, subdirector al Direcției de studiu P.C.A. Noutatea proiectului consta în faptul că autorul proiectului lega dezvoltarea portului de deșurarea viitorului canal Cernavodă-Constanța, ceea ce impunea soluții deosebite de proiectare și amenajare.

Se dorea obținerea unei noi in-cinte prin prelungirea digului de larg cu 1.500 m, zona terminală urmând să fie curbată spre coastă pentru a-l proteja de vânturi. Digul de sud era proiectat a fi dispus cu 1.190 m mai la sud, urmând să aibă o lungime de 1.850 m. Se prevedeau importante amenajări interioare, precum și construirea unei ecluze ce urma să facă legătura înspre canal și port. Realizarea proiectului urma să extindă portul la suprafața de 328 ha teren și 189 ha suprafață apă adăpostită. Erau prevăzute 48 ha pentru zona liberă. Proiectantul evalua o capacitate de trafic de 10-12 milioane tone. Valoarea lucrărilor se ridica la 20 miliarde fără echipamentul și instalațiile necesare funcționării portului, construcțiile urmând a fi încheiate conform proiectului, după zece ani.

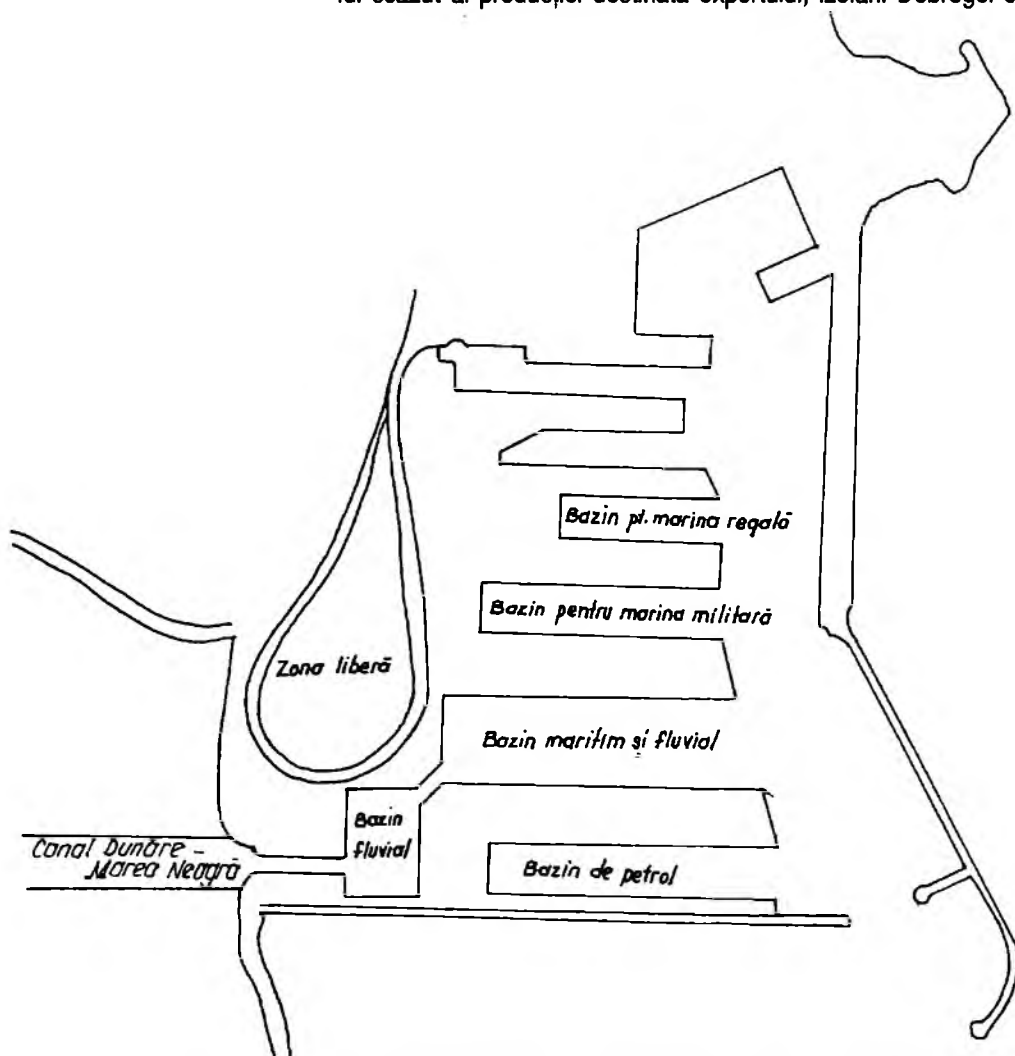
Analizând în continuare *mișcarea comercială și maritimă* a portului Constanța în primii ani după război precizăm că dinamica sa a progresat continuu, fiind marcată însă de situația



Proiectul nr. 2 de mărire și completare a portului



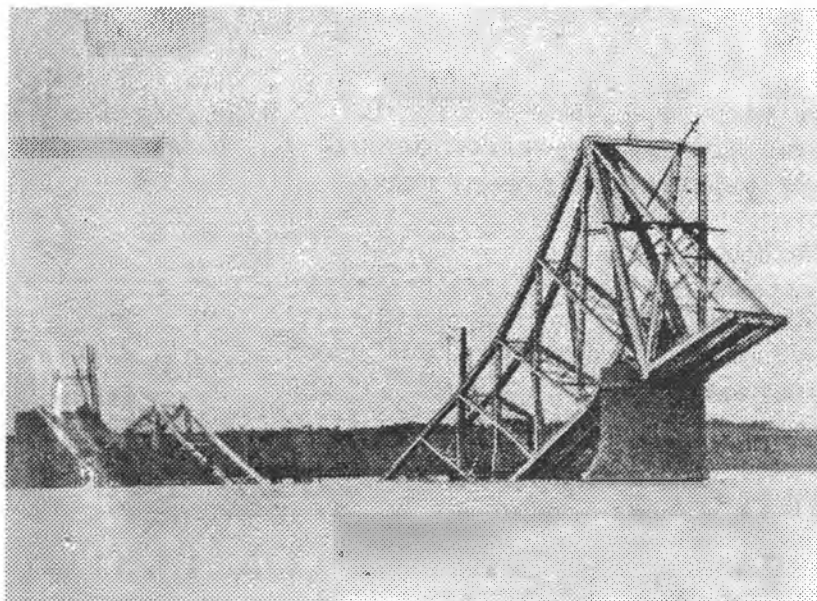
dezastruoasă în care se găseau instalațiile și construcțiile sale. În aceste condiții reluarea traficului și mișcării maritime s-a făcut greoi. Afluxul de mărfuri către port a fost mult diminuat datorită ritmului scăzut al producției destinată exportului, izolării Dobrogei ca urmare a distrugerii podului de



Proiectul ing. Ovid Cotovu

Constanța a constituit, în același timp, singurul port de escală pentru pasageri.

Necesitatea satisfacerii minime a consumului intern a impus ca încă din luna decembrie a anului 1918 traficul portuar să fie reluat prin importul a 46.294 tone mărfuri, în majoritate alimentare. Exportul s-a reluat în anul următor cu numai 12.825 tone, cu mult sub cuantumul importului, care în același an a fost de 80.384 tone.



Podul de la Fetești distrus

Comparând cifrele din anexa nr.2, se poate observa cu ușurință că importul prin portul Constanța s-a situat, în anul 1918, cu puțin peste cel al anului 1895, iar exportul la nivelul anului 1881, ceea ce înseamnă în timp o reducere între 24 și, respectiv, 39 de ani.

Traficul portului Constanța s-a efectuat în acești ani cu deficite mari de valori, în dezavantajul economiei naționale, întrucât produsele care se importau erau cu mult mai scumpe decât cerealele, petrolul și lemnul, principalele mărfuri de export. Cu alte cuvinte, prin cel mai important port al României s-au exportat produse de volum mare, dar valoare mică și s-au importat produse de valoare mare, dar volum mic.

Reechilibrarea exportului după primul război mondial și trecerea Constanței pe primul loc în cadrul traficului general al porturilor românești le-au

realizat petrolul și derivatele sale. Cuantumul exportului la acest produs a crescut an de an pe măsura refacerii și completării instalațiilor de la stația de petrol și a sporirii producției de țitei forat și rafinat, ajungându-se ca 65 la sută din cantitatea de petrol destinată exportului să treacă prin

Constanța. Între anii 1919-1922 media exportului acestui produs a fost de 233.999 tone, pentru ca în anii 1924-1928 să sporească la 1.040.233 tone, îndeosebi ca urmare a creșterii accentuate a cererilor înregistrate pe piața externă. Cerealele au reprezentat între cele două războaie mondiale, după petrol, a doua marfă de trafic a portului Constanța, ale cărei operațiuni comerciale au fost influențate de eforturile generale de sporire cantitativă, cu toate că sub aspect valoric s-au înregistrat scăderi considerabile. Pe măsura refacerii instalațiilor de la magaziile silozurilor s-au creat condiții ce au permis ca 80 la sută din produsele cerealiere să se manevreze și încarce în vagoane prin intermediul acestui ansamblu de mașini și construcții. Restul, împreună cu produsele leguminoase și oleaginoase, se încărcau în vapoare direct din căruțe și vagoane. Între anii 1919-1924 media anuală a exportului de cereale prin portul Constanța a fost de 175.850 tone, pentru ca în perioada 1924-1928 să crească la 251.724 tone. Cifrele se aflau în creștere, dar sub cele înregistrate înainte de 1914, situație ce se explică prin scăderea în primii ani de război a producției agricole. Cea mai mare parte din exportul de cereale prin portul Constanța se efectua începând cu luna septembrie și dura până în martie anul viitor. În lunile septembrie, octombrie și noiembrie traficul de cereale provenea îndeosebi din județele dobrogene. Atunci când navigația pe Dunăre se reducea din cauza înghețului și sloiurilor în lunile decembrie, ianuarie, februarie o parte din cerealele ce trebuiau exportate prin porturile Brăila și Galați erau îndreptate spre portul Constanța. În cadrul cerealelor predominau porumbul, orzul, ovăzul, grâul apoi meiul, floarea-soarelui ș.a. Pentru a satisface cerințele partenerilor externi cerealele depozitate în magaziile cu silozuri erau mai întâi desprăfuite, curățate, selecționate și apoi încărcate în vapoare.

O anumită pondere în traficul portului Constanța au avut-o și produsele animaliere, precum și animalele vii. Exportul acestora s-a aflat sub influența aceluiași factori care au condiționat și traficul produselor vegetale. Majoritatea animalelor mari proveneau din Banat și Transilvania, iar cele mici - oi, capre, miei - din Dobrogea. Prohibit în anii 1919 și 1920, curba traficului animalelor vii a evoluat sinuos, situându-se, până în 1928, între minima de 286 tone în anul 1924 și maxima de 6.675 tone în anul 1925, depășind cu mult cifrele înregistrate înainte de anul 1914. Produsele animaliere au lipsit complet din traficul portului Constanța în primii ani după război. Media anuală a anilor 1921-1923 a fost de 419 tone, iar în următorii cinci ani s-a ridicat la 518 tone.

Traficul prin portul Constanța al produselor rezultate din prelucrarea lemnului s-a menținut scăzut mulți ani după război în comparație cu alte produse datorită greutatea lor la export, lipsei platformelor de depozitare și faptului că portul Galați continua să dețină prioritate în exportul acestor produse. De regulă, traficul produselor lemnoase creștea la Constanța în lunile de iarnă când activitatea porturilor Galați și Brăila era stânjenită, după cum am precizat, de înghețarea Dunării. Pe măsura rambleerii platformelor portului și obținerii de noi suprafețe de depozitare exportul produselor lemnoase a urcat, între anii 1924-1928, la o medie de 47.291 tone.

În afara produselor petroliere, cereale, lemnărie, animale, în traficul portului Constanța s-au înregistrat și după anul 1918 și alte categorii de mărfuri, ca: fructe, tutun, sare, textile ș.a., dar în cantități mult mai reduse decât înainte de primul război mondial. Exportul acestor produse prin portul Constanța a crescut de la 4.881 tone în anul 1920 la 13.871 tone în 1926.

Importul prin portul Constanța, deși n-a fost ridicat, a avut o curbă sinuoasă, dar pe ansamblu în creștere față de perioada dinainte de război. Se importau produse finite, mașini, unelte, diverse tipuri de uleiuri, coloniale, articole farmaceutice și parfumerie mai ales din Anglia, Franța, Egipt, Grecia, S.U.A și Germania. Ceea ce considerăm demn de semnalat este faptul că după primul război mondial la unele categorii de mărfuri, ce se importau în cantități mari înainte de 1918, tonajul a scăzut, iar la alte categorii, unde procentele erau mici în anii 1913-1914, a sporit considerabil după anul 1918. (Vezi și tabelele de la anexa nr. 2). Dacă înainte de război România importa, după cum am văzut, cantități mari de cărbuni, începând cu 1919 traficul acestui produs a scăzut, maximul atins fiind de 31.904 tone în 1926. Media anilor 1919-1923, a fost de 16.608 tone, iar a celor din 1924-1928 de 23.562 tone. Prin portul Constanța s-au importat fier brut, fontă, oțel, laminate, mașini agricole și industriale, mașini electrice și piese de schimb. La această grupă de produse importul a cunoscut, între 1919-1923 o medie anuală de 31.495 tone, pentru ca în perioada 1924-1928 să atingă 77.154 tone, mai mult deci decât o dublare. Maximul de import în primii ani după război a fost de 129.911 tone înregistrat de statistici în anul 1926. În ceea ce privește uleiurile de măsline, vegetale, grăsimile de pește, ceară, stearină, media importului a fost mult mai mare decât în perioada antebelică. Între 1919-1923 importul acestor mărfuri s-a realizat într-o medie de 3.225 tone, iar în perioada 1924-1928 de 4.705 tone.

O altă categorie de mărfuri, ce au continuat să se importe prin portul Constanța și după primul război mondial, au constituit-o așa-numitele în epocă coloniale: cafea, cacao, lămâi, smochine, stafide, ceai, piper, cuișoare ș.a. De la 1919 la 1923 media a fost de 25.665 tone, pentru ca în

următorii cinci ani să ajungă la 31.087 tone. După 1919 o creștere simțitoare la import s-a înregistrat și la produsele farmaceutice, parfumerie și chimice. Între anii 1919-1923 media importului a fost de 3.615 tone, iar după 1924 până în anul 1928 s-au consemnat în statistici 8.096 tone.

În analiza traficului portului Constanța trebuie luată în calcul și circulația pasagerilor care a fost, după cum arată datele statistice, în creștere mai ales datorită călătoriilor spre Palestina (Israel), emigranți și vizitatori.

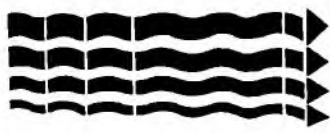
Curba ascendentă a traficului prin portul Constanța poate fi urmărită și analizată și prin totalul general al mărfurilor ieșite și intrate după primul război mondial. În perioada de refacere cele mai mari creșteri pe total s-au înregistrat în anii 1920 și 1926, când cifrele s-au ridicat la 327.253 tone și, respectiv, 1.865.613 tone. Este important de subliniat faptul că în anul 1926 s-a depășit și maximul de 1.400.686 tone înregistrat în anul 1911.

Referindu-ne în continuare la modul cum a evoluat după primul război mondial *mișcarea maritimă* în portul Constanța, precizăm că în luna decembrie a anului 1918 și în cursul anului 1919 traficul mărfurilor fiind scăzut și numărul vaselor care au ancorat la danele portului a fost redus. Activitatea S.M.R. a fost marcată de situația navelor sale. Readuse în țară de Rusia, cele șase cargouri au intrat în reparații capitale. Activitatea S.M.R. s-a reluat prin încheierea a trei cargouri de la societatea "România" și cu două nave ce puteau naviga. Navele erau îmbătrânite și insuficiente pentru traficul portuar ce se prefigura. Lipseau fondurile, dar conducerea S.M.R.-ului a reluat treptat cursele pe vechile linii maritime, iar la 1 mai 1923 a reușit să înființeze o nouă linie: Constanța - Haifa - Yaffa. (Vezi Valentin Ciorbea, Carmen Atanasiu, *Flota maritimă comercială română. Un secol de istorie română 1895-1995*, Editura Fundației "Andrei Șaguna", Constanța, 1995, p. 112).

Începând cu anul 1920, o dată cu creșterea traficului, numărul vaselor care ajung la Constanța a crescut simțitor de la 597 la 1.186 nave intrate în anul 1926. Numărul vaselor cu pânze a scăzut treptat; după 1925 cifra fiind prea mică n-a mai fost înregistrată în documentele portuare. Până în acest an, însă, portul Constanța a fost vizitat de 314 vase cu pânze. În perioada 1920-1924 numărul total al vaselor intrate în port a fost în medie de 802 pe an, din care 747 vapoare moderne și 55 vase cu pânze.

Progresele treptate ale traficului și mișcării maritime au influențat direct veniturile și cheltuielile portului Constanța. După război, veniturile au crescut în proporții mari de la 85.627 lei în anul 1918 la 156.776.478 lei în 1926, ceea ce demonstrează că portul a fost una dintre cele mai rentabile întreprinderi de stat. Sumele alocate pentru întreținerea și exploatarea portului au sporit după 1918, dar s-au situat cu mult sub venituri. În anii 1918-1919 cheltuielile au depășit veniturile cu 836.096 lei și, respectiv, 1.758.387 lei, ca urmare a cerințelor impuse de refacerea și completarea instalațiilor portuare. Ulterior, sumele pentru întreținere și exploatare din venituri proprii s-au mărit de la 2.978.371 lei în 1920 la 43.336.410 lei în anul 1926.

Având în vedere că instalațiile și vechile construcții afectate de război au fost reparate și completate, că s-a reușit depășirea maximului de trafic înregistrat în anul 1911, se poate aprecia că în cursul anului 1926 s-a încheiat perioada de refacere a portului Constanța.



Beneficiind în continuare de fonduri apreciabile alocate din buget, credite extraordinare și sume avansate de diverse societăți și bănci interesate în afaceri portuare, administrația portului Constanța a continuat, după rezolvarea problemelor refacerii, cu mai multă intensitate lucrările de construcție și înzestrare. În anul 1928, cu prilejul sărbătoririi semicentenarului dobândirii independenței de stat și a reunirii Dobrogei la vechea Românie, Direcția Serviciului Porturilor Maritime a întocmit un studiu al evoluției portului Constanța. Din această lucrare aflăm că situația portului se prezenta astfel:

Disponere generală. Portul Constanța era adăpostit contra valurilor mării de trei diguri de închidere în lungime de 2.994 m și anume:

- digul dinspre larg (lungimea 1.377 m), dispus pe direcția nord-sud, avea rolul de a proteja

bazinele portuare de valuri din această direcție. De asemenea, acest dig asigura și anteportul pe o distanță de 400 m, creând vapoarelor condiții bune de intrare în port;

- digul de sud (lungimea de 1.497 m) era orientat pe direcția est-vest;

- digul de intrare (lungime 120 m) a fost construit perpendicular pe digul dinspre larg. Prin modul cum au fost ridicate și dispuse digurile s-a asigurat navelor o intrare în port în lățime de 160 m. Pentru a indica vapoarelor intrarea în port pe timp de noapte, la extremitățile digurilor s-au montat faruri.



Portul Constanța prins de gheturi 1929

Digurile asigurau în anul 1928 o desfășurare de 4.622 m cheuri din totalul de 5.800 cât prevedea planul de construcție inițial. Cheurile aveau următoarele destinații:

- cheul digului de larg, în lungime de 682 m, cuprindea danele 0 și 1 destinate marinei militare și 2-5 repartizate traficului cu mașini, produse metalice, în general materiale grele. Pe cheul moliului digului de larg, de 488 m, erau repartizate danele 6-10, unde acostau navele ce încărcau colete și produse de mesagerie;

- cheul de est, în lungime de 270 m, cu danele 11 și 12, revenea mărfurilor diverse și navelor S.M.R.-ului;

- cheul de nord, de 480 m, cu danele de la 13 la 16, de pe care se încărcau ori se descărcau diferite tipuri de mărfuri generale. Pe platforma adiacentă erau instalate în mod provizoriu serviciul de vamă și Agenția S.M.R. Tot aici s-a construit magazia de beton pentru mărfurile de tranzit;

- cheul următor, cu o dimensiune de 337 m, avea amenajate danele 17 și 19. Aici se găseau silozurile unde se depozitau și pregăteau cerealele pentru export;

- cheul pentru vite și cereale care se încărcau direct din mijloacele cu care erau aduse în port era în lungime de 945 m și cuprindea danele de la 20 la 27;

- cheul pentru lemnărie, de 1.063 m, unul din cele mai mari din portul Constanța, cuprindea opt dane, de la 28 la 35. Cea mai mare parte din lucrări nu erau executate, construcția fiind amânată în raport cu necesitățile viitoare de trafic ale portului;

- cheul pentru cărbuni, de 445 m, avea trei dane: 36, 37 și 38;

- cheurile antebazinului de petrol, în lungime de 955 m, aveau organizate șase dane: A, B, C, D, E și F.

Prin construcțiile hidrotehnice realizate până în anul 1928 s-a reușit îndiguirea unei suprafețe de apă de 60 ha la care se adăugau 14 ha în anteport.

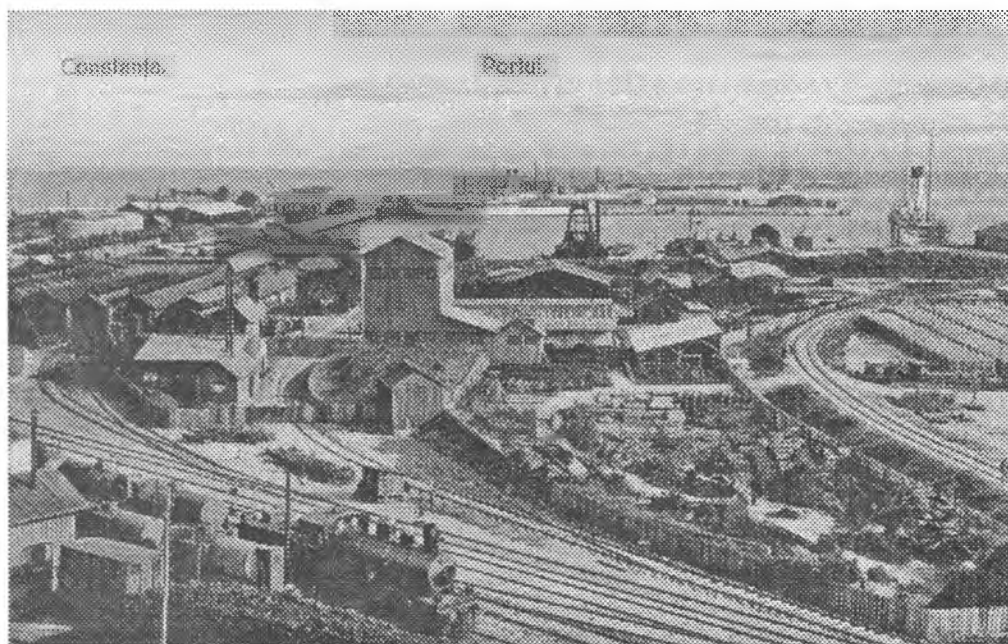
Interiorul portului Constanța era compartimentat, la aceeași dată, în șase bazine și anume:

- primul bazin era delimitat de digul de la intrare al portului, digul de larg; - bazinul vechi era dispus între digul de larg, cheul de est și cheul de nord; - bazinul pentru cereale era mărginit de cheul de nord, cheul silozurilor și cel de cereale; - bazinul produselor forestiere se găsea între cheul de cereale și cheul destinat reparării navelor;

- bazinul pentru cărbuni era conturat de cheul forestier și cel de cărbuni;

- bazinul de petrol.

Întrucât nu s-au putut executa lucrări sistematice de dragare și derocări pe întreaga suprafață îndiguită adâncimea bazinelor nu era uniformă. Spre exemplu, în bazinul de petrol adâncimea apei era de 9,10 m, în timp ce în celelalte de 8,55 m, iar în anteport de 10 m.



Vedere generală a portului

Instalațiile pentru export.

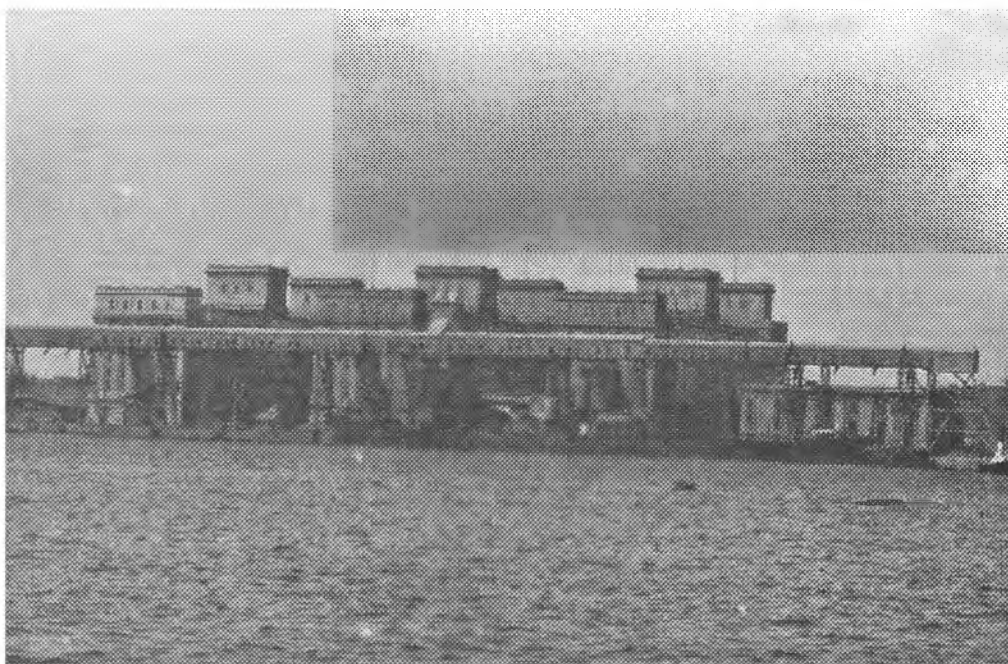
Portul Constanța beneficia în anul 1928 de importante instalații pentru traficul principalelor produse de export - petrolul și cerealele. Prin intermediul instalațiilor pentru exportul produselor se executau operațiuni de primire, înmagazinare și încărcare în tancuri ale produselor de țitei și derivatelor sale.

a) Stația de petrol reunea trei compartimente diferite, dar care serveau aceluiași scop:

- Stația de primire era situată în partea de vest a portului, la o înălțime de 30 m de suprafața mării. Produsele petroliere erau aduse la stație prin conducta de

petrol, tip "pipe-line" Băicoi-Constanța și vagoane cisternă. Pe conducte se transportau în 24 de ore 3.000 tone petrol în timp ce cu trenurile se aduceau în același interval de timp în medie de 500 tone. În stație se construiseră 6 linii ferate de câte 350 m lungime, racordate la linia Constanța-Cernavodă. Între linii se aflau montate 6 conducte de descărcare pentru benzină, petrol, motorină și ulei, iar ultimele trei pentru păcură. Fiecare conductă a fost prevăzută din 3 în 3 m, cu racorduri la care se puteau atașa tuburi flexibile prin care produsele din cisternă se depozitau în rezervorul de recepție de 700 mc. Prin cele 6 conducte se putea asigura descărcarea simultană a unui tren de 40 vagoane-cisternă, încărcate însă cu același produs.

- Stația de depozitare era construită pe platforma portului. Acestui compartiment îi revenea sarcina de a repartiza și stoca produsele petroliere în 42 rezervoare metalice de 5.000 mc, 3 rezervoare de 2.500 mc, 5 de 2.000 mc și 6 de 1.250 mc cu o capacitate totală de 235.000 mc. Rezervoarele de 2.500 și 2.000 mc s-au construit în portul Constanța începând cu anul 1922 din sume avansate de societățile petroliere interesate. Astfel, societatea "Româno-Americană" a construit 3 rezervoare, "Unirea" 6, "Creditul Minier" 6, "Redevența" 4, "Aquila Franco-Română" 2 și "Petrol Bloc" 3.



Silozuri 1920

Casa pompelor, cum mai era denumit acest compartiment al stației de petrol, avea în dotare 4 pompe de putere redusă, racordate la conducte de 50 mm ce serveau diverselor operațiuni interioare, ca: mutarea produselor dintr-un vagon în altul, încărcări în cisterne, golirea conductelor mari, pompări de apă. Toate motoarele de care dispunea casa pompelor fuseseră instalate în anul 1927, după incendiul care a distrus aparatele vechi. Stația de petrol dispunea, de asemenea, de o instalație de încălzire pentru anotimpul rece a rezervoarelor și trenurilor încărcate cu produse vâscoase. Ca

urmare a diversificării produselor destinate exportului s-a impus mărirea stațiilor de primire și de depozitare cu noi rezervoare. S-au instalat noi conducte și linii ferate. Capacitatea totală a stației de petrol era în anul 1928 de 2.500.000 mc. Tancurile petroliere venite la încărcare erau introduse

În bazinul de petrol cu ajutorul remorcherelor, printr-o deschidere de 40 m lungime prevăzută cu poartă. La 4 dane speciale se încărcău benzină, petrol, motorină și păcură. În antebazinul de petrol se aflau încă 2 dane specializate, una pentru păcură, iar cealaltă pentru acostarea vapoarelor și pornirea mașinilor în vederea executării manevrelor de plecare. Cu ajutorul instalațiilor se putea asigura, la un debit de 130 tone/oră pentru fiecare conductă, umplerea simultană a 5 vapoare cu 4 produse diferite.

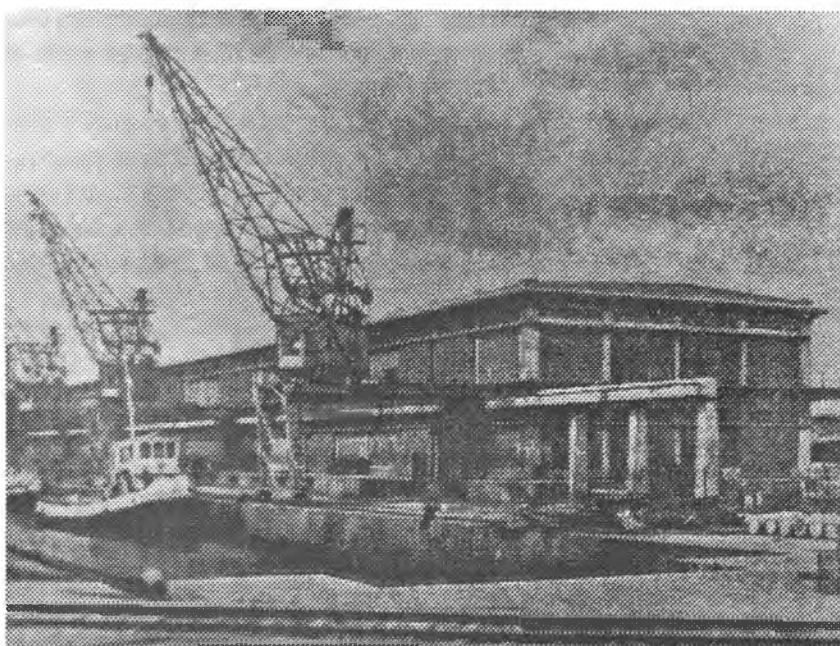
b) Magaziile de silozuri constituiau, după cum s-a precizat în capitolele anterioare, un sector esențial al infrastructurii portuare pentru exportul produselor agricole românești prin Constanța. În anul 1928 portul dispunea de două magazii cu silozuri, complet utilate și în stare de funcționare. A treia magazie avea ridicată numai clădirea fără a fi dotată cu instalațiile adecvate, iar la cea de-a patra fuseseră puse numai fundațiile. Fiecare siloz avea 250 de puțuri cu o capacitate medie de 1.765 hl. În silozuri se depozitau grâu, secară, orz, ovăz și porumb. La un debit de 125 tone/oră, fiecare magazie putea depozita zilnic 100 vagoane cereale. Silozurile aflate în funcțiune

erau dotate cu elevatoare, ceea ce permitea ca în opt ore de lucru, la un debit de 200 tone/oră, să se poată încărca circa 320 vagoane, ținând seama și de întreruperile pentru efectuarea lucrărilor de rujărit și separarea produselor. Silozurile erau prevăzute, de asemenea, cu șase grupe de mașini de ciuruit și aspirat, de tăierea țepilor orzului, precum și criblouri și trioare pentru separarea cerealelor pe calitate.

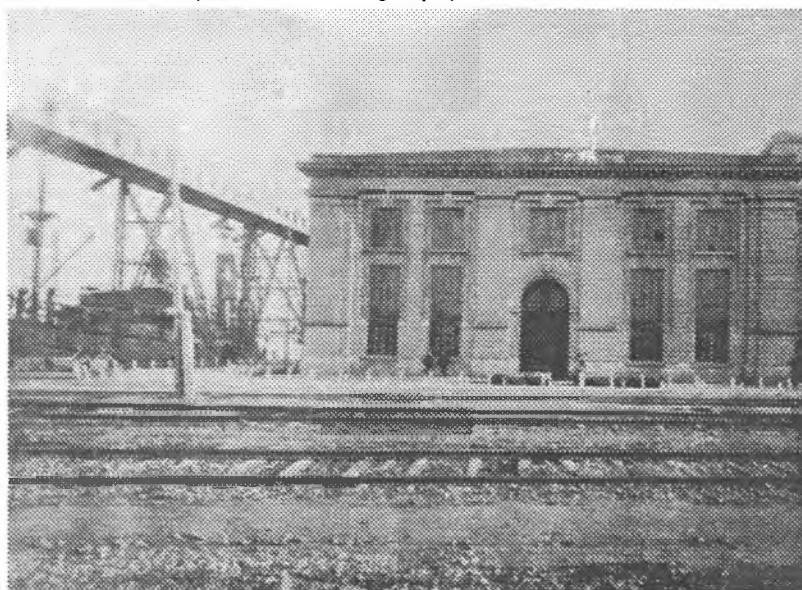
Capacitatea de înmagazinare și dotările de care dispuneau silozurile puteau asigura un trafic de cereale de 600.000 tone anual.

Portul dispunea de spații și instalații pentru adăpostirea și manipularea mărfurilor generale. La dana 20 fuseseră ridicate două magazii de tablă ondulată cu suprafața de 2.200 mp, la danele 15 și 16 o magazie de beton de 4.000 mp., iar la danele 6 și 7 un alt spațiu de înmagazinare de 6.400 mp. La acestea se adăugau magaziile proprii ale S.M.R.-ului în suprafață de 3.000 mp. Portul Constanța dispunea, deci, în anul 1928, de cca. 13.000 mp suprafață de depozitare. Mărfurile voluminoase erau manevrate de trei macarale electrice a câte 3 tone forță fiecare. Pe lângă spațiile special amenajate mărfurile se depuneau și pe platforme portuare. Suprafața totală a acestora era în anul 1928 de 130 ha, din care 20 ha platformă cheuri, 72 ha pentru mijloace fixe, clădiri, ateliere, căi ferate, șosele, 11 ha pentru stațiunea de petrol, iar 27 ha erau neutilizate. Liniile ferate aveau o lungime de 63 km, din care 41 km se aflau în port, iar 22 km legau portul de halta Traian și cariera Canara (Ovidiu). Lungimea șoselelor amenajate era de 8,3 km. Necesarul de energie electrică pentru instalațiile și iluminatul portului s-a asigurat de o uzină electrică dotată cu 4 motoare "Diesel" cu o putere totală de 1.600 CP. Fiecare motor era cuplat cu câte un generator de curent continuu de 470 volți. Cu această dotare portul Constanța putea asigura în anul 1928 un total anual de trafic de 3.700.000 tone mărfuri. În dană simplă puteau opera simultan 37 vapoare.

La 31 decembrie 1927 costul total al lucrărilor de construcții și înzestrare cu instalații se ridica, în afara cheltuielilor de întreținere și exploatare, la suma de 77.369.073 lei aur. În anul menționat mai sus sumele alocate pentru construcții în portul Constanța au totalizat 34.118.626 lei din buget și credite extraordinare și 36.651.271 lei alocate de societățile interesate în afaceri portuare, deci un total de 70.769.897 lei. Din sumele investite s-au executat lucrări de rambleere a platformelor portuare, s-a prelungit magazia de beton din dreptul danelor 6 și 7. Pentru îmbunătățirea condițiilor de navigație pe timp nefavorabil, în portul Constanța s-a instalat un radio far. La capătul digului de



Magazii și macarale în portul Constanța



Uzina electrică a portului

La 31 decembrie 1927 costul total al lucrărilor de construcții și înzestrare cu instalații se ridica, în afara cheltuielilor de întreținere și exploatare, la suma de 77.369.073 lei aur. În anul menționat mai sus sumele alocate pentru construcții în portul Constanța au totalizat 34.118.626 lei din buget și credite extraordinare și 36.651.271 lei alocate de societățile interesate în afaceri portuare, deci un total de 70.769.897 lei. Din sumele investite s-au executat lucrări de rambleere a platformelor portuare, s-a prelungit magazia de beton din dreptul danelor 6 și 7. Pentru îmbunătățirea condițiilor de navigație pe timp nefavorabil, în portul Constanța s-a instalat un radio far. La capătul digului de

larg s-a montat o sirenă ce a sporit siguranța intrării navelor în port. În anul 1927 în port s-au montat șapte macarale, sporind astfel posibilitățile de manevrare a mărfurilor grele. Pe cheul de est s-au deschis lucrările pentru ridicarea gării maritime, s-a amenajat platforma pentru construirea magazilor pentru colete, iar la bazinul de petrol s-au montat cabestanele electrice. S-a hotărât, de asemenea, construirea unei magazii pentru depozitarea a 7.000 tone sare ce urma să fie încărcată în vapoare.

Începând cu anul 1929 se fac studii și proiecte, se întocmesc caiete de sarcini, în vederea construirii unei uscătorii de plumb la silozurile portului. S-a reluat, de asemenea, cu mai multă insistență problema dotării cu instalații a celei de-a treia magazii cu silozuri.

În anul 1929 s-a decis completarea instalațiilor, contractul fiind încheiat cu firma M.I.A.G. din localitatea Braunschweig, care a oferit echipamentul la un preț mai avantajos decât A. Glutter care furnizase instalațiile pentru celelalte silozuri.

În anii ce au urmat perioadei refacerii traficul general a fost în continuă creștere.

Astfel, exportul a crescut de la 1.441.234 tone în anul 1927 la 2.130.762 tone în anul 1929. Aceste creșteri se datorează, în primul rând, traficului produselor petroliere. Pentru exemplificare precizăm că traficul de export al petrolului și derivatelor sale a crescut de la 1.441.234 tone în anul 1927 la 2.130.762 tone în anul 1929, cu toate că prețurile au scăzut datorită crizei. Cantitățile celorlalte produse de export prin Constanța au oscilat: bunăoară, exportul cerealelor a scăzut de la 349.426 tone, în anul 1927, la 238.042 tone în anul 1928. Începând cu acest an statisticile portului înregistrează scăderi apreciabile și la exportul produselor alimentare, al vitelor și al celorlalte produse agricole.

După 1926, an în care s-a înregistrat cea mai mare cantitate la importul din perioada interbelică, în portul Constanța s-au consemnat în etapa următoare sensibile scăderi la acest capitol. În anul 1927 se importau 168.211 tone diverse mărfuri. Următorul an a înregistrat un total la import de 139.428 tone, adică o scădere de 17 la sută față de anul precedent, iar în 1929 cifra a crescut la 174.141 tone mărfuri.

Mișcarea maritimă a fost, de asemenea, oscilatorie. În anul 1926 numărul total al navelor ce acostau la danele portului Constanța s-a ridicat la 1.186, cu un total de 2.354.759 tone capacitate, pentru ca în 1927 cifra navelor să scadă la 1.149, ceea ce înseamnă un minus de 20.526 tone capacitate față de anul precedent. Totalul navelor care au ancorat la Constanța în 1928 a fost de 1.114. Însă, datorită sporirii numărului tancurilor petroliere, la capacitatea totală s-a înregistrat un plus de 151.286 tone.

Creșterea exportului produselor petroliere, după anul 1929, a produs o aglomerare a stației de petrol, în special a compartimentului de încărcare în tancuri, ceea ce a impus efectuarea unor lucrări de prelungire cu încă 1.489 m a cheurilor de lemnărie și repartizarea acestei zone pentru traficul țiteiului și derivatelor sale. La instalația de depozitare a produselor petroliere s-au construit noi rezervoare de diferite capacități, mărindu-se capacitatea totală la 239.850 mc. Stația dispunea de 43 rezervoare de 5.000 mc, 5 de 1.270 mc și 1.000 mc.

Începând cu anul 1931, odată cu alocarea primelor fonduri, se deschid lucrările premergătoare construirii molului nou și cheurilor orientate spre bazinul de petrol. Până la sfârșitul anului 1933, la aceste cheuri s-au executat lucrări hidrotehnice pe o lungime de 580 m. Concomitent, s-a dragat și derocat fundul bazinului în dreptul acestor cheuri și s-au făcut amenajări și la platforma adiacentă.

Creșterea recoltelor cerealiere a mărit exportul acestor produse prin portul Constanța. În anii cu recolte abundente spațiul de înmagazinare al celor două silozuri se dovedea insuficient, ceea ce a impus, după cum am menționat, alocarea de fonduri pentru cumpărarea instalațiilor la magazia a treia cu silozuri. Prin completarea instalațiilor la cea de-a treia magazie, s-a sporit capacitatea cu încă 250 puțuri, astfel că în total cele trei silozuri puteau înmagazina 60.000 tone cereale. Valoarea totală a investiției efectuate la cea de-a treia magazie cu silozuri s-a ridicat la 105.500.000 lei.

O lucrare deosebit de utilă silozurilor, mereu reclamată de factorii interesați în exportul porumbului, era construirea unei uscătorii pentru acest produs. Dotarea silozurilor cu astfel de instalație era cu atât mai necesară cu cât România era una dintre marile exportatoare de porumb din Europa. Din cauza umidității porumbul depozitat toamna nu putea fi exportat decât în primăvara anului următor, situație ce ducea la blocarea silozurilor. În vederea rezolvării problemei inginerul V. Cotov și inspectorul M. Rădulescu din Direcția Porturilor Maritime au efectuat o vizită de documentare la uscătoria de porumb din Panëiovo (Iugoslavia).

Clădirea uscătoriei, de forma unui turn de 49,25 m, a fost ridicată între magaziile cu silozuri, doi și trei, lucrările fiind executate între anii 1930-1931 de societatea ASTRA și Lemaitre, iar societatea M.I.A.G. a furnizat echipamentul. Instalațiile erau compuse din două grupuri de uscare cu

câte opt coloane, având posibilități de funcționare independentă una față de alta. Fiecare grupă avea o capacitate de 1.000 hectolitri și un debit de 60 tone/oră. La acest debit instalația asigura o reducere a umidității porumbului cu 5 la sută, fără pierderea aspectului și calității de germinație. Costurile clădirii și instalațiilor s-au ridicat la 52.000.000 lei.

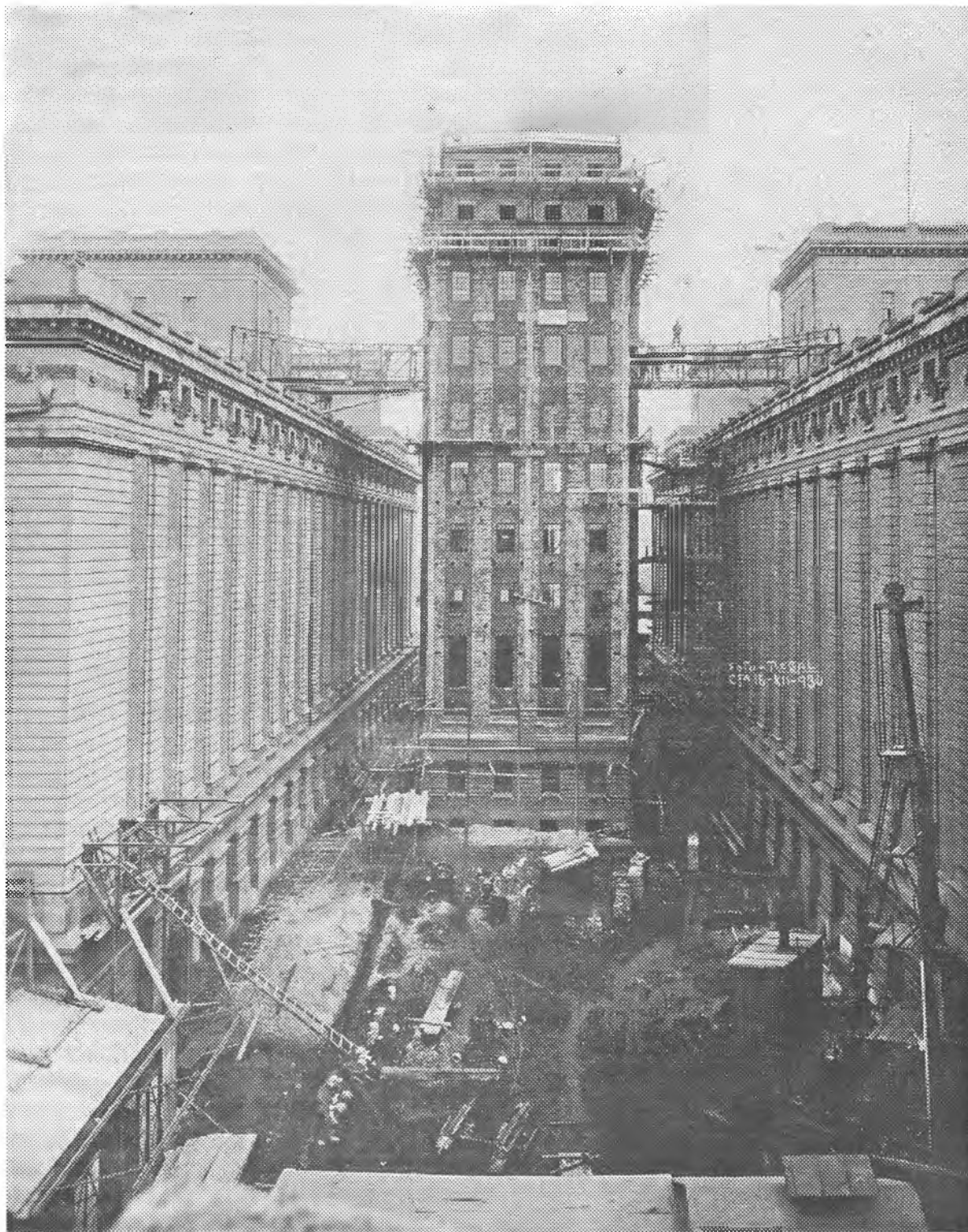
O altă lucrare de mare utilitate, în special pentru traficul de pasageri, realizată în acești ani, a fost construcția gării maritime. Proiectul întocmit înainte de război este abandonat și s-a realizat un alt proiect care să corespundă cerințelor moderne de trafic. Construirea noii gări maritime pe platforma cheului de est a început în anul 1930. Clădirea, compusă din subsol, parter și două etaje, are o lungime de 72,60 m, lățimea de 18,40 m și 17,50 m înălțime. Costurile totale ale lucrărilor s-au ridicat la 25.000.000 lei.

Executate în regie proprie, lucrările au continuat până în anul 1945, când au

fost complet încheiate. Între clădire și cheu au fost montate două linii pentru gararea trenurilor care transportau pasageri.

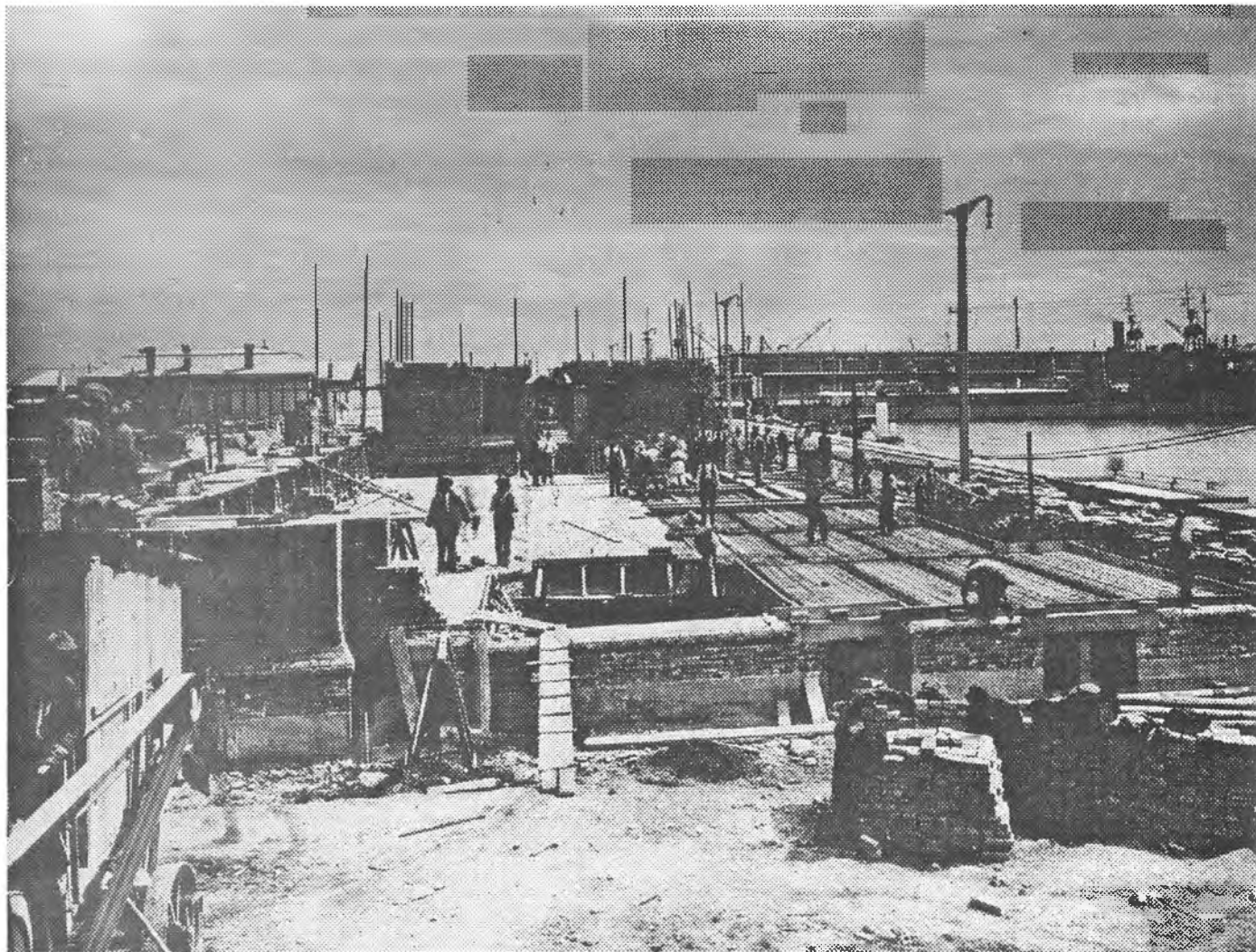
O parte din încăperile gării maritime au fost închiriate de conducerea portului serviciilor de vamă, căpitaniei, poliției, poștă, telegraf, S.M.R.-ului, precum și unor firme comerciale.

Cu toate că în anii 1929-1933 s-au efectuat unele lucrări de investiții și construcții, aceasta nu înseamnă că portul a fost ocolit de criza economică. Studiul documentelor de arhivă duce la concluzia că în toate compartimentele sale criza s-a făcut simțită din plin. Perioada de investiții de la începutul crizei nu trebuie să surprindă, ea se explică, în primul rând, prin reorganizarea portului conform prevederii "Legii pentru crearea Regiei Autonome a Porturilor și Căilor de Comunicație pe Apă" la baza căreia a stat principiul că porturile sunt indispensabile progresului economic al țării. În anii următori, datorită accentuării crizei în domeniul transporturilor, fondurile pentru investiții s-au



Construcția uscătoriei de porumb

limitat, statul impunând Direcției Porturilor Maritime obligația de a transfera la bugetul general 100 milioane lei, ceea ce a determinat o restrângere a lucrărilor și în portul Constanța. Într-adevăr, s-a



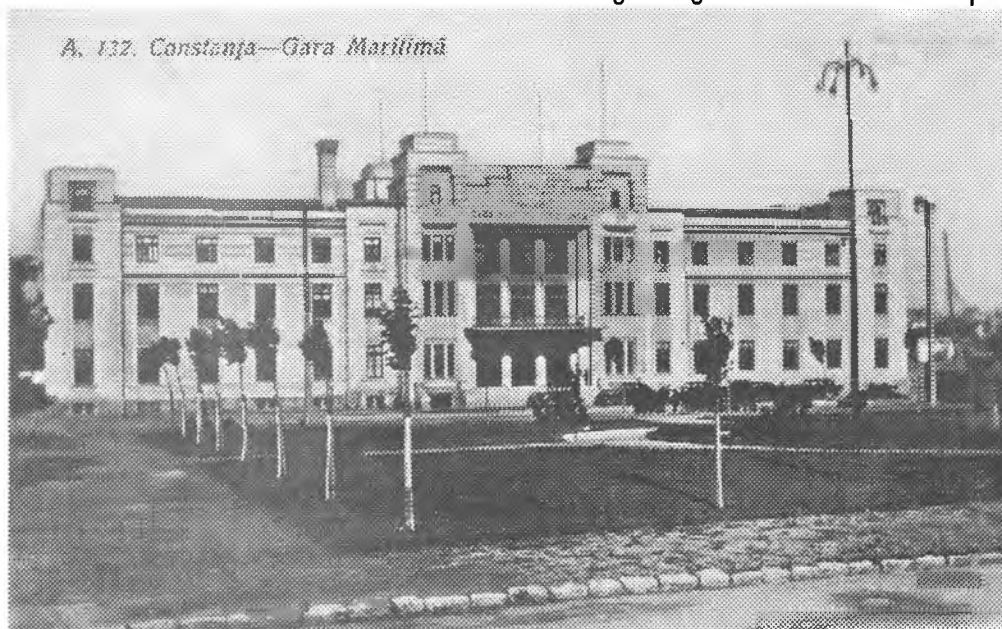
Șantierul Gării Maritime
(1931)

amânat construcția noului mol, deci și a noului bazin de petrol, lucrări absolut necesare portului. În anul 1932, deși guvernul a solicitat noi fonduri pentru înzestrarea portului Constanța, Adunarea Deputaților a amânat cererea pe motiv că țara se află într-o situație financiară precară.

Pentru a face față crizei, guvernul a inițiat delimitarea unei zone libere în portul Constanța. În urma unei vizite a lui Virgil Madgearu la 30 iunie 1929 în port, s-a ajuns la concluzia că cea mai

bună porțiune pentru zona liberă este cea dintre danele 23 și 38, aici urmând să se efectueze noi lucrări hidrotehnice. După votarea legii referitoare la zonele libere în porturi, guvernul a primit de la diferite firme exportatoare din Germania, Cehoslovacia, Polonia și chiar Brazilia cereri de a li se ceda terenuri și magazii în zona liberă a portului Constanța. Deși s-au inițiat unele tratative acestea n-au dat rezultatele așteptate, la Constanța neaplicându-se legea la zonele libere.

O reală îngrijorare a produs în rândul populației și deputaților constănțeni inițiativa guvernului



Gara Maritimă

de a concesiona, în anul 1932, silozurile țării, între care intrau și cele din port. Prin adunări cetățenești, prin telegrame și în Parlament s-a protestat cu energie împotriva acestei măsuri care ducea la monopolizarea de către o firmă olandeză a vânzării cerealelor prin silozurile portului

Constanța pe o perioadă de 30 ani, cu daune financiare incalculabile pentru statul român. În urma protestelor guvernul s-a văzut nevoit să abandoneze intențiile sale. În anii 1929-1933, pe total, traficul portului Constanța a fost în creștere. Sporurile s-au datorat în primul rând politicii practicate de guvernele național-țărănișt, de forțare a exporturilor produselor petroliere. Media anilor 1929-1933 la exportul produselor petroliere a fost de 3.655.639 tone. Pe categorii de produse cele mai mari cantități exportate au fost cele de benzină și păcură.

Cu toate că criza a lovit puternic prețurile agricole, o serie de factori au stimulat exportul produselor cerealiere prin portul Constanța. Între aceștia menționăm recoltele bune, cu excepția anului 1932, primele de export acordate de stat, reducerea tarifelor la magazinaj și mărirea capacității de însilozare. Dacă în anul 1929 s-au exportat prin Constanța 284.404 tone cereale, în anul 1933 traficul a crescut la 692.007 tone, după calculele făcute în epocă, media anilor 1929-1933 a fost de 562.500 tone, deci în creștere față de perioada anterioară. Exportul de animale vii a fost destul de activ în anii crizei, sporind, spre exemplu, de la 523 tone în anul 1929 la 2.638 tone în anul 1932. O scădere deosebită au înregistrat-o la export produsele de origine animală. Dacă între anii 1924-1928 s-au exportat în medie 518 tone, în timpul crizei s-au încărcat vapoare numai cu 241 tone. Produsele forestiere s-au menținut la o medie anuală de 46.423 tone.

În ceea ce privește importul realizat prin portul Constanța în anii crizei se poate aprecia că a fost într-o sensibilă descreștere. Dacă în anul 1929 s-au importat 174.141 tone, în anul 1933 cantitatea se redusese la numai 85.012 tone. Așa după cum am menționat, traficul general al portului Constanța a fost în creștere în perioada crizei. Spre exemplificare precizăm că în anul 1929 s-a înregistrat un total de trafic de 2.780.437 tone, 5.182.482 tone.

În concordanță cu sporirea traficului a crescut și numărul navelor intrate și ieșite din portul Constanța. Numărul celor intrate a sporit în 1929 de la 1.290 și un tonaj de 3.021.535 tone capacitate, la 1.747 nave și 4.924.428 tone capacitate în anul 1933. Navele ieșite se situează, desigur, în apropierea celor intrate. În anul 1929 au pornit de la danele portului Constanța 1.285 nave cu o capacitate de 3.014.315 tone, iar în anul 1933, 1.716 vase cu o capacitate de 4.871.864 tone.

Veniturile încasate de conducerea portului au fost în creștere, dar sporurile nu sunt spectaculoase. În anul 1929 sumele încasate au fost de 214.836.834 lei pentru ca în anul 1932 să fie de 256.652.752 lei. Creșterea atât de mică comparativ cu sporul traficului se explică prin diminuarea veniturilor medii obținute pe traficul unei tone/marfă. Dacă în anul 1932 prețul încasat pe o tonă era de 64,11 lei, în 1931 a scăzut la 57 lei, iar în anul 1932 acesta se diminuase la 49,52 lei.

După anul 1933, când criza economică a fost depășită, evoluția portului Constanța s-a încadrat, pe ansamblu, dezvoltării economice în general, progreselor înregistrate de transportul pe apă, nevoilor comerțului extern românesc. Fondurile alocate pentru construcții noi și dotări au sporit în această etapă. Astfel, în exercițiul financiar 1933/1934, valoarea lucrărilor nou create a fost de 64.531.440 lei, iar în anul financiar următor de 75.769.549 lei. Ulterior fondul de dezvoltare s-a diminuat în mod vizibil. În anul 1935/1936 s-a construit de numai 17.832.447 lei.

Pentru susținerea creșterii s-a continuat executarea unor lucrări hidrotehnice și de dotare a portului prevăzute în planul general de dezvoltare. S-au continuat, până în anul 1935, lucrările hidrotehnice la molul nou. Din lipsă de fonduri activitatea s-a întrerupt, mai rămânând de executat circa 909 m cheu și rambleerea platformei respective. În vederea executării unei bune manevrări a vaselor la bazinele portuare s-au procurat noi pilotine. Precizăm că portul Constanța avea în această perioadă șase astfel de vase și anume: "I.G. Duca" - 2.500 CP; "Amarilys" - 180 CP; "Juliette" - 150 CP; "Ing. I. Pâslă" - 120 CP; "Ovidiu" - 600 CP și "Tomis" - 500 CP. Mai amintim între lucrările mai importante realizate în acești ani montarea de noi linii ferate, amenajarea și pavarea unor șosele. Pentru evitarea dificultăților ce apăreau la încheierea tranzacțiilor comerciale datorită îngrămădirii agenților s-a mărit clădirea Bursei întrucât se înregistraseră mai multe cereri de birouri din partea comercianților care nu puteau fi altfel onorate.

După patruzeci de ani de la începerea lucrărilor portului Constanța, cheltuielile s-au ridicat la suma de 2.985.284.400 lei hârtie sau 91.350.510 lei aur. Din această sumă după război s-au alocat pentru dezvoltare 669.337.973 lei. Fondurile impresionante investite în lucrările de extindere, refacere și modernizare a portului constituie o dovadă peremptorie a efortului statului român de a crea la Constanța o poartă maritimă capabilă să asigure o participare tot mai largă a produselor naționale la circuitul mondial de valori. Eforturile financiare și munca investită n-au fost în zadar, portul Constanța fiind în anul 1936 cel mai modern port al României și unul dintre cele mai importante din Marea Neagră. Că lucrurile stau așa o demonstrează situația construcțiilor și instalațiilor sale la acea dată.

Lungimea cheurilor era în anul 1936 de 5.360 m, ceea ce înseamnă o creștere de 738 m față de anul 1928. Dimensiunea celor nouă cheuri se prezenta astfel: cheul digului de larg - 706 m;

cheul molului vechi - 488 m; cheul de est - 270 m; cheul de nord - 500 m; cheul silozurilor - 337 m; cheul molului de cereale - 945 m; cheul molului nou - 580 m; cheul noului bazin de petrol - 455 m; cheul bazinului de petrol - 1.093,65 m.

Față de anul 1928 nu s-au produs modificări în delimitarea bazinelor portuare. Din cele șase bazine existente, două au fost destinate tancurilor petroliere, dovadă a rolului produselor petroliere în traficul portului.

Pentru încărcarea ori descărcarea mărfurilor, portul Constanța posedă în anul 1936: o macara electrică cu o capacitate portantă de 40 tone; 4 macarale electrice de 3 tone; 4 macarale semipor-



Portul Constanța 1936

tal elec-
trice de 3
tone și
un eleva-
tor plutitor cu un
debit
practic
de 5-6
vagoane
pe oră.
Divizia
de construcții
hidroteh-
nice
avea în
dotare 3

bardane cu o putere de ridicare de 40 tone, o macara plutitoare de 40 tone și o macara pilon de 20 tone putere.

La lucrările de dragaj portul utiliza drăgile "România", "Constanța" și o dragă cu bară. Acestea se adăugau o dereușoasă și două mașini de bătut piloane până la 10 m adâncime.

Ca material rulant portul posedă patru locomotive de 28 tone greutate și 120 tone tracțiune și una de 45 tone cu o putere de remorcare de 180 tone și 103 vagoane de diferite tipuri. Acest material rulant servea nevoilor de exploatare, construcții și aprovizionare, transportului funcționarilor și muncitorilor spre cartierul de la vii unde-și aveau locuințele. Pe lângă vasele destinate activităților portuare menționate mai sus administrația portului a mai cumpărat remorcherul "Ing. Gr. Casimir" - 600 CP. Portul mai avea, de asemenea, 3 șalande, 2 port-blocuri, 2 bărci pentru scafandri, 2 șalupe cu motor, o șalupă de incendiu și mai multe bărci cu rame. În proprietatea portului se afla și clădirea cu birourile serviciului de exploatare și administrare. Tot aici erau amenajate 192 de apartamente pentru personal, două pavilioane pentru piloți plus alte 18 spații în incinta portuară pentru diferite categorii de personal.

Unele dintre cele mai mari necesități ale portului Constanța au constituit-o organizarea unui șantier naval, precum și montarea și darea în funcțiune a unui doc plutitor. Chestiunea îndocării navelor românești a fost avansată în august 1931 și de o comisie special constituită pentru studierea problemei. În noua conjunctură economică, creată după depășirea crizei economice, dotarea portului Constanța cu un doc plutitor se impunea a fi rezolvată, pe de o parte pentru a diminua cheltuielile efectuate în străinătate cu îndocările navelor S.M.R.-ului, iar pe de altă parte, pentru a crea o sursă de venituri din reparațiile efectuate la navele străine.

În anul 1936 inginerul șef al Atelierelor S.P.M.-ului a întocmit un proiect pentru reorganizarea atelierelor, menite să constituie viitorul șantier naval Constanța.

Conform planului, șantierul naval urma să se construiască în jurul docului în limita sumei de 20.000.000 lei. Lucrările au fost eșalonate pe o perioadă de mai mulți ani, urmând ca până la 1 august 1938 să fie terminate o parte a lucrărilor prevăzute în deviz la atelierul mecanic, de montaj și sculărie, atelierul de construcții navale și forjă navală.

În anul 1936 s-a comandat firmei Lübekner-Werke Aktiengesellschaft un doc plutitor de 8.000 tone, soluție prin care s-a renunțat la construirea unui bazin radub (doc uscat), variantă care necesita fonduri de 300 milioane lei.

Construcțiile bazinului docului plutitor au început la 20 septembrie 1936 și au fost terminate la 1 februarie 1938, costul lucrărilor ridicându-se la 28.800.000 lei. Revista "Marea Românească" din noiembrie 1938 aprecia că docul plutitor este "o biruință, o garanție și o nădejde pentru

dezvoltarea marinei și porturilor noastre". În anul 1939, pe actualul amplasament al șantierului naval, s-au construit halele de mecanică, construcții metalice și navale, tâmplărie electrică, lăcătușărie și pavilionul administrativ. Cifra de afaceri a crescut cu 70 la sută.

În cadrul campaniei de lucrări realizate după 1933 s-a înscris și executarea abatorului de carne inaugurat la 31 mai 1936 în prezența oficialităților conducătoare ale țării. Noua construcție a completat instalațiile portuare și a stimulat exportul produselor animaliere prin portul Constanța. Abatorul avea o capacitate de export de circa 100.000 kg zilnic.

Pentru îmbunătățirea activității de trafic și înmagazinare a unor mărfuri, a adaptării conducerii



portului și a capacității portuare producției naționale, s-au mai construit în această etapă grajdurile pentru adăpostirea vitelor, până în momentul imbarcării. S-a început construcția bazinului vaselor destinate serviciilor portuare, a calei salvamarului, a fundațiilor magaziei de la dana 11 și magaziiilor Direcției Porturilor Maritime. La începutul lunii iunie 1937 s-a pus în incinta portuară piatra de fundament a palatului bursei de mărfuri, investiție făcută de Administrație.

Având în vedere importanța carierei Canara (Ovidiu) pentru efectuarea lucrărilor portuare, și după 1933 s-au executat lucrări de modernizare, investițiile ridicându-se între cele două războaie mondiale la suma de 699.377.973 lei.

Exceptând cerealele și petrolul pentru care, după cum am văzut, existau instalații speciale, portul posedă în anul 1939 pentru traficul mărfurilor generale magazine și hangare în suprafață de 18.905 mp, din care Direcția Porturilor Maritime deținea 14.600 mp, echivalent cu 76 la sută și platforma de 66.938 mp din care administra 64.188 mp, adică 96 la sută, restul fiind în proprietatea S.M.R.-ului, C.F.R și Agenției Gattorno.

Deteriorarea situației internaționale a marcat puternic și activitatea portului Constanța, întreprinzând pentru o bună perioadă de timp progresele înregistrate după anul 1918. În compartimentul construcțiilor o parte din fondurile menite a completa cu noi construcții și instalații portul și a-i sporii astfel importanța economică încep a fi orientate în alte scopuri. Încă din anul 1938 se întocmesc planuri, se fac studii în vederea pregătirii unor construcții și instalații pentru caz de război. Se acordă prioritate lucrărilor cerute de Comandamentul Litoralului Maritim de a efectua reparații și a

Construcția bazinului
docului plutitor

confecționa piese de schimb pentru navele militare.

În concluzie, se poate aprecia că în perioada interbelică lucrările de construcții în apă și pe



Grajdurile din port pentru vitele destinate exportului

uscat, precum și dotarea cu instalații au urmat pe ansamblu un curs ascendent. Pe compartimente situația se prezenta, însă, în mod inegal. Din planul general de construcții a rămas neexecutat cheul de la molul nou, rambleerea platformelor aferente, construirea clădirilor, atelierelor, ridicarea unor noi magazine, completarea cu linii ferate, construirea magaziei a patra cu silozuri.

După cum relevă datele statistice, traficul portului Constanța s-a menținut ridicat față de perioada anterioară, dar fluctuant de la an la an. Datorită condițiilor create, exportul produselor petroliere a sporit substanțial, atingând în anul 1935 cifra de 5.492.646 tone, ceea ce reprezenta pe de o parte aproximativ 92 la sută din producția totală a țării, iar pe de altă parte maximum de trafic de la înființarea stației de petrol. Cea mai mare parte a exportului a continuat să fie controlat de societățile petroliere. Spre exemplificare precizăm că în anul 1938 "Astra Română" a exportat 820.219 tone, "Concordia" 562.969 tone, "Româno-Americană" 511.327 tone, "Steaua Română" 377.124 tone, "Unirea" 377.450 tone. Nici celelalte societăți n-au lipsit din traficul portului Constanța, dar cifrele exportate sunt mai mici.

Începând cu exercițiul 1937/1938 apar primele semne de criză, curba traficului general scade la 4.138.978 tone ca urmare a micșorării exportului produselor petroliere și al celor agricole. Închiderea unor piețe ale comerțului internațional și intrarea României în orbita Germaniei vor aduce mari prejudicii economiei naționale și poporului român. Ca urmare a acaparării petrolului românesc de către Germania și încărcarea acestui produs în portul Giurgiu traficul la Constanța a scăzut în mod vertiginos la un total de 3.421.067 tone în anul financiar 1939-1940.

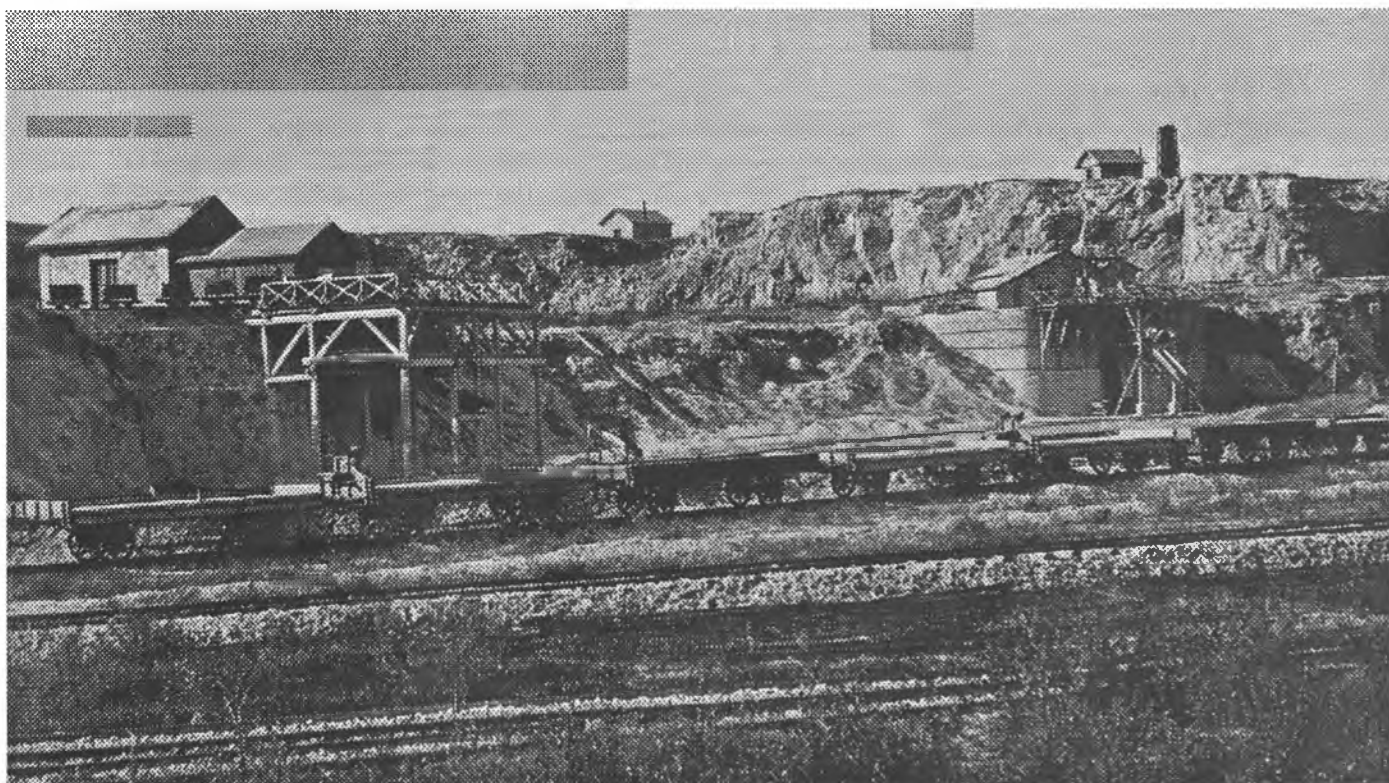
După criză traficul cerealelor prin portul Constanța a fost influențat de scăderea producției ca urmare a unei secete prelungite, a greutăților înregistrate la export și orientării grânelor spre porturile dunărene de unde se îndreptau spre centrul Europei. În anul 1932 s-au exportat 351.013 tone cereale și leguminoase, iar în anul 1933, 213.549 tone. Exportul de cereale va cunoaște un "boom" de 545.095 tone abia în anul 1936 datorat grâului care câștigă locul întâi pierdut în anul 1932 în cadrul traficului cerealier. În exercițiul următor s-au exportat 501.005 tone cereale.

Un fenomen care a produs îngrijorare conducerii portului Constanța l-a constituit blocarea



silozurilor pe intervale de timp mai mult sau mai puțin lungi. Supraaglomerația se datora evoluției cererii de pe piața externă și preocupării producătorilor de a valorifica cerealele în condiții cât mai avantajoase.

Lucrări în cariera Canara (Ovidiu)



Considerăm că nu este lipsit de interes să precizăm că, după criza economică, raza de activitate a portului Constanța s-a extins asupra tuturor județelor țării, după cum o demonstrează proveniența produselor cerealiere. Județele Constanța, Ialomița, Călărași, Timiș și Tulcea dădeau aproximativ 60% din exportul de cereale din portul Constanța, restul provenind din celelalte județe.

Fronturi de exploatare din cariera Canara

În anul 1936 Arad dădea 5,8%, Bihorul 4,8%, Soroca 2,3% și Satu-Mare 2,2% din cerealele exportate prin portul Constanța.

Sporuri apreciabile s-au înregistrat la produsele animaliere și exportul de vite. În anul 1933 statisticile consemnează 170 tone produse alimentare, iar în anul 1935, 3.248 tone. În exportul



Clădirea bursei

vitelor creșterile sunt și mai spectaculoase: de la 694 tone în 1933 la 31.076 în anul 1935. Saltul la acest gen de trafic se explică atât prin îmbunătățirea condițiilor ca urmare a amenajării grajdurilor și crearea unor debușee avantajoase pe piețele țărilor din Orientul Apropiat, cât și prin traficul de tranzit din Polonia. Creșteri s-au înregistrat și în traficul produselor forestiere de la 52.961 tone în 1933 la 81.536 tone în 1935.

În a doua parte a anului 1939, datorită unor factori de excepție apăruiți ca urmare a declanșării operațiunilor militare ale celui de-al doilea război mondial, a noii conjuncturi creată pieței mondiale, a închiderii marilor porturi Danzig și Hamburg, dublării prețurilor și încheierii unor acorduri comerciale cu Turcia, Uniunea Sovietică și Anglia, exportul prin portul Constanța a cunoscut o creștere vizibilă. Astfel, în anul 1939 s-au exportat 106.566 tone. Avantajele financiare care se puteau obține au determinat firmele comerciale din Constanța să solicite o sporire a suprafețelor destinate depozitării, ceea ce a produs la un moment dat o supraîncărcare a danelor și blocarea portului. Această situație s-a datorat lipsei de vapoare, închiderii unor linii de navigație și faptului că firmele engleze n-au mai putut să-și ridice chereșteaua contractată.

Urmărind drumul principalelor noastre produse de export prin portul Constanța spre piața mondială în perioada interbelică se constată că el s-a încadrat în evoluția exportului nostru în general, a relațiilor comerciale externe ale României. Cele mai mari cantități de petrol s-au exportat în Italia, Anglia, Germania, Egipt și Olanda. Cerealele au fost absorbite de piața Angliei, Franței, Olandei și Germaniei, produsele animaliere de Grecia și Palestina (Israel), iar cele forestiere s-au exportat în special în Egipt, Grecia, Palestina, Franța, Germania și Siria.

După anul 1933 importul prin portul Constanța a sporit de la 85.012 tone în ultimul an al crizei, la 115.750 tone în anul 1935. În anii următori cifrele au oscilat fără a se reuși depășirea maximumului

de import înregistrat în anul 1926. Punctul maxim al traficului general a fost atins la sfârșitul anului financiar 1936-1937, când datele statistice au consemnat cifra de 6.551.776 tone, cu un surplus de 771.259 tone față de exercițiul anterior. Petrolul, cerealele și cheresteaua au reprezentat 99% din trafic. Numai petrolul exportat s-a ridicat la 5.529.402 tone, ceea ce a însemnat 89% din totalul traficului.

În anii următori, datorită cauzelor obiective precizate anterior, traficul general al portului a scăzut vertiginos la 3.475.518 tone în anul 1939 și apoi la 1.839.945 tone în anul 1940.

Numărul pasagerilor care au trecut prin portul Constanța a crescut, după 1933, de la an la an. Cei mai mulți călători proveneau din țările nord-europene și se ambarcau pentru porturile est-mediteraneene. S-a înmulțit, de asemenea, numărul amatorilor de călătorii pe mare. Și acest trafic a fost în mâna pavilionului străin deși trebuie subliniat că și vasele românești au fost preferate croazierelor, dar numărul și capacitatea acestora au fost insuficiente față de cereri.

După declanșarea agresiunii de către Germania, în toamna anului 1939, împotriva Poloniei și intrarea și a altor state în război s-a produs o scădere masivă a operațiunilor comerciale și maritime. Această situație a alarmat conducerea portului și societățile interesate în afaceri portuare. S-au căutat soluții pentru susținerea traficului de mărfuri prin principala poartă maritimă a țării. Discuțiile purtate în ziua de 13 august 1941 de conducerea portului și reprezentanți ai agențiilor comerciale au reliefat faptul că posibilități sigure de export prin portul Constanța le oferă în acel moment numai piețele din Turcia și Grecia.

În concluzie, se poate aprecia că traficul prin portul Constanța în perioada interbelică a fost în creștere pe ansamblu, ceea ce nu înseamnă că nu a fost marcat de serioase oscilații. Utilajul de manevrare nu a asigurat la toate categoriile de produse un trafic fluent. Manipularea unor importante cantități de produse se făcea prin intermediul muncitorilor portuari. Lipsa unui număr corespunzător de dane, staționarea îndelungată a vaselor în radă au fost alte cauze ce au influențat traficul și au determinat o sporire artificială a taxelor încasate de conducerea portului.

Mișcarea maritimă a evoluat după 1933, ca și-n anii anteriori, în concordanță cu traficul general al portului. Din anul 1918 și până în anul 1935 portul Constanța a primit la danele sale 20.090 vase, deci o medie de 802 vapoare pe an. Parcul navelor românești număra 27 de vase cu un tonaj de încărcare de 96.895 tone. Cele mai multe se aflau în posesia S.M.R.-ului (14 nave), restul aparțineau societăților "România", "Steaua Roșie" și câtorva armatori. Majoritatea vaselor S.M.R.-ului erau vechi, exploatate până la limitele admise de registrul naval, consumau mult combustibil, cu alte cuvinte efectuau un navlu neeficient. Aceste cauze au dus S.M.R.-ul într-o situație falimentară, deficitele ridicându-se între anii 1903-1928 la cifra de 962.833.446 lei, ceea ce constituia o sarcină grea pentru bugetul P.C.A. și se repercuta negativ nu numai asupra dezvoltării flotei românești, ci și asupra traficului porturilor noastre, în special al Constanței.

Cu toate că o parte din sumele nerealizate de S.M.R. au fost acoperite din bugetul statului din prima de exploatare, în acest sector au rămas multe lucrări de realizat. Se cerea, de fapt, elaborarea unei concepții unitare, bine definită, în ceea ce privește dezvoltarea transporturilor pe apă. Problemele cu care se confruntau transporturile pe apă au atras atenția analiștilor din epocă, aceștia văzând soluționarea lor îndeosebi prin comercializarea serviciilor de navigație. În anul 1938 Căpitania portului Constanța a cerut, printr-un raport confidențial, Direcției Maritime Comerciale, acordarea unei prime de încurajare pentru armatori români. Pentru tancurile petroliere se propunea acordarea unei prime anuale de 6.770.614 lei, iar proprietarilor cargoului "Carmen Silva" să li se dea 2.197.675 lei.

Statisticile întocmite în deceniul patru după pavilionul purtat de navele intrate în portul Constanța arăta că pe primul loc s-a situat pavilionul italian, urmat în ordine de cel englez, român, grecesc și norvegian. Vasele italiene au ocupat și păstrat primul loc datorită tancurilor ce încărcau produse petroliere și navelor ce deserveau linii poștale legate de portul Constanța.

Am văzut că petrolul a constituit principalul produs de trafic al portului Constanța. Transporturile s-au făcut, însă, în majoritate cu nave străine. Spre exemplu, în anul 1934, când la cheurile bazinului de petrol au ancorat 904 tancuri petroliere, navele românești s-au situat pe locul 20. Numai societatea "Steaua Română" poseda trei tancuri: "Principele Barbu-Știrbei" de 1.647 tone; "Oltenia" de 3.847 tone și "Steaua Română" de 3.229 tone. O flotă de petroliere românești a rămas în perioada interbelică un mare deziderat. Extinzând analiza și asupra celorlalte tipuri de nave românești se poate constata că prin capacitatea lor se situau cu mult sub necesitățile traficului de mărfuri și pasageri ale porturilor românești. Comparând posibilitățile de încărcare ale vapoarelor S.M.R.-ului fără a urmări strict ieșirile și intrările, putem constata că acestea nu satisfăceau decât jumătate din traficul de import și extrem de puțin pe cel de export.

În principal, navele S.M.R.-ului efectuau curse pentru pasageri și mărfuri pe următoarele linii:

1. Porturile dunărene Constanța - Istanbul - Pireu - Volo - Chios cu plecări la 28 de zile. Cursele pe această linie erau realizate în special de vaporul "Durostor".

2. Porturile dunărene Constanța - Istanbul - Haifa - Tripoli - Beirut - Iaffa - Alexandria - Port-Said - Haifa - Istanbul - Constanța. Linia a fost deservită de vapoarele "Dacia", "România" și "Regele Carol" care realizau împreună, în medie, 26 călătorii pe an.

3. Porturile dunărene Constanța - Istanbul - Izmir - Pireu - Malta - Napoli sau Genova - Marsilia - Barcelona - Valencia - Alger. Pe această linie au navigat vapoarele "Ardeal", "Oituz" și "București".

Dacă la plecarea din Constanța problema navlului era rezolvată, la înapoiere situația a devenit în deceniul patru deosebit de grea. Cu foarte mare greutate se găseau navluri care, însă, nu acopereau cheltuielile. Datorită faptului că circa 90 la sută din navluri se realizau cu nave sub pavilion străin și numai 10 la sută cu navele românești se înregistrau pierderi financiare deosebit de mari. După calculele făcute de Camera de Comerț Constanța în anul 1935, navlul plătit pavilionului străin aduce pierderi de circa 3 miliarde lei.

Așa după cum am menționat, sporirea traficului de mărfuri și pasageri a determinat la Constanța o înmulțire a reprezentanțelor unor companii de navigație străine. Acestea au înființat curse regulate care au frecventat portul săptămânal, bilunar și lunar. Principalele companii și armatori străini ale căror nave au făcut escale în portul Constanța în perioada interbelică au fost:

Vapoare de mărfuri generale și tancuri petroliere. Pavilionul italian a fost prezentat la această categorie de mărfuri prin vapoarele a patru companii, pavilionul englez de zece companii, pavilionul elen -șapte companii. Au mai fost reprezentate cu câte două companii pavilioanele olandez, norvegian, belgian, francez. Cu câte o companie au mai fost prezente în portul Constanța S.U.A., Franța și Danemarca.

Linii de vapoare poștale. Acestea aduceau mari avantaje portului și țării. Companiile care le-au creat aveau curse regulate pentru călători și mărfuri, după un program și itinerar dinainte anunțate, ceea ce obligau la respectarea lui. Liniile poștale de navigație dădeau posibilitatea transportării rapide la datele anunțate spre și dinspre portul Constanța a oricărui mărfuri generale, colete, cu navlu redus. Administrația portuară le-a oferit în schimb mari avantaje la taxele de port care erau, pentru navele de linie, reduse cu o treime.

a) Pavilionul italian:

- "Compania Genoveze di Navigazione a Vapore", cu sediul la Genova, deservea linia Genoveze-Levant-Marea Neagră. Navele efectuau traseul Genova-Napoli, Istanbul-Burgas-Varna-Constanța și retur Istanbul-Valencia-Barcelona-Marsilia-Genova prin două curse la un interval de 14 zile.

- "Compania Lloyd Triestino Flote Riunite", cu sediul la Triest, avea spre Marea Neagră trei linii de navigație:

1. Linia Marea Adriatică - Marea Neagră - Dunăre. Navele acestei linii navigau pe ruta Triest-Pireu-Salonic-Istanbul-Varna-Constanța-Dunăre și retur via Constanța, 2 curse pe lună.

2. Linia Marea Adriatică - Marea Neagră cu ruta Triest-Pireu-Salonic-Burgas-Varna-Constanța-porturile rusești-Constanța-Burgas-Istanbul, două curse pe lună.

3. Linia Marea Tireniană - Marea Neagră - Dunăre. Vapoarele urmau ruta Genova-Pireu-Istanbul-Varna-Constanța-Dunăre, două curse pe lună.

b) Pavilionul englez:

- "Byron Steamship Co Ltd" cu sediul la Londra:

1. New-York - Constanța, la două luni.

c) Pavilionul francez:

- "Compagnie Marseillaise de Navigation a Vapeur Fraissinet & Co", cu sediul la Marsilia:

1. Marsilia-Constanța-Dunăre și retur, la 17 zile.

- "Compagnie Fabre Linie", cu sediul la Marsilia:

1. New-York - Constanța și retur, lunar.

d) Pavilionul polonez:

- Compania Gdynia Amerika Linie. Navele executau marșuri pe ruta Constanța-Istanbul-Iaffa-Haifa și retur Pireu-Istanbul-Constanța, cu patru curse pe lună.

e) Pavilionul palestinian:

- Compania "Palestine Maritime Lloyd":

Linia Constanța-Palestina. Vasele navigau pe traseul Constanța-Istanbul-Haifa-Port-Said-Beirut-Alexandria, patru curse pe lună.

După declanșarea celui de-al doilea război mondial traficul maritim s-a redus simțitor pe toate liniile de navigație europene. Reducerea navigației în Marea Neagră a făcut ca doar 4-5 vapoare

românești și străine să acosteze zilnic la cheurile portului Constanța. În aceste condiții pavilionul național a urcat pe locul întâi în traficul maritim al portului Constanța. Numărul navelor înregistrate în anul 1939 a fost de 1.510, iar în anul 1940 cifra a scăzut la 775 nave.

Dificultățile prin care a trecut pavilionul românesc în perioada interbelică se explică, în primul rând, prin politica arbitrariului care domnea în acest compartiment important al transporturilor. Pe bună dreptate s-a apreciat în epocă că la baza organizării transporturilor pe apă în România nu a stat o concepție unitară și bine definită. Desigur că s-au căutat soluții, dar majoritatea optau pentru comercializare ca unică posibilitate de redresare a marinei comerciale românești.

Preocupări serioase pentru dezvoltarea marinei comerciale în strânsă legătură cu necesitățile exportului românesc și desigur și al porturilor au apărut în anii 1937-1938. Într-un memoriu adresat în 1937 Ministerului Aerului și Marinei, armatorii români solicitau sprijinul statului pentru a putea face față concurenței pavilionului străin, dar și regimului fiscal intern. (I. Ciupercă, *Contribuții la istoria Marinei Militare românești (1919-1939 (I))*, în "Anuarul Institutului de Istorie "A. D. Xenopol", XXXI, 1994, p. 295). În 1938 Căpitania portului Constanța se pronunța într-un document asemănător adresat forurilor superioare pentru dezvoltarea construcțiilor navale și dotarea cu nave pentru a putea transporta produsele destinate exportului cu mijloace navale proprii.

În perioada de sporire a traficului și mișcării maritime ce a urmat crizei economice din anii 1929-1933 veniturile portului Constanța au fost în creștere. În anul financiar 1936/1937 s-au încasat 363.777.054 lei, cifrele menținându-se și în anii următori ridicate.

Curba ascendentă a traficului, îndeosebi al petrolului și cerealelor, a mișcării maritime, posibilitatea obținerii unor profituri substanțiale au determinat o proliferare neîntâlnită în alte porturi românești a instituțiilor specializate în tranzacții comerciale, burse, sucursale ale principalelor societăți petroliere și bănci, asociații ale comercianților. Numai pentru exportul cerealelor în anul 1930-1931, 71 de agenți aveau birouri la Constanța. Cele mai importante au fost "Eugen Geiger", "Schenkersco", "Agenția Witson and Youlle Soc", "Agențiile Maritime Unite", "Agenția Lloyd Triestino", "Fraissinet", "Gattorno", "M.Embricos", "M.G.Kiriakidos", "Lazăr Bercovici", "S.M.R.". În afacerile portuare au fost prezente și băncile românești: "Banca Românească", în special în exportul cerealelor, "Banca Agricolă", "Banca de Scont", "Chrisovelloni" și "Marmorosch Bank", "Banca Comercială Română" ș.a. Afaceri rentabile au realizat în portul Constanța marile societăți petroliere ce au exportat produse prin instalațiile stației de petrol ori direct de la dane, între care amintim: "Astra Română", "Concordia", "Româno-Americană", "Steaua Română", "Unirea", "Columbia", "Creditul Minier" și "Redevența".

Relațiile agențiilor comerciale, ale caselor exportatoare și băncilor cu conducerea portului Constanța nu au fost întotdeauna bune, fie datorită taxelor portuare, pe care oamenii de afaceri le-au considerat întotdeauna dezavantajoase pentru ei, fie datorită nerespectării prevederilor de depozitare ș.a. Urmărind să obțină profituri cât mai mari și mai sigure, agențiile și comercianții au încercat de mai multe ori eludarea taxelor, au luat poziție prin intermediul Camerei de Comerț Constanța împotriva prețurilor maxime, imobilizărilor, rechizițiilor practicate în primii ani după război. Au solicitat cu toată insistența acordarea libertății complete a comerțului. În același sens s-a solicitat prin intermediul presei, al reuniunilor comercianților și cu alte prilejuri lărgirea autonomiei portului Constanța și crearea în incinta portuară a unor **zone libere** menite să asigure condiții pentru sporirea cuantumului de afaceri și, implicit, a veniturilor.



În perioada interbelică, în portul Constanța s-a constituit cel mai numeros grup de salariați din această zonă a țării. Exceptând perioada de criză, portul Constanța a oferit, mai mult decât celelalte porturi ale țării, un loc unde oferta, dar mai ales cererea de muncă s-a întâlnit la tot pasul.

Odată cu refacerea clădirilor și instalațiilor portuare, cu declanșarea lucrărilor noilor construcții a sporit și numărul salariaților portuari. O importantă parte a acestora a aparținut Direcției Porturilor Maritime ce a executat diverse lucrări nu numai în portul Constanța, ci și în celelalte porturi românești de la Marea Neagră. În anul 1923 respectiva Direcție avea 254 de salariați, marea majoritate calificați în meseriile de lăcătuși, strungari, electricieni, tinichigii, manipulanți, piloți și marinari.

Categoria cea mai numeroasă dintre cei ce lucrau în port au constituit-o și-n această perioadă muncitorii antrenați direct în traficul mărfurilor. Aceștia s-au împărțit, după sectorul de activitate, în: manufacturiști, asistenți-epistați, cărbunari, lopătari, petroliști, cantaragii, rujari, elevatoriști, che-restegii și vaporeni. Deși majoritatea dintre ei erau înscrși în registrele căpitaniei, fiind considerați lucrători permanenți, activitatea lor nu se desfășura în flux continuu, ea depinzând direct de un complex de factori între care determinant a fost cuantumul traficului portuar.

În port au lucrat și după 1918, pe perioade de timp diferite de la an la an, muncitorii sezonieri sau "flotanții", cum au fost denumiți în epocă. Marea lor majoritate a provenit din satele Dobrogei, dar și din alte județe ale țării. Numărul lor a variat în funcție de cererea de forță de muncă, el fiind în vizibilă creștere în momentele de trafic intens și campaniile de construcții. După anul 1918 numărul celor care au încercat să găsească un loc de muncă în portul Constanța a fost destul de mare. Ziarul local "Dacia" din 18 aprilie 1926 vorbea de "un enorm contingent de șomeri care rătăcesc ziua întreagă de-a lungul cheurilor". Situația s-a agravat și mai mult în etapa următoare datorită forței cu care s-a manifestat criza economică din anii 1929-1933. Încă din anul 1929 presa locală preciza că la Constanța se resimțea, în special ca urmare a dificultăților apărute în traficul portuar, o mare lipsă de lucru. Cele mai multe concedieri s-au efectuat fără respectarea prevederilor legale, ci după bunul plac al autorităților. În anul 1930 numărul muncitorilor stabili înregistrați la căpitanie era de 510, iar cel al sezonierilor de 187.

După depășirea dificultăților crizei numărul angajaților portului Constanța a sporit, statisticile consemnează 715 muncitori permanenți cărora li s-au adăugat cei "flotanți", astfel că cifra totală a muncitorilor s-a ridicat la aproximativ 1.500. Sporirea investițiilor efectuate în portul Constanța s-a concretizat în creșterea numărului muncitorilor încadrați de Direcția Porturilor Maritime de la 450, cât avea în anul 1934, la 669 în campania de lucru 1936-1937. Cifrele au sporit în continuare. În anul 1937 numărul lucrătorilor permanenți s-a mărit la 868, iar peste un an la 986.

Împreună cu ceilalți angajați numărul lucrătorilor portuari a fost în acești ani de circa 1.800.

Creșterea numărului muncitorilor portuari în anii ce au urmat crizei economice n-a înlăturat fenomenele de fluctuație și nici șomajul. Izvoarele istorice locale conțin numeroase date ce demonstrează că numărul celor fără lucru s-a menținut în rândul tuturor categoriilor de lucrători portuari. În anul 1934, "Uniunea generală a funcționarilor din România" a intervenit la Ministerul Muncii pentru a opri concedierile la birourile export-cereale din portul Constanța. Condițiile de muncă în unele sectoare ale portului au fost deosebit de grele în această perioadă. În primul deceniu interbelic numărul orelor de muncă s-a situat între 10 și 14 ore pe zi, deși trebuie precizat că munca în port nu a fost continuă. În cadrul unor săptămâni abia s-a lucrat 2-3 zile.

Hamalii constituiau categoria cea mai numeroasă și desfășurau o muncă grea, dificilă, de multe ori periculoasă, motiv pentru care în epocă activitatea depusă de ei a fost apreciată pe bună dreptate ca fiind adevărată "muncă de silnicie". (Mihai Negru, *Viața României pe mare și Dunăre. Studii și informații*, București, f.a., p. 191).

Pe lângă condițiile grele de lucru, în primul deceniu interbelic muncitorii portuari au fost dezavantajați și de sistemul organizării muncii. Deși erau grupați pe formații de lucru, poște, cum erau denumite, pentru cei mai mulți docheri posibilitatea de a munci depindea de capii de poștă sau vătăfii ce conduceau munca și încheiau înțelegerile cu patronul. În primul deceniu interbelic vătăfii au constituit adevărați profitori ai muncii hamalilor. Până la elaborarea legislației referitoare la munca în porturi, în anul 1931, vătăfii au cunoscut o perioadă de mare prosperitate când veniturile lor anuale se ridicau la sute de mii de lei. Această realitate a fost consemnată și în documentele elaborate de Inspectoratul Muncii Constanța. Într-un astfel de raport se arată că "șefii (vătăfi - n.n.) realizează câștiguri enorme de pe urma muncitorilor adevărați. Ei sunt singurii în drept de a asigura munca de la agenții de vapoare sau case de expedițiuni, fiind răspunzători de efectuarea ei la timp și în bune condițiuni tot ei fac plata oamenilor. Plătesc muncitorilor mai vechi mai mult, celor noi mai puțin care acceptă pentru a fi primiți la muncă. Delegații (vătăfii) își fac afacerile și strâng averi". (Arh. St. Constanța, fond *Inspectoratul Muncii Constanța (I.M.C.)*, dosar 7/1923 f. 261).

Cu toate că portul a fost sectorizat sub aspectul desfășurării activității, grupele se concureau între ele pentru prioritatea muncii, dispute favorizate și de mașinațiunile agenților de vapoare și caselor comerciale care realizau, în detrimentul muncitorilor, câștiguri deosebit de mari.

Dintre muncitorii portuari categoria cu situația cea mai grea era cea a lucrătorilor temporari, "a flotaților", cum li se spunea, întrucât asupra lor a planat în permanență nesiguranța zilei de mâine. Angajarea lor se făcea pe locurile de muncă cele mai grele, pe timp limitat, cu un salariu stabilit după bunul plac al șefilor de echipă, cu mult sub tarifele stabilite prin contractul colectiv de muncă. Impunându-li-se condiții grele de muncă muncitorii temporari erau obligați să lucreze între 12 și 16 ore pe zi, inclusiv pe timpul sărbătorilor legale, fără a fi plătiți pentru excedentul de muncă prestat. Cea mai mare dorință a muncitorilor portuari sezonieri, exprimată în numeroase ocazii, a fost trecerea în categoria permanenților, transfer pe care puțini l-au reușit.

Gradul de dificultate a muncii a depins de locul de muncă. Cele mai grele condiții de muncă le-au avut muncitorii rujari ce lucrau la încărcatul și descărcatul cerealelor. În anul 1936 șeful Inspectoratului Muncii Constanța raporta că "privind de pe coverta vasului, înăuntru în hambare, cu greu se pot distinge siluetele muncitorilor învăluiți în praf". (Arh. St. Constanța, fond *I.M.C.*, dosar 9/1936, f. 160).

După cum am precizat, până la adoptarea legislației speciale referitoare la munca în porturi fiecare șef de echipă avea sistemul său de salarizare. Totuși, din analiza documentelor de epocă reiese că media salariului hamalilor din portul Constanța a fost de 3.000 lei. Un procedeu întâlnit frecvent și la Constanța, caracteristic de altfel salarizării în epocă, a fost reducerea prin diferite procedee, a veniturilor muncitorilor. Documentele de arhivă păstrează numeroase exemple de neachitare pe perioade, mergând de la câteva zile până la luni, a salariilor și a sporurilor.

Condițiile grele de muncă și viață au determinat numeroase și variate forme de acțiuni sociale desfășurate de docherii constănțeni. Cele mai multe au fost organizate de sindicate, deși n-au lipsit, cum o demonstrează documentele de epocă, nici conflicte individuale.

Încă de la începutul anului 1919 și-au reluat activitatea și organizațiile profesionale ale muncitorilor portuari. Un sindicat ce a desfășurat o frumoasă activitate de organizare și apărare a intereselor profesionale a fost "Dreptatea", ce reunea majoritatea marinarilor din portul Constanța. Deosebit de activ a fost sindicatul "Dezrobirea", care era condus, după cum se menționează într-un document de arhivă, de "foștii deținuți de la Jilava", adică de comuniști, și care avea în 1922 un număr de 170 membri. Un alt sindicat ce a funcționat în portul Constanța a fost "Principesa Elena", care în anul 1922 număra circa 200 membri. Stabilirea cu exactitate a numărului muncitorilor înregistrați în sindicatele Constanța constituie o întreprindere dificil de rezolvat datorită fluctuației membrilor. Unii muncitori au trecut dintr-un sindicat în altul, în funcție de posibilitățile pe care acestea le ofereau pentru asigurarea unui loc de muncă.

În consens cu hotărârile Congresului sindical de la Brașov, din 1922, cu dorința marii majorități a muncitorilor portuari, s-a trecut la realizarea unității mișcării sindicale din portul Constanța. Astfel, în luna mai 1922, într-o ședință comună, membrii sindicatelor "Dezrobirea" și "Principesa Elena" s-au pronunțat în favoarea unificării, act prin care, se arăta în luările de cuvânt, se puteau clarifica problemele muncii în port, se puteau înlătura nemulțumirile dintre echipe, diferitele rivalități, care dăunau apărării intereselor muncitorilor și foloseau patronatului. Într-o atmosferă de entuziasm s-a hotărât fuziunea celor două sindicate la 1 iunie 1922, noua organizație profesională primind numele semnificativ de "Unirea". Urmare a neînțelegerilor ivite, la 27 septembrie 1923, sindicatul "Dezrobirea" s-a separat și și-a schimbat denumirea în "Sindicatul muncitorilor manuali din port". La începutul anului 1925, datorită neînțelegerilor dintre unii conducători în problemele de tactică și organizare a muncii în port, sindicatul "Principesa Elena" s-a dizolvat. O parte a membrilor săi, muncitori și căruțași, au constituit asociația "Principele Mihai", ce a intrat sub controlul organizației locale a Partidului Național Liberal, iar ceilalți s-au reunit în societatea "Regele Ferdinand" care a avut, însă, o activitate foarte redusă. De altfel o parte din membrii acestei organizații, împreună cu alți muncitori din port, au format în anul 1927 un nou sindicat căruia i-au dat numele poetului "Mihai Eminescu", dirijat de organizația Partidului Național Țărănesc.

Întreaga perioadă analizată, în jurul contractului colectiv de muncă s-au desfășurat variate acțiuni revendicative în urma cărora lucrătorii portuari au reușit, acționând uniți, să-și impună de cele mai multe ori propriul punct de vedere. Astfel, în vara anului 1922 datorită fermității cu care muncitorii și-au apărat interesele, în noul contract încheiat pentru un an de zile s-a impus patronilor acordarea de sporuri la tarifele de muncă de 50 la sută. Deși, în sine, această prevedere a însemnat un câștig, casele exportatoare și agențiile comerciale din portul Constanța au folosit diferite mijloace pentru a plăti muncitorii sub prevederi. Procedeu cel mai des utilizat a fost încurajarea concurenței între echipe, divizarea lor și încheierea de angajamente cu 20, 30 și chiar 50 la sută

sub tarifele prevăzute în contractul colectiv. Iată de ce, comparativ cu alte porturi, se arată că la Constanța se "bate recordul în privința străduinței cu care autoritățile încalcă contractul colectiv de muncă". ("Tribuna porturilor", 26 septembrie 1927).

Aceste realități au creat în rândul docherilor portului Constanța numeroase nemulțumiri în urma cărora fie că încetau lucrul, fie că acționau insistent pentru respectarea ori, dacă era cazul, revizuirea prevederilor contractului de muncă. În fruntea acțiunilor revendicative s-a situat sindicatul "Muncitorilor manuali". Sub conducerea acestuia s-au reluat, începând cu luna noiembrie 1925, adunările duminicale ale muncitorilor portuari, unde vorbitorii și-au exprimat dorința de a realiza unitatea mișcării sindicale, de a acționa împotriva ofensivei patronale, a dezorganizării muncii și a eliminării concurenței între echipele de docheri.

Până în anul 1931, când Parlamentul țării a aprobat "Legea cu privire la munca în porturi", în portul Constanța problemele contractării muncii echipelor au rămas, cum s-a arătat, la bunul plac al vătafilor. Ei au continuat să "exploateze până la sânge pe toți muncitorii din port", după cum se preciza într-un memoriu. Pentru a evita concurența și a reglementa munca în port, muncitorii au propus în mai multe rânduri elaborarea unui regulament al muncii. În anul 1926 Inspectoratul Muncii Constanța a întocmit proiectul documentului. Deși a fost discutat și-n mare parte acceptat atât de patroni, cât și de reprezentanții muncitorilor, în realitate el nu s-a aplicat, problemele reglementării muncii din portul Constanța rămânând, de fapt, nerezolvate.

În octombrie 1928, sindicatele "Muncitorii manuali", "Principele Mihai" și "Ardealul" - o nouă organizație profesională apărută în portul Constanța, au încercat să-și împartă locurile de muncă după casele exportatoare și agențiile de vapoare. Nici această soluție n-a dat rezultatele scontate, concurența s-a menținut și în anumite momente s-a accentuat, situație ce demonstrează necesitatea elaborării unei legi speciale care să clarifice problemele muncii din porturile României.

Accentuarea crizei, începând cu anul 1929, a agravat într-o măsură și mai mare condițiile de muncă și viață ale muncitorilor portuari. Șomajul a cuprins toate compartimentele portului, starea de spirit s-a deteriorat simțitor. Înrăutățirea situației era cunoscută în mod deschis și de autoritățile locale care se văd în imposibilitatea de a rezolva cererile muncitorilor.

În aceste condiții numărul conflictelor individuale și colective a sporit considerabil. Muncitorii au acționat cu fermitate pentru apărarea înțelegerilor de muncă, pentru ajutorarea șomerilor.

Între reprezentanții muncitorilor portuari și firmele comerciale din portul Constanța s-au purtat discuții în mai multe rânduri în anii 1929, 1932, 1933 pentru apărarea înțelegerilor de muncă.

La 20 martie 1930 sindicatul "Muncitorii manuali" și-a reorganizat activitatea. S-a adoptat un nou statut în baza căruia sindicatul își propunea să solidarizeze toți muncitorii din port, să le apere interesele, să cumpere uneltele necesare exercitării profesiilor, să negocieze avantajos contractele de muncă și să construiască un imobil pentru sediu. Cu toate că în port s-a mai organizat un nou sindicat de către "asistenții de cereale" numit "Farul", majoritatea muncitorilor se pronunțau pentru realizarea unității sindicale. După discuții purtate în primele luni ale anului 1932 între conducerea celor două mari sindicate din portul Constanța, "Docherii manuali" și "M. Eminescu" s-a hotărât fuzionarea acestor organizații profesionale. La 25 aprilie 1932 se anunța că muncitorii portuari au un singur sindicat, ce și-a luat numele de "Unirea". Noua organizație își propunea să acționeze, în primul rând, pentru respectarea contractului colectiv de muncă pe care sindicatul dorea să-l impună conducerii portului în septembrie 1932. În expunerea de motive adresată direcției, cu ocazia denunțării vechiului contract, conducerea sindicatului "Unirea" arată că vechile contracte de muncă "încheiate de la 1919 până la actualul contract colectiv, 1931-1932, nu au existat decât în formă, ele nefiind respectate/.../ astfel că sporurile care se acordau cu ocazia încheierii contractelor colective, nu muncitorii erau beneficiarii, ci în primul rând vătafii muncitorilor și o mulțime de alte persoane străine de munca portului". (Arh. St. Cța., fond I.M.C. dosar 15/1933, f. 185). Și de această dată, interese străine de cele ale muncitorilor au făcut ca fuziunea celor două sindicate să nu dureze decât foarte puțin timp.

După anul 1933, deși pe ansamblu criza a fost depășită, condițiile de muncă și viață ale clasei muncitoare române n-au cunoscut îmbunătățiri deosebite. Lupta pentru eradicarea șomajului, pentru pâine și o viață mai bună au rămas în continuare preocupări cărora detașamentul muncitorilor portului Constanța le-au acordat toată atenția. Exasperați de persistența șomajului, de scumpirea vieții și de greutățile de care se loveau muncitorii portuari membri ai sindicatului "Docherii manuali" adresează în primăvara anului 1935 mai multe memorii conducerii portului și Ministerului Muncii. Într-un astfel de memoriu înaintat, la 13 mai 1935, conducerii portului și ministerului se arată că, "în urma șomajului ce bântuie de mai mulți ani în portul Constanța starea noastră de muncitori ai acestui port s-a înăspriț simțitor. Munca scăzând cu 800 la sută față de anii trecuți, câștigul nostru este infim de mic, astfel că suntem la marginea tuturor puterilor noastre de

răbdare și suferință”.

(Arh. St. Constanța, fond *D.N.M.*, dosar 49/1935, f: 11). La 29 mai 1935 același sindicat adresa un nou memoriu, de data asta Ministerul Lucrărilor Publice. După ce descrie condițiile grele de muncă și viață ale docherilor constănțeni, sindicatul acuza conducerea portului deoarece “căuta prin orice mijloace să lovească în muncitori”, în special prin taxe și amenzi. Ambele documente cereau cu insistență anularea și redistribuirea sumelor încasate abuziv de muncitori.

În cursul unor adunări desfășurate în prima parte a anului 1936, membrii sindicatului “Docherii manuali” au hotărât să denunțe contractul colectiv de muncă încheiat la 1 ianuarie 1933. De altfel și firmele exportatoare au depus la Inspectoratul Muncii Constanța un memoriu prin care anunțau aceeași intenție. Cu toate că patronii s-au străduit să încheie mai multe contracte colective de muncă pe profesioni, unitatea de care au dat dovadă muncitorii n-a permis realizarea acestei intenții. Fermitatea cu care sindicatul, precum și ceilalți muncitori și-au apărat interesele au determinat autoritățile să încheie un singur contract colectiv prin care s-a recunoscut lucrătorilor o sporire cu 30 la sută a tarifelor de muncă. Precizăm în acest context că activitatea sindicală în portul Constanța s-a desfășurat în condiții deosebit de grele, cu riscuri. Autoritățile au acționat pe diferite căi pentru a diminua influența sindicatelor în rândul muncitorilor, dar mai ales pentru a le interzice activitatea. Pe această linie se înscriu ordonanțele Comandamentului Diviziei a 9-a din anii 1934 și 1935 prin care se încerca dizolvarea celor 30 de sindicate constănțene ce aderaseră la Confederația Generală a Muncii. Între primele pe listă apăreau sindicatele din portul Constanța, “Docherii manuali” și “Marea”. Sediile acestora au fost închise și sigilate. În anul 1935 organele Ministerului Muncii au dizolvat și sindicatul “M. Eminescu” ce mai funcționa în portul Constanța.

Sfidând toate interdicțiile și opreliștile organelor respective sindicatele din portul Constanța continuau să activeze pentru apărarea intereselor muncitorilor. S-a detașat prin activitatea sa, consecvent pe această linie, sindicatul “Docherii manuali”. Numărul celor care au aderat în mod deschis la acest sindicat ori au participat la activitățile sale a sporit de la an la an. La adunarea generală a sindicatului “Docherii manuali” din 28 mai 1936 au participat 650 de muncitori. În anul următor, cu ocazia discutării problemelor legate de pensiile docherilor, au participat circa 1.500 de muncitori, din care erau înscriși în sindicat. Când situația s-a impus, muncitorii portului Constanța au acționat și prin alte forme democratice pentru apărarea intereselor lor. Spre exemplu muncitorii rujari și de la cereale au protestat împotriva neachitării salariilor printr-o grevă desfășurată între 1 și 4 septembrie 1936.

Evenimentele internaționale din anii 1938-1939 au afectat și activitatea portuarilor constănțeni. Cu deosebită simpatie au primit constănțenii pe refugiații polonezi care au fost nevoiți să-și părăsească țara după atacarea ei, la 1 septembrie 1939, de către Germania hitleristă. Li s-au acordat cazare, alimente, diferite ajutoare, iar echipele de docheri au ajutat la îmbarcarea tezaurului și altor valori ale statului polonez pentru a fi duse în Occident.

Scăderea traficului și a mișcării maritime ca urmare a nazismului a afectat în mod direct viața și activitatea muncitorilor din portul Constanța. Inspectoratul Muncii arăta într-un raport din vara anului 1939 că o parte din docherii portului și muncitorii de la magaziiile de cereale din oborul orașului așteptau în fiecare dimineață fie la locurile de muncă, fie la sediul breslei, să obțină de lucru. Începând cu 15 decembrie 1939 salariile au scăzut la 17 lei pe oră, iar bunurile de larg consum s-au scumpit cu 40 la sută.

Apărarea intereselor muncitorilor portuari a revenit, după dizolvarea sindicatelor în 1938, “Breslei muncitorilor din transporturi”. Aflată sub influența conducătorilor sindicatului “Docherii manuali”, breasla muncitorilor portului Constanța s-a preocupat de îmbunătățirea condițiilor de muncă și încheierea de contracte avantajoase.

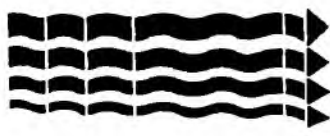
Amputările teritoriale din vara anului 1940, instaurarea regimului legionaro-antonescian și intrarea în sfera de dominație au Reichului a diminuat activitatea portuară cu efecte directe asupra condițiilor de viață ale angajaților. Între măsurile adoptate de cercurile conducătoare politico-militare în toamna anului 1940, menite să contracareze o posibilă agresiune asupra țării, a fost și înființarea “Comandamentului Porturilor și Zonei Constanța” (C.P.Z.C.), subordonat Diviziei de Mare. Cu unitățile din subordine, terestre și navale, C.P.Z.C. trebuia să asigure supravegherea apropiată, atât pe mare, cât și pe litoral, să mențină drumurile navigabile prin acțiuni de dragaj, să interzică accesul spre portul Constanța al navelor și forțelor inamice și să supravegheze barajele de mine lansate la începutul lunii august 1940 pentru apărarea portului.

Prin poziția sa geografică portul Constanța, ca de altfel întreaga regiune dintre Dunăre și Mare, a ocupat un loc strategic deosebit în planurile Germaniei hitleriste.

Constanța oferea cele mai bune posibilități de legătură cu sud-estul Uniunii Sovietice și țările din zona mediteraneană de operații. Iată de ce în port, oraș și în regiune s-au instalat de la primele

efective sosite în țară, trupe de uscat și marină, precum și unele comandamente germane. Interesul manifestat de germani față de portul Constanța a reieșit și cu ocazia vizitei efectuate în ziua de 30 decembrie 1940 de o comisie care s-a interesat îndeosebi de modul de funcționare a stației de petrol și a măsurilor luate pentru protejarea ei.

De la o zi la alta înfățișarea portului s-a schimbat. Mijloacele de care dispunea Direcția Porturilor Maritime au fost puse în baza "Legii rechizițiilor" la dispoziția Marinei Militare și a misiunii germane care, printr-un serviciu special, controla întreaga activitate a serviciilor portului. Prin "Decretul nr.151" din 25 ianuarie 1941 portul a fost militarizat, activitățile fiind conduse de Comandamentul Portului și al Zonei Constanța. În port s-au luat măsuri excepționale. Printr-o serie de ordonanțe s-au interzis accesul și circulația în incinta portuară fără autorizație. Subunitățile C.P.Z.C. au fost învestite cu dreptul de a controla și legitima civilii și militarii de orice grad, măsură menită să descurajeze acțiunile de sabotaj și eventualele desantări de parașutiști inamici. Echipajele navelor aflate în port nu puteau debarca decât cu permisul special. Încălcarea acestor dispoziții determina aplicarea unor amenzi deosebit de mari ori pedepse cu închisoare de la o lună la doi ani.



Până în anul 1930 coordonarea activității din portul Constanța a revenit Direcției Porturilor Maritime sau Serviciului Porturilor Maritime, cum s-a mai numit, din Ministerul Comunicațiilor. La 29 iulie 1930 acest serviciu a trecut la Ministerul Industriei și Comerțului.

Direcția Porturilor Maritime se preocupa de lucrările noi de construcții, întreținerea și reparația instalațiilor existente și administrarea porturilor de la Marea Neagră. Acestei Direcții i se subordonau Administrația și Exploatarea Portului ce avea în structură următoarele divizii, secții și servicii: Divizia de construcții și întreținere pentru lucrări și instalații la uscat; Divizia pentru lucrări la mare și întreținerea bazinelor; Secția ateliere reparații; Divizia de exploatare; Serviciul administrativ și de contabilitate. Alături de serviciile menționate mai sus, în portul Constanța au mai funcționat Căpitania, Vama și Serviciul sanitar, instituții indispensabile bunei funcționări a portului.

La 26 iunie 1929 primul guvern național-tărănist a trecut prin Adunarea Deputaților un proiect de lege ce viza unificarea, prin crearea "Regiei publice comerciale a conductelor de petrol", sub o singură conducere a serviciilor ce se ocupau cu primirea, predarea și transportul produselor petrolifere. Prin Legea pentru crearea "Regiei Autonome a Porturilor și Căilor de Comunicație pe Ape" (P.C.A.), S.M.R.-ul a fost scos de sub Direcția Generală a Porturilor, urmând a fi reorganizat pe baze comerciale.

La 11 și 13 iunie 1931, Adunarea Deputaților și Senatul au votat "Legea pentru organizarea muncii în porturi", ce venea să umple un mare gol în legislație. Ea a fost dorită și așteptată cu mult interes și de muncitorii portului Constanța. Legea își propunea să raționalizeze munca în porturi. Conform articolului 1 munca în port putea fi executată numai de muncitorii permanenți, înscrși în registrele Căpitaniei portului pe baza principiului rotației, astfel încât lucrătorii să beneficieze de posibilitatea de a lucra. Erau considerați muncitori permanenți cei care și-au făcut o profesie obișnuită din munca în porturi și aveau domiciliu stabil de cel puțin 6 luni în portul în care lucrează. În caz de necesitate puteau fi utilizați și muncitorii flotanți.

Legea prevedea înființarea (art. 2) comisiilor muncii din reprezentanți ai autorităților portuare, Inspectoratul Muncii, patronilor și muncitorilor portuari. Comisia supraveghea efectuarea prin rotație a muncii în port, verifica muncitorii, aviza măsurile ce se luau în legătură cu munca în port, supraveghea aplicarea traficului de muncă și veghea ca muncitorii portuari să primească salariul integral. Articolul 5 prevedea ca tarifele de muncă să se fixeze prin acordul părților interesate. În caz că nu se putea ajunge la acord se aplica "Legea pentru reglementarea conflictelor de muncă". Se desființa vătăfia prin art.7 ce prevedea că "este cu desăvârșire oprită angajarea muncii prin vătăf (antreprenori de muncă). (C. Hamangiu, *Codul general a României*, vol XIX, p. 603).

Legea a fost completată de un regulament de aplicare aprobat de Corpurile Legiuitoare la 2 decembrie 1931. Acestea prevedeau că tinerii sub 18 ani nu puteau lucra în port nici ca muncitori permanenți, nici ca flotanți. Se preciza, de asemenea, că rotația la muncă se putea executa numai în cadrul aceleiași specialități. Conform art.12 erau considerați muncitori portuari și cei care lucrau la magazii de depozitare a mărfurilor din afara incintei portuare, dar care erau destinate traficului.

Regulamentul stipula dreptul producătorului de cereale de a-și transporta cerealele cu mijloacele proprii de transport numai până la magazii, silozuri și vapoare de unde erau preluate de lucrători specializați. În regulament se preciza (art. 24) cine sunt patronii caselor comerciale sau reprezentanții lor, întreprinderi sau persoane care importă sau exportă, fac încărcări sau descărcări de mărfuri, agenții de vapoare, case de expediție, conducerea silozurilor, bazinelor și docurilor. Reprezentarea acestora în comisia muncii revenea Camerei de Comerț și Industrie. Conform prevederilor regulamentului plata muncitorilor se făcea zilnic. Se prevedeau condițiile ce trebuiau să le îndeplinească conducătorii de muncă ale căror atribuții se reduceau la dirijarea muncitorilor după specialități în cadrul operațiilor de încărcare și descărcare.

Perioada interbelică a constituit o etapă distinctă în evoluția portului Constanța. Ca urmare a construcțiilor, dotării, traficului și mișcării maritime portul a devenit, cu toate nerealizările și neîmplinirile amintite, cel mai dotat și, evident, cel mai mare port al României. Prin întreaga sa activitate, portul a avut o influență nu numai asupra Constanței, ci și a Dobrogei, fiind principalul obiectiv economic din această parte a țării.

Dezvoltarea portului și a S.M.R.-ului a impus formarea de specialiști în construcții hidrotehnice, în necesități portuare, marinari pricepuți. S-a afirmat de asemenea un puternic detașament muncitoresc, cum s-a arătat.

Așezat într-o poziție avantajoasă, în legătură directă cu principalele linii comerciale orientale, Constanța a atras în această perioadă atenția specialiștilor de peste hotare, a consulilor ori ambasadurilor din țară, care au arătat un interes deosebit portului, vizitându-l și solicitând date despre evoluția sa.

Progresele realizate de portul Constanța l-au situat între principalele porturi europene la com-

partimentul trafic, spre exemplu, în exercițiul 1934/1935, Constanța a înregistrat un trafic de 6.100.444 tone, cifră cu care a depășit porturile Calais, ce a înregistrat în același timp 3.472.000 tone și Marsilia, cu 5.941.000 tone, fiind întrecut de la Le Hâvre al cărui total s-a ridicat la 6.871.000 tone și Anvers ce a realizat cel mai mare trafic dintre porturile europene de 20.888.000 tone. Construcția s-a situat, de asemenea, prin trafic și infrastructură, la un nivel superior și față de celelalte porturi din Marea Neagră.

Prin traficul și mișcarea maritimă desfășurate, portul Constanța a avut în perioada interbelică o reală contribuție la sudarea pieței naționale, la întărirea legăturilor comerciale externe ale României.



După intrarea României în război, de la 22 iunie 1941 și până la 31 martie 1942, portul a fost bombardat de aviația sovietică de 24 ori. Asupra sa au fost aruncate 176 de bombe din care multe și-au atins ținta. Pagubele produse diferitelor compartimente portuare s-au ridicat la 165.668.000



Vapor incendiat în timpul bombardamentelor (1941)

lei. Bombardamentele au continuat și în anii următori. Cu ocazia unui raid efectuat la 11 iunie 1944 de avioane engleze și americane asupra portului și cartierului de locuințe ale D.P.M.-ului au fost lansate 35 bombe ce au distrus 3 rezervoare de la stația de petrol și au avariat 24 de case. Foarte puternice au fost, de asemenea, bombardamentele din 20, 21 și 22 august 1944 în urma cărora s-au înregistrat distrugerii de clădiri și rezervoarele stației de petrol. Pierderile ar fi fost și mai mari, dar în toate cazurile au intervenit echipele Serviciului apărării portului, stingând incendii, salvând materiale, instalații și mărfuri. Înființat în 1941, Serviciul de apărare a portului era compus din 10 secții (*observare și informare, alarmare, stingerea luminilor, ridicarea dărâmurilor, prim-ajutor, pompieri ș.a.*), fiecare cu mai multe echipe. Acest important serviciu era deservit în caz de alarmă de 455 salariați ai portului.

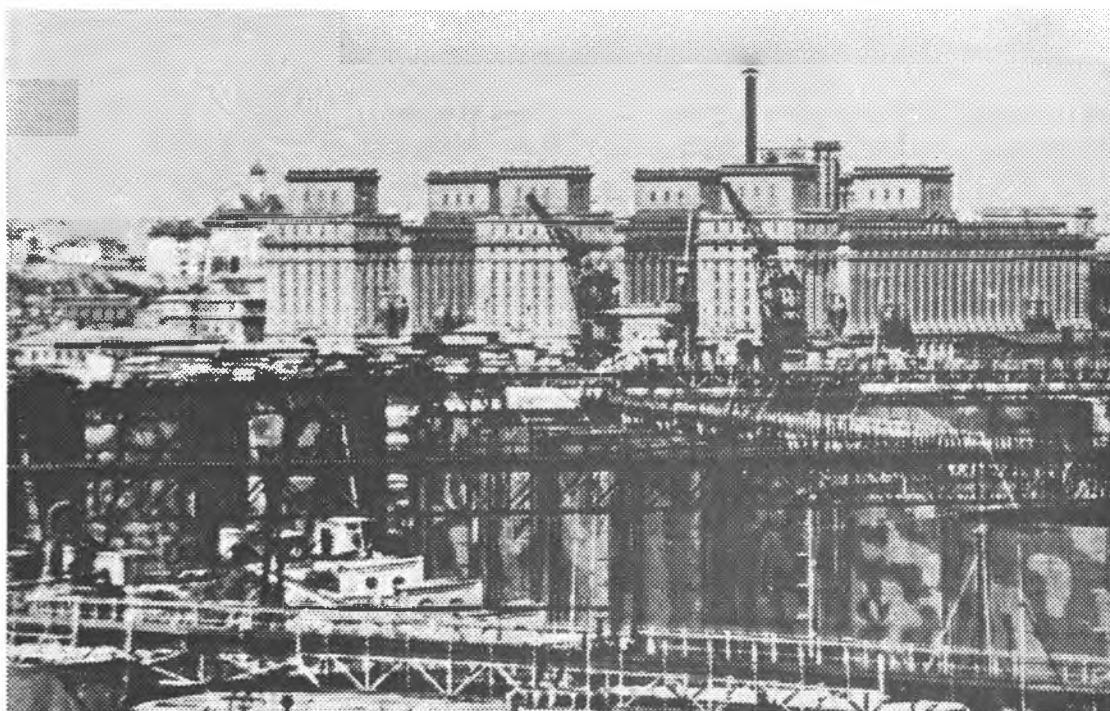
Majoritatea lucrărilor efectuate în anii războiului au fost destinate înlăturării stricăciunilor produse de bombardamente, amenajării unor spații pentru cazarea trupelor și apărării pasive. Astfel, în anii 1941-1942, s-au construit cinci adăposturi betonate și treizeci de tranșee acoperite, cu o capacitate de adăpostire de peste 5.000 persoane. S-au amenajat depozite de nisip și pământ pentru stingerea incendiilor. Stația de petrol a fost împrejmuită cu valuri de pământ. S-au luat măsuri speciale de protejare a docului de uscat prin camuflare și vopsire în diferite culori. Pentru înlăturarea efectelor bombardamentelor s-au făcut reparații la turnul de răcire al uzinei electrice, s-au refăcut acoperișurile deteriorate de schije și explozii. S-a reconstituit magazia



Magazii distruse de bombardamente

de beton armat de la danele 6 și 7, puternic afectată de bombardament.

Numai la atelierele portului unele lucrări de completare s-au executat din necesitatea asigurării condițiilor de reparare a navelor militare. Toate aceste lucrări erau ineficiente acoperirii cheltuielilor.



Rezervoarele de petrol din port, camuflate (1941)

La sfârșitul anului 1941 atelierele au înregistrat un deficit de 1.500.000 lei datorat pe de o parte regiei sporite, iar pe de alta randamentului redus cu care s-a lucrat, stagnării producției ca urmare a deselor alarme date și unor activități de pregătire în vederea evacuării. În anul 1942, în urma demersurilor inginerului Sever Popa, conducerea atelierului de reparații s-a reorganizat în Direcțiunea Șantierului Naval Constanța, întreprindere independentă aflată în regia statului.

În rândul personalului portului s-au înregistrat, în urma bombardamentelor, și pierderi de vieți omenești. Numărul jertfelor date de portul Constanța s-a mărit și cu cei căzuți pe front.

Ca urmare a evenimentelor interne, dar mai ales internaționale, traficul și mișcarea maritimă s-au diminuat simțitor, mergând până la înregistrarea unor lungi perioade de stagnare. Încă în vara anului 1940, Inspectoratul Muncii Constanța raporta organelor superioare că "activitatea în portul Constanța a fost complet paralizată". (Arh. St. Constanța, fond I.M.C., dosar 19/1940, f. 36).

Scăderea masivă a operațiunilor comerciale și maritime a produs conducerii portului și societăților interesate în afaceri portuare o reală îndrjorare. De altfel unele case și firme exportatoare și-au retras reprezentanții din port, au închis birourile nemaiputând efectua tranzacții. Traficul executat în interes militar a făcut ca magazinele și platformele să nu mai poată fi exploatate normal. În aceste condiții s-au căutat soluții care să ducă la susținerea traficului prin portul Constanța. Discuțiile purtate la 13 august 1940, de factorii interesați în afaceri portuare au scos în evidență că posibilități sigure mai ofereau numai piețele din Turcia și Grecia.

Dar să vedem cum se prezintă situația traficului. Dacă în cursul anului bugetar 1939/1940 traficul total prin portul Constanța a fost de 3.421.067 tone, în anul următor, 1940/1941, cifra a scăzut la 1.327.582 tone. Ieșirile au fost în acest an de numai 1.052.624 tone, iar intrările de 274.958 tone. O parte din cantitățile de petrol și cereale înmagazinate în vara anului 1940 în spațiile de depozitare ale portului au fost rechiziționate de armata română și apoi de misiunea germană. Numai între 29 mai și 21 iunie societatea "Redevența" a încărcat din rezervoarele sale 197 de vagoane pentru armata germană. Din silozurile portului au fost transferate armatei germane, între 1 iulie 1941 și 23 august 1944, 35.696 tone din totalul ieșirilor care a fost de 53.764 tone.

În anii următori traficul portului a înregistrat pierderi deosebit de mari. Astfel, în anul 1941-1942 traficul a fost de numai 601.600 tone, cifră ce situează principala activitate portuară la nivelul anului 1923. Ieșirile au fost de 323.946 tone, iar intrările de 277.660 tone, în majoritatea lor produse de tranzit. Din totalul traficului cele mai mari cantități au fost cele petrolifere care s-au ridicat la 378.521 tone, utilizate în principal de marină și trupele de uscat. În cursul anului calendaristic 1941 nu a fost lună în care misiunea germană să nu încarce din port diferite cantități de produse petrolifere. De asemenea, 37.814 tone de cereale au fost transferate armatei germane.

De la an la an cantitățile însilozate au scăzut, după cum demonstrează și datele statistice ale uscătoriei de porumb. Dacă în anul 1940 au fost însilozate și trecute prin uscătorie 26.007 tone, în 1941 cantitatea a scăzut la 7.733 tone, în 1942 la 194 tone, iar în 1943 nu s-au însilozat nici un fel de cantități de cereale.

Referindu-ne, în continuare, la totalul mărfurilor intrate și ieșite prin port, menționăm că în anul 1942-1943 acesta a scăzut la 275.905 tone. Din această cifră, 154.905 tone au reprezentat ieșirile, iar 121.000 tone intrările. O ușoară creștere a traficului s-a înregistrat în anul financiar

1943-1944 când totalul a fost de 295.915 tone din care 156.694 tone ieșite și 139.221 tone intrate.

Diminuarea traficului a atras în vara anului 1940 o scădere deosebită și a mișcării maritime. Situația a produs o reală îngrijorare atât la nivelul conducerii portului, cât și al ministerului. Cu prilejul unei consfătuiri care a avut loc la 14 februarie 1941 în portul Constanța, la care au participat factori de conducere, s-a apreciat că trebuie făcut totul pentru menținerea României în circuitul maritim internațional. S-a hotărât ca atâta timp cât situația va permite, navlul mărfurilor românești să fie susținut și efectuat de vasele S.M.R.-ului. După intrarea României în război, situația s-a înrăutățit însă și mai mult. Unele vase comerciale au primit misiuni militare. Navele românești rămase disponibile traficului maritim puteau părăsi portul numai după aprobări speciale date de Ministerul Marinei și Marele Stat Major.

S-au efectuat numeroase transporturi de trupe germane și române spre Sevastopol și dinspre acest port spre Constanța. Numai în luna mai 1944 au sosit în portul Constanța în cadrul "Operației 60.000", 18.557 ostași români, 25.871 trupe germane și 3.059 civili de cetățenie germană.

Scăderea traficului și a mișcării maritime a determinat o micșorare a veniturilor realizate de portul Constanța, deși în perioada războiului s-au aplicat tarife mari, iar inflația a umflat artificial cifrele. În anul financiar 1939-1940 veniturile s-au ridicat la 369.529.378 lei, în anul 1940-1941 acestea s-au redus la 252.978.723 lei. Începând cu anul financiar următor veniturile s-au diminuat la 163.756.754 lei, iar cheltuielile pentru întreținere și exploatare portuară s-au ridicat la 300.785.623 lei.

Dat fiind că traficul comercial s-a redus, prioritate având cel militar, docherii au fost utilizați la susținerea acestuia și la lucrările de apărare a portului. Dacă la alte categorii numărul lucrătorilor portuari a scăzut, la S.N.C. cifra a crescut pe măsura necesității asigurării efectuării reparațiilor și altor lucrări la navele militare. În luna august 1942, șantierul avea 504 salariați pentru ca în iulie 1944 numărul angajaților să crească la 2.684.

Întocmai ca și în restul țării și muncitorii portului Constanța au cunoscut în anii 1940-1944 un proces de înrăutățire a calității vieții. La 8 august 1941 muncitorii portului Constanța au denunțat contractul colectiv de muncă, întrucât tarifele nu satisfăceau necesitățile. Nevoile muncitorilor n-au fost împlinite, lucru relevat de faptul că în anul 1942 cei de la ateliere reclamau într-un memoriu adresat Inspectoratului Muncii că salariile erau așa de mici că "au ajuns într-o stare de plâns, căci muncim dezbrăcați și flămânzi". (Arh. St. Constanța, fond I.M.C. dosar 9/1942, f. 121).

La sfârșitul anului 1942, docherii constănțeni au denunțat din nou contractul colectiv de muncă. Procentele acordate erau însă departe de a acoperi nevoile muncitorilor și familiilor lor.

În contextul situației militare de la aripa de sud a frontului sovieto-german în vara anului 1944 portul Constanța, prin poziția sa nodală pe coasta Mării Negre, avea împreună cu spațiul dintre Dunăre și Mare o importanță strategică majoră. Iată de ce evenimentelor din zonă li s-a acordat o mare importanță nu numai pentru desfășurarea cu succes a operațiunilor între fluviu și Mare, dar și pentru acțiunile din câmpia munteană.

Disponerea trupelor germane în momentul declanșării actului de la 23 august 1944, precum și manevrele executate de acestea în zilele următoare au pus forțele terestre românești în fața rezolvării unor situații militare ce vor deveni tot mai complexe pe măsura desfășurării evenimentelor.

Majoritatea trupelor românești și germane ce aparțineau marinei, armatei de uscat și aviației erau dislocate în port, oraș ori în apropierea Constanței, ceea ce relevă și mai mult importanța localității în balanța de forțe din bazinul occidental al Mării Negre. Pe mare, partea română avea 25 nave de luptă din următoarele clase: 4 distrugătoare, 3 submarine, 8 vedete torpiloare, 3 canoniere, 2 torpiloare, 2 nave puitoare de mine, 3 vânătoare de submarine și 18 nave auxiliare. Din cauza repetatelor atacuri aeriene asupra Constanței acestea erau scoase pe timpul zilei în rada portului Constanța într-un spațiu limitat, executând misiuni de protecție antiaeriană și siguranță submarină. Pe timpul nopții intrau pe rând în port pentru efectuarea plinurilor și aprovizionare.

În seara zilei de 23 august 1944 navele militare românești aflate în rada portului au primit ordin să intre în port. O bună parte din cele 62 guri de foc ale artileriei de coastă române erau amplasate la Midia, în orașul Constanța și în port, precum și la Agigea cu misiunea de a apăra portul și orașul Constanța.

La 23 august 1944 în portul Constanța se găseau circa 80 de nave germane, între care se detașau cele 4 submarine, 8 vedete torpiloare, 9 dragoare și 6 vânătoare de submarine. În port se aflau dislocați peste 500 de infanteriști germani bine înarmați și specializați în lupta din localități. La uscat germanii mai dispuneau de o puternică subunitate de artilerie de coastă instalată pe malul Mării Negre imediat la sud de Constanța. Bateria "Tirpitz", cum se numea, dispunea de trei

tunuri de 280 mm, tunuri antiaeriene de 88 mm, mitraliere, puști mitraliere și câteva blindate pe șenile deservite de un efectiv de 600 militari. Acest nod fortificat era deosebit de periculos, deoarece piesele sale erau capabile să acționeze atât spre mare, cât și asupra Constanței. Un alt punct puternic asupra forțelor germane se afla la nord de Constanța, compus din 6 tunuri anti-aeriene și 280 infanteriști de marină. Periculoși pentru acțiunile de la Constanța erau și cei circa 500-600 militari germani de la Eforie Nord și Eforie Sud. În fâșia limitrofă litoralului constănțean staționau unități de aviație, transmisiuni, detecție, observatoare ș.a. Acestora li s-au adăugat diferite coloane aflate în retragere și a căror componență exactă nu putea fi stabilită fără consultarea unor documente ale Wehrmachtului. După unele estimări forțele germane existente între Dunăre și Mare la 23 august 1944 se ridicau la circa 15.000 oameni, subliniind că efectivul înfruntat de trupele române va fi, pe măsura desfășurării evenimentelor, mult mai mare.

Luând cunoștință de desprinderea din Germania, odată cu transmiterea la radio a Proclamației către țară, majoritatea forțelor militare din Constanța și adâncimea spațiului dobrogean, dând dovadă de disciplină și inițiativă, fără a mai aștepta ordine în acest sens, au luat măsuri de supraveghere a forțelor inamice în vederea preîntâmpinării unui eventual atac din partea acestora. Concomitent s-au cerut eșaloanelor superioare precizări cu privire la misiunile ce le reveneau în noua situație.

Încă din primele momente ce s-au scurs după citirea Proclamației către țară, comandamentul Diviziei a 9-a a luat măsuri pentru întărirea forțelor proprii din Constanța întrucât trupele germane intraseră în stare de alarmă, iar o parte din ele se concentrau în centrul orașului. La orele 23.10 Comandamentul Portului și Zonei Constanța informa că o companie de pionieri germani și două plutoane de infanterie germană au intrat în port. Aceste acțiuni dovedesc că germanii au acordat o importanță deosebită portului pe care doreau să-l controleze în continuare. Informate de situația creată, eșaloanele au ordonat viceamiralului Brinkmann, la orele 22.30, să cucerească orașul Constanța și să asigure controlul exclusiv asupra portului și coastelor vestice ale Mării Negre. Bateria "Tirpitz" a fost alarmată și pregătită să acționeze împotriva portului și cartierelor orașului. În același timp, Comandamentul Forțelor Navale și Maritime a hotărât, până la sosirea ordinelor de la eșaloanele superioare, să alarmeze navele cerând echipajelor să reacționeze la orice atac sau încercare de dezarmare din partea germanilor. O atenție specială a acordat Comandamentul Forțelor Maritime izolării comandamentului german instalat la Hotelul Carlton. Acționând cu rapiditate, cu efective din subordine, misiunea a fost îndeplinită ceea ce a diminuat simțitor capacitatea de conducere a trupelor germane din orașul și portul Constanța.

Față de manevrele executate de trupele germane din orașul Constanța în primele opt ore după anunțarea atacului, pe lângă măsurile luate de Comandamentul Diviziei a 9-a, Statul Major al Marinei a ordonat constituirea unor subunități cu misiunea de a participa la apărarea localității și îndeosebi a portului. În acest scop, în ziua de 24 august 1944, 80 de marinari, elevi ai școlilor marinei și militari în termen, au fost organizați într-un detașament. Pornind de la dispunerea clădirilor din zona peninsulară a Constanței și a străzilor, detașamentul a închis căile de acces spre port, în special spre stația C.F.R., a ocupat și preluat toate depozitele pe care le aveau germanii în cartierul cuprins între Piața Ovidiu și intrarea principală în port, a dezarmat și reținut gărzile germane.

În dimineața zilei de 24 august 1944 în port se contura o situație conflictuală deschisă. Comandamentul Portului și Zonei Constanța raporta la orele 9.00 că "toate navele germane au tunurile îndreptate contra navelor române, iar navele române, pentru evitarea surprinderii, își îndreaptă tunurile spre navele germane din apropiere". (Arh. M.Ap.N., fond 381, dosar 37, f. 16). De asemenea germanii au montat mine pe turela unui submarin scufundat în port și la principalele magazii. La orele 10.45 navele germane au început deplasarea în port pentru ocuparea unor noi poziții la dane.

Toate aceste măsuri luate de germani n-au putut să înlăture surprinderea realizată de trupele române. Înconjurată ori amenințată de trupele românești, unitățile germane din Constanța au raportat eșaloanelor superioare că nu-și pot îndeplini misiunea fiind nevoite să se retragă. Un rol important în determinarea adoptării de către comandamentul german a acestei hotărâri l-au avut aplicarea presiunilor și ultimatumului. Astfel, la întâlnirile din 24, și în special 25 august 1944, dintre generalul Costin Ionașcu (la discuții au mai participat contraamiralul H. Macellariu și comandorul N. Bardescu) și viceamiralul Brinkmann, comandantul Comandamentului superior "Amiralul Mării Negre" cu sediul la Eforie, comandantul Diviziei a 9-a le-a cerut hitleriștilor să se retragă fără a provoca distrugerii și victime în rândul populației. Decizia comandamentului român a pornit de la necesitatea evitării unor confruntări cu trupele germane existente în port care era inegală pentru navele românești; eliminarea pierderilor și conservarea propriilor forțe pentru a lupta alături de ali-

ați. S-a avut de asemenea în vedere necesitatea înlăturării oricărei situații menite să ducă la distrugerea portului și orașului Constanța de către artileria navală și de coastă germană. Deoarece avioane sovietice au bombardat în dimineața zilei de 25 august 1944 portul Constanța, provocând scufundarea remorcherului dragor "Basarabia" și a câtorva nave germane, comandamentele române, pentru a sublinia irevocabilitatea desprinderii operate, au ordonat propriilor mijloace anti-aeriene să nu riposteze. Aceeași somație s-a adresat și forțelor germane din zona Constanței.

În după-amiaza zilei de 25 august 1944 (ora 15.00) navele germane încep să părăsească portul Constanța, deși vremea era rea, operațiuni ce s-au încheiat în mai puțin de o oră. O parte din navele germane ieșite în larg au fost scufundate ori incendiate, altele s-au îndreptat spre sud unde, mai jos de Capul Caliacra, au sabotat.

O grijă deosebită se acordă în continuare apărării portului. Astfel, Comandamentul Litoralului Maritim și Fluvial a ordonat Comandamentului Portului și Zonei Constanța să se dezarmeze orice navă germană care ar manifesta intenția de a se reîntoarce în port. Ordinul cerea, de asemenea, ca portul să fie închis, luminile complet camuflurate, iar farurile să fie aprinse numai la ordin. În diferite puncte din incinta portuară s-au instalat posturi de observare și semnalizare. La 27 august 1944 s-a constituit o comisie formată din mai mulți ofițeri din Marina Militară pentru a inspecta portul și a inventaria materialele și navele germane avariate.

În cursul nopții de 29 spre 30 august 1944, două canoniere românești și vedeta nr. 7 au luat contact cu escadra sovietică ale cărei prime nave de luptă au fost conduse printre barajele de



mine în portul Constanța. Dimineața ofițeri sovietici au vizitat portul și navele românești unde au fost primiți cu ceremonial marinăresc. La cererea comandamentului sovietic, portul cu toate instalațiile sale a fost pus la dispoziția trupelor sovietice. S-au înmănat de asemenea schițele barajelor din zona vestică a Mării Negre, situația navelor române cu detalii referitoare la navele dragoare.

Magazii de mărfuri bombardate, la dana 15

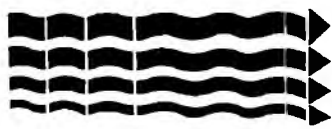
După intrarea trupelor sovietice în Constanța, în port s-a instalat Comandamentul naval sovietic care a luat măsuri pentru controlarea strictă a activității portuare pe care a subordonat-o autorității sale. La punctele de intrare în incinta portuară au fost instalate santinele, interzicându-se accesul în port. Diverse clădiri și magazine au fost ocupate de subunități ale armatei sovietice. O parte din materialele aparținând diverselor servicii portuare au fost ridicate, unele magazine folosite în trecut ca spații de depozitare au fost demontate și transportate pentru a fi utilizate de trupele sovietice. Cerealele găsite în silozuri, precum și mărfurile generale existente în magazine și platforme au fost blocate din ordinul Comandamentului naval sovietic.

Documente de arhivă arată că, de la sfârșitul lunii august și până la 24 octombrie 1944, portul Constanța a fost exclusiv sub controlul autorităților militare sovietice. În această perioadă, cu toate că măsurile ordonate de Comandamentul sovietic au subordonat activitatea portuară, realitate ce a produs o stare de îngrijorare, autoritățile române au căutat cele mai bune forme de colaborare cu trupele sovietice de ocupație din port și oraș. În mai multe rânduri s-a insistat pentru reglementarea raporturilor cu ocupanții și utilizarea instalațiilor și platformelor portuare și în folosul țării noastre. Problema a fost discutată cu reprezentanți ai Comandamentului sovietic pe parcursul a două întâlniri desfășurate la 22 și 24 octombrie 1944. Cu acest prilej s-au adoptat măsuri ce au îmbunătățit raporturile româno-sovietice în portul Constanța. S-a hotărât ca danele de la 13 la 20, împreună cu magazinele și instalațiile aferente, precum și bazinul de petrol să revină sub control românesc.

La circumstanțele create mai sus s-au adăugat consecințele celor 4 ani de război care afectaseră serios toate compartimentele portuare. Unele platforme de depozitare a mărfurilor erau avariate de bombardamentele efectuate asupra portului, iar altele au fost blocate din ordinul Comandamentului sovietic, după cum s-a precizat. Mijloacele de transport nu funcționau. Linii ferate portuare erau impracticabile în proporție de 85%, iar șoselele suferiseră distrugeri ce îngreunau deplasarea diferitelor atelaje. În bazinele portuare se aflau nave scufundate ce împiedicau manevrarea vapoarelor. Digul de larg suferise importante distrugeri cauzate atât de bombardamente, cât și de neexecutarea lucrărilor de întreținere. O mare parte din blocurile de beton ce alcătuiseră suprastructura digului s-au rupt și scufundat. Porțiuni mari din arcamentele de sub apă au fost deteriorate și smulse de șocul exploziilor. Traficul și mișcarea maritimă se diminuaseră îngrijorător. Într-o situație deosebit de grea se afla și S.N.C-ul, unde distrugerile provocate de război erau mult mai mari.

Portul Constanța a fost pus în slujba susținerii frontului antifascist. Degajarea portului de forțele germane, fără ca să-l poată scoate din funcțiune, a permis utilizarea imediată a instalațiilor, platformelor și celorlalte mijloace existente în sprijinul războiului purtat de Națiunile Unite. Reluarea traficului de interes militar și îndeplinirea ordinelor date de Comandamentul sovietic s-au subordonat aceluiași obiectiv. La cererea Comandamentului sovietic s-au făcut reparații la instalația de petrol și s-au montat câteva rezervoare pentru a asigura încărcarea produselor petrolifere. Muncitorii de la S.N.C. au executat diverse lucrări de reparații la navele sovietice aduse în șantier în acest scop. Cifra maximă a reparațiilor a fost atinsă în luna mai 1945, datele statistice consemnând 74 vase, pentru ca până în luna septembrie 1945 numărul lor să se mențină în jurul a 30 de nave lunare. După datele statistice ale vremii în șantier s-au executat reparații la un număr de 440 aparate, nave și mașini de luptă.

Direcția P.C.A. a primit dispoziția de a întocmi un plan privind refacerea și mărirea capacității portuare. Se prevedea extinderea portului spre sud prin prelungirea digului de larg și construirea unui nou dig de sud care să permită compartimentarea de noi bazine și platforme. În aceeași zonă se propunea ridicarea de noi magazine, silozuri și instalații moderne. Se aprecia că instalațiile de la stația de petrol erau insuficiente asigurării traficului, fiind necesare unele modificări în compartimentul de depozitare. Planul estima că valoarea lucrărilor de extindere a portului și dotarea cu noi instalații se ridica la circa 230 mlrd. lei, iar cele de completare a vechii incinte la 100 mlrd. lei. Schimburile comerciale externe românești la sfârșitul anului 1944 și în cursul anului 1945 au fost cu totul nesatisfăcătoare datorită consecințelor războiului. Într-un raport pe luna octombrie 1944 privind activitatea portuară se preciza că "nu avem trafic propriu-zis". (Arh. St. Constanța, fond D.N.M. dosar 22/1944, f. 35). Activitatea de trafic a constat numai din intrări. Mari cantități de armament, muniție și echipament au trecut prin portul Constanța. Nave sovietice și românești au adus material de război ce a fost reîncărcat în vagoane ce luau drumul spre front. Aceasta a determinat ca începând cu luna septembrie 1944 numărul muncitorilor portuari să crească treptat, ajungând la circa 1.000. La 3 septembrie 1944 și-a reluat activitatea sindicatul "Dezrobirea", ce s-a organizat sub influența comuniștilor în lupta pentru "democratizarea" activității portuare și înlăturarea elementelor "reacționare" care "exploataseră" lucrătorii din port.



Problema esențială care a preocupat autoritățile portuare încă din perioada anului 1945 a fost aceea a refacerii și aducerii sale treptate la o cât mai bună funcționalitate.

Încă din luna martie 1945, unul din subsecretarii de stat de la Ministerul Lucrărilor Publice a vizitat portul interesându-se de stadiul lucrărilor pe linia refacerii. Pe compartimente s-au întocmit devize de refacere în care s-au stabilit lucrările ce trebuiau realizate în prima urgență în vederea punerii în funcțiune a instalațiilor existente. S-a hotărât aducerea la Constanța a celor 57 de vagoane cu materiale portuare ce fuseseră evacuate în primăvara anului 1944 la Bechet. Un program minimal de activitate a șantierului naval s-a întocmit în prima parte a lunii noiembrie 1946.

Realizarea acestor planuri necesitau mari sume de bani. Astfel, lucrările de refacere și completare a atelierului mecanic se ridicau la 400 milioane lei. Pentru refacerea calei de halaj și a atelierului de lăcătușărie erau necesare 44 milioane lei.

Refacerea magaziei de stocat necesita 63 milioane lei. Numai după alocarea unui credit de 100 milioane lei, prea puțin pentru nevoile existente, s-a declanșat activitatea de reconstrucție la S.N.C. Datorită creșterii fără precedent a inflației, prețurile la materiale și manoperă au sporit vertiginos, astfel că activitatea de refacere a portului Constanța a solicitat de la an la an sume tot mai mari și s-a prelungit până în anul 1948. Dacă la sfârșitul anului 1946 S.N.C.-ul avea nevoie pentru refacere de 568 milioane lei, un an mai târziu suma crescuse la 1,1 miliarde lei.

Problema refacerii și dezvoltării portului a fost în continuare și în atenția opiniei publice constănțene, precum și a organizațiilor locale ale partidelor politice. Astfel, cu prilejul unei adunări populare organizată la 14 august 1945 la Constanța, la care au participat peste 20.000 de cetățeni, s-a abordat și problema refacerii digului de larg, punerii în funcțiune a tuturor instalațiilor, sporirii capacității de încărcare a mărfurilor, utilizării cu mijloace moderne și construirii de locuințe pentru muncitori, propuneri primite cu interes de participanți. Deosebit de activă și interesantă în activitatea portuară s-a dovedit organizația comunistă din Constanța. Desfășurând sub oblăduirea ocupanților sovietici în această parte a țării o propagandă abilă bazată pe unele realități și speranțe neîmplinite, Regionala P.C.R. Dobrogea a atras un număr important de muncitori la ideile sale. În conferința pe care această organizație a desfășurat-o la Constanța, între 19-20 august 1945, s-a analizat și activitatea portuară și s-a prezentat "Planul de mărire a portului Constanța". Planul propunea soluții nu numai pentru mărirea suprafeței portuare, ci și dotarea corespunzătoare cu utilaje spre a asigura un trafic sporit de mărfuri. Pentru a crea alte bazine necesare adăpostirii navelor și a construi noi platforme pentru depozitarea mărfurilor, planul propunea prelungirea digului de sud și ridicarea pe o axă paralelă a unui nou dig. Se propunea completarea instalațiilor portuare cu 10 macarale electrice necesare modernizării operațiunilor de manipulare a mărfurilor. Având în vedere că cerealele urmau să constituie principalul produs de export al României, și deci și de trafic portuar, planul propunea construirea celui de-al patrulea siloz și continuarea lucrărilor de dublare a estacadei. Pentru îmbunătățirea depozitării fructelor se avea în vedere construcția unei magazii frigorifice. Se propunea, de asemenea, îmbunătățirea circulației pe calea ferată ce lega portul prin construirea unui triaj. Completarea parcului de nave auxiliare necesare activității portuare încheia propunerile acestui plan.

Noi măsuri pentru continuarea refacerii portului se găseau și în platforma-program a Blocului Partidelor Democratice. Se propunea repararea digului de larg, finalizarea unor lucrări din proiectul vechi de dezvoltare a portului, construcția de noi spații de depozitare, noi bazine și linii ferate și completarea cu instalații, îndeosebi macarale. Cerințele erau izvorâte din necesitate. Derularea traficului din anii 1945-1946, încărcările și descărcările diverselor produse au scos în evidență serioase întârzieri datorită lipsei mijloacelor tehnice și utilajelor portuare. S-a propus ca pregătirea lucrătorilor necesari portului să se facă în școli speciale. Până la jumătatea lunii octombrie 1946 s-au refăcut 1.800 m din digul de larg, s-au efectuat reparații la danele de la 0 la 5 și la cheuri până la 10. S-au repus în funcțiune macaralele pe șenile.

Problema inițierii unor noi lucrări portuare în vederea dezvoltării sale a preocupat în cursul anului 1946 și conducerea portului care se pronunța pentru extinderea platformelor portuare prin ridicarea unor noi construcții în zona de sud, aceasta fiind singura soluție de sporire a capacității de trafic în vederea satisfacerii nevoilor economiei românești.

Lucrările de refacere au continuat în anii 1947 și 1948 intrând într-o fază finală. S-au refăcut atelierelor și clădirile administrative ale șantierului naval. La uzina electrică a portului s-au reconstruit două turnuri de răcire și s-au completat instalațiile de încălzire. S-au executat reparații la pavilionul muncitorilor. În șantier s-au efectuat diverse reparații la 82 de nave de diferite tipuri. În cursul anului 1948 s-a alocat portului suma de 189 milioane lei cu care s-au continuat lucrările la digul de larg, s-au executat lucrări de dragare în bazine și pe canalul de acces, s-au construit cinci magazii de depozitare a mărfurilor.

Situația era deosebit de grea la silozuri datorită gradului de uzură la unele piese de bază, astfel că s-a apreciat că nu vor putea face față campaniilor viitoare de însilozare. Erau necesare peste 4.500 benzi și alte piese, conducerea silozurilor propunând ca ele să fie importate din U.R.S.S. și Cehoslovacia.

Statul român a depus mari eforturi pentru reluarea schimburilor economice externe. Acordurile încheiate cu Uniunea Sovietică, la 8 mai 1945 și cele semnate în 1946 cu alte state, au făcut ca importul să crească fără a atinge necesarul economiei naționale.

Schimburile economice au înregistrat sporuri pe măsura eforturilor depuse de guvernul român abia în ultima parte a anului 1947. Dacă în anul 1945 România avea relații comerciale cu numai 12 state, în anul 1947 cifra s-a ridicat la 26 de țări. Elementul de noutate care a intervenit în acești ani l-a constituit sporirea considerabilă a relațiilor cu Uniunea Sovietică și cu statele vecine, expresie a satelizării de către sovietici a Europei răsăritene.

Desigur, activitatea de trafic și mișcare maritimă a portului Constanța s-a circumscris pe de o parte evoluției relațiilor comerciale externe românești, iar pe de alta obligațiilor ce decurgeau din aplicarea armistițiului și a sarcinilor impuse de Comisia Aliată de Control (Sovietică). În baza tratativelor româno-sovietice, în portul Constanța s-a înființat societatea "Sovromtransport". Administrația P.C.A. a fost obligată să-i cedeze jumătate din spațiul ce-l ocupa în gara maritimă, să-i pună la dispoziție 13 dane cu toate utilajele de încărcare și descărcare, 7 magazii pentru depozitarea mărfurilor și silozul nr. 3. Pe baza unui contract semnat cu Ministerul Lucrărilor Publice, începând cu 10 septembrie 1945, societății "Sovromtransport" i s-a acordat dreptul de a încasa în folos propriu taxele de port, ceea ce a dat posibilitatea de a frustra statul român de importante venituri. Majoritatea cerealelor și produselor petrolifere ce au fost încărcate din portul Constanța în anii postbelici constituiau obligații pe care țara noastră le-a avut de achitat conform prevederilor articolului 11 al Convenției de armistițiu.

În ceea ce privește bilanțul anului 1945 se consemnează la import 184.669 tone, din care numai 9.693 tone (cereale, alimente, diverse mărfuri) au fost nevoile economiei naționale. Cea mai mare cantitate de mărfuri importate prin portul Constanța a constat din produse diverse și a aparținut traficului de tranzit pentru Polonia, Cehoslovacia și Iugoslavia. S-au exportat 776.684 tone din care 202.041 tone au fost tranzitate, iar diferența au constituit-o cerealele și îndeosebi produsele petrolifere.

În anul 1946 totalul traficului a fost de peste 1.881 mii tone, cifră care demonstrează o sensibilă creștere. Prin port au ieșit mari cantități de petrol de peste 1.679 mii tone. S-au mai exportat 70 mii tone ciment, 45 mii tone produse lemnoase, 27 mii tone mașini/utilaje și peste 13 mii tone cereale. Majoritatea acestor cantități au fost încărcate pentru Uniunea Sovietică.

Anul 1947 aduce un ușor spor al traficului general, totalul ridicându-se la 1.937 mii tone. Datorită secetei ce cuprinsese țara și afectase producția agricolă, s-au importat peste 183 mii tone cereale aduse din S.U.A., U.R.S.S., Argentina și Italia. S-au exportat peste 1.302 mii tone produse petrolifere, 114 mii tone produse din lemn. De remarcat că la ieșiri se înregistrează peste 18 mii tone cereale. Din datele statistice reiese că 96,8% din produsele ieșite prin portul Constanța au fost pentru Uniunea Sovietică. Creșterea numărului statelor cu care România a reluat relațiile comerciale în anul 1947 s-a reflectat și în sporirea direcțiilor spre care s-au transportat mărfuri încărcate în portul Constanța. Astfel, pentru Italia s-au încărcat 4 mii tone, Egipt 2 mii tone și Belgia 237 tone. În anul 1947, prin portul Constanța s-a reluat traficul de pasageri. În acest an au sosit 313 călători și s-au imbarcat pentru diferite porturi mediteraneene 2.728.

Mișcarea maritimă a portului Constanța în perioada 1944-1947 a depins de dinamica traficului și obligațiile ce au revenit României din Convenția de armistițiu și situația flotei maritime naționale.

Odată instalate în portul Constanța, autoritățile militare sovietice au debarcat echipajele de pe cargourile și navele Marinei Militare, o parte din cadre fiind duse în prizonierat în Uniunea Sovietică. Toate navele și mijloacele plutitoare existente în port au fost preluate sub titlul de capturi militare. Practic întreaga marină comercială a fost dezorganizată. Amintim că după semnarea Convenției de armistițiu, Uniunea Sovietică a cerut să i se cedeze flota maritimă și fluvială în contul reparațiilor de război. Aplicarea acestei clauze a afectat activitatea portului, i-a diminuat mișcarea maritimă, a eliminat contribuția flotei române la necesitățile economiei naționale. Lipsa remorcherelor a îngreunat efectuarea manevrelor de intrare, acostare și ieșirea navelor din port. Prezența unor epave în bazinele portuare, neefectuarea de ani de zile a unor lucrări de dragaj sporeau dificultățile de manevrare a navelor.

Numărul navelor ce au atins portul Constanța în anul 1946 (intrări-ieșiri) a fost de 584, iar în anul 1947 de 553. Bunăoară, în anul 1947 au intrat în portul Constanța 378 nave sovietice, 32 turcești și 38 americane. Navele românești au înscris numai 6 intrări și ieșiri.

Cu toate că în anii 1945-1947 în portul Constanța erau înregistrate 31 de agenții, tranzacțiile comerciale și de navlosire au fost controlate de societățile "Sovromtransport" (ce exploata navele "Transilvania", "Ardeal", "Fr. Engels" și "Berezina"), "Upravlenie Cernomorski Postov"; activitatea agenților era controlată de Comisia Aliată de Control (sovietică), realitate ce a împiedicat Căpitania portului Constanța să le înregistreze cifrele de afaceri.

Numărul muncitorilor portuari a continuat să crească. În anul 1946 cifra acestora s-a ridicat la circa 2.750, din care 1.700 erau înregistrați la specialitatea vaporeni, 250 la manipularea produselor lemnoase, 95 erau rujari, 150 cerealiști, 370 lucrau la magazii, 70 erau epistați, 50 son-dori, 30 barcagii și 65 căruțași.

După cum s-a arătat, activitatea portului Constanța în anii postbelici a fost restrânsă datorită unor cauze obiective, între care amintim: situația grea în care s-a aflat economia românească, obligațiile spoliatoare impuse țării noastre de Comisia Aliată de Control (sovietică), diminuarea relațiilor comerciale externe, precum și lipsa fondurilor financiare și materiale necesare unei rapide refaceri. Portul avea o slabă dotare cu mijloace moderne de trafic.

Portul Constanța 1896-1996

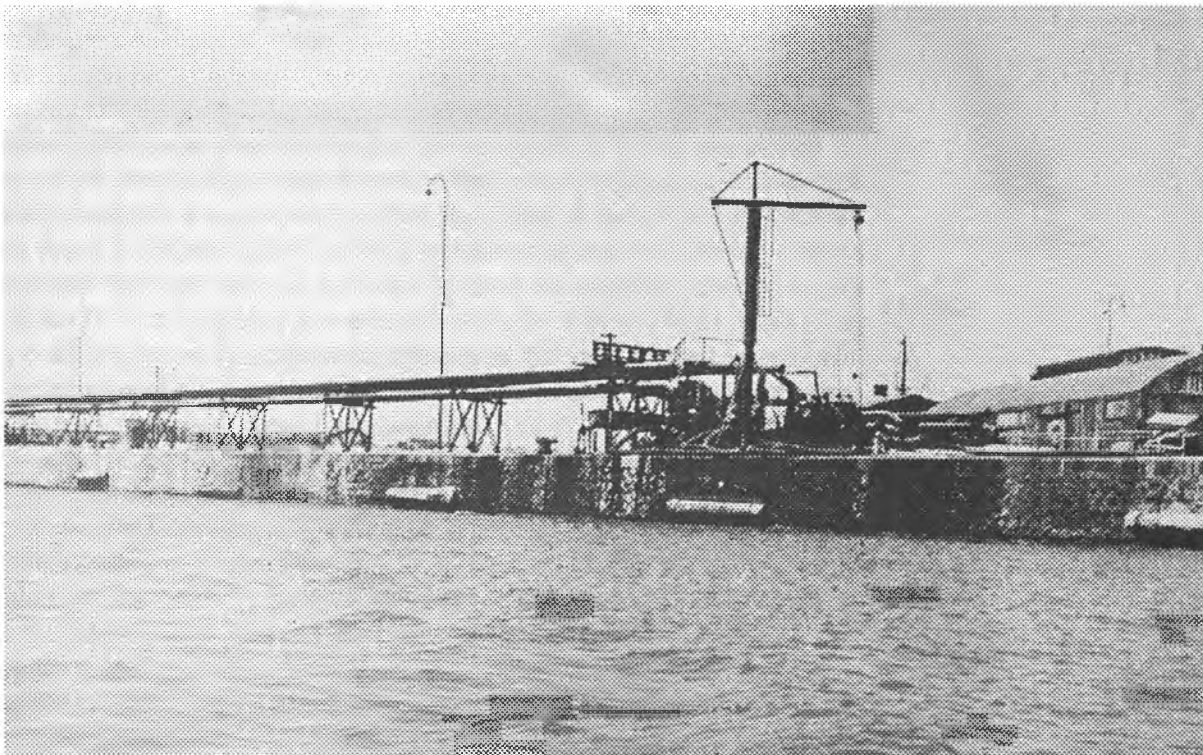
Capitolul IV

Progresele Portului Constanța între anii 1948 - 1989

Orientarea participării României la schimbul extern de valori începând cu anul 1948 a fost determinată de consolidarea regimului comunist pe plan intern și în țările vecine, de subordonarea economică a țării noastre de către Uniunea Sovietică, de evoluția relațiilor internaționale, îndeosebi de cele dintre est și vest. În acest context se pune problema sporirii traficului maritim prin portul Constanța. Chestiunea a interesat atât factorii de conducere de la nivel de minister, cât și pe cei de pe plan local. Era necesar să se rezolve mai întâi mărirea spațiilor de depozitare întrucât refacerea diferitelor compartimente după distrugerile provocate de război și importanta problemă a sporirii capacității portuare nu fuseseră soluționate.

Portul Constanța dispunea în acei ani de două magazine cu o capacitate de 41.000 tone mărfuri generale, trei silozuri ce puteau însiloza 85.000 tone cereale, opt rezervoare pentru benzină ce înmagazinau 82,4 tone, patru rezervoare pentru păcură de 515 tone și șapte rezervoare de petrol lampant de 46,4 tone. Pe platforme se puteau depozita mărfuri diverse. Urmare a noilor orientări politico-economice interne se aștepta o restructurare a traficului de mărfuri. Pe plan mondial se acționa în direcția creșterii pescajului și a capacității navelor comerciale. Toate aceste tendințe și necesități au pus, începând cu anul 1950, problema sistematizării și modernizării portului Constanța.

Pentru întreținerea construcțiilor, a instalațiilor și exploatarea portului, Administrația P.C.A. a întocmit în anul 1950 un plan de activitate. Datorită neacordării fondurilor necesare, a lipsei de materiale, a utilajului adecvat și a forței de muncă pregătite, acest plan a suferit



Cheul pentru descărcarea produselor petrolifere (1950)

încă de la început numeroase restructurări, el nefiind realizat în totalitate. Este cunoscut că în acești doi ani conducerea partidului și statului a alocat mari sume unor construcții ce depășeau posibilitățile economice ale țării, cum a fost Canalul Dunăre-Marea Neagră. Au apărut și alte greutăți ce au fost provocate de reducerea perioadei de realizare a planului cincinal în patru ani.

În anul 1953 un detașament de constructori, din care se va forma mai târziu "Întreprinderea de Construcții Hidrotehnice", a început cu mijloace mai mult decât modeste lucrările de refacere a danei 23, grav avariata de torpilele "U. B." -urilor Krigsmarinei germane în august 1944. Rezolvarea altor prevederi din planul întocmit în 1950 a permis ca portul Constanța să asigure o capacitate de trafic de 4.450 mii tone/an.

Abia în cursul celui de-al doilea cincinal (1956-1960), portul Constanța a beneficiat de o atenție mai mare din partea factorilor de decizie. Astfel, între anii 1956-1958 s-au elaborat noi studii de sistematizare a portului. Pe baza proiectelor întocmite și a sumelor alocate de la buget s-a constituit și dat în exploatare molul comercial. Sub raport tehnic lucrarea a fost executată din blocuri paralelipipedice de până la 40 tone și de lungimi diferite. La noile cheuri adâncimile de acostare au sporit la 9,00 și 10,00 m pentru a permite accesul navelor vrachiere de până la 10.000 TDW. S-au amenajat și sistematizat unele dane, platforme, drumuri și linii ferate interioare, s-a extins instalația electrică și de canalizare. S-au construit noi magazine și depozite. La dana 15 s-a ridicat o magazie frigorifică cu o capacitate de 850 tone marfă. Desigur, aceste realizări au depins de mijloacele financiare alocate, ceea ce a făcut ca pe parcursul unor ani activitatea de amenajare a vechiului port să fie mai fructuoasă. Bunăoară, pe baza bugetelor din anii 1964 și 1965 s-a continuat activitatea de extindere a platformelor, a spațiilor de depozitare acoperite, precum și de dotare cu vase portuare. Pentru îmbunătățirea condițiilor de muncă ale docherilor s-a acordat o

atenție mai mare dotării cu utilaje moderne de manipulare a mărfurilor. Au fost construite trei cămine pentru cazarea a 1.100 muncitori portuari.

Acțiunea de sistematizare a portului Constanța a continuat până în anul 1968, când s-a trecut la cea de-a treia etapă de dezvoltare a portului. La sfârșitul acestui an situația portului era următoarea: suprafața totală a incintei portuare era de 199 ha, din care teritoriul 135 și acvatoriul 64 ha. Portul avea 24 de dane din care 21 operative. Spațiile de depozitare erau de 236,5 mii mp din care acoperite 113 mii mp. Adâncimile existente în port de 8,25-10 m asigurau posibilitățile de operare a navelor de până la 25.000 TDW (*vezi anexa nr. 3*). Se poate afirma că vechile proiecte ale lui Anghel Saligny au fost finalizate, ele devenind o palpabilă și fertilă realitate. Deși capacitatea portuară a crescut de peste două ori față de anii premergători celui de-al doilea război mondial, ea nu reușea să satisfacă necesitățile economiei naționale. Factorii de decizie au hotărât ca sporul de capacitate de trafic maritim necesar comerțului exterior să se realizeze tot la Constanța prin extinderea portului spre sud, idee care se regăsește în majoritatea planurilor de dezvoltare a portului întocmite anterior. Aprobarea acestei soluții a fost determinată de necesitatea de a primi în port nave moderne de capacități mari admise prin canalul de Suez și strâmtoarea Bosfor și Dardanele. Portul Constanța avea nevoie de noi bazine cu adâncimi de 13 metri, de o nouă gură de acces a navelor, necesități ce se puteau obține numai prin dezvoltarea spre sud. Soluția extinderii spre sud era necesară și pentru dezvoltarea S.N.C., atât pentru executarea reparațiilor, cât și a construcțiilor de nave, ceea ce necesita noi spații și bazine portuare.

Trebuie precizat că studiile și cercetările privind extinderea portului Constanța au început în anul 1960 și au continuat în anii următori întrucât noua etapă de dezvoltare a constituit o lucrare de mari proporții asemănătoare, de fapt, construirii unui nou port. Cercetările au vizat regimul natural al valurilor, curenților și circulației aluviunilor, traseul digurilor de extindere a portului, variantele de raionare interioară a acvatoriului portuar, secțiunile transversale ale noilor diguri, regimul și activitatea valurilor asupra construcțiilor ș.a. Toți acești factori la care se adaugă evoluția spre capacități tot mai mari a navelor vrachiere și petroliere, precum și necesitatea modernizării tehnologiilor de operare au condus la o schimbare a concepției de proiectare a planului general al portului. S-a urmărit realizarea de suprafețe cât mai mari ale teritoriului operant aferent unei dane pentru a reduce costul staționării navelor pe timpul operării, s-a prevăzut dotarea cu utilaje performante de încărcare-descărcare și spații de depozitare sporite.

În vara anului 1961 conducerea de partid și de stat a aprobat proiectul de extindere a portului și de dezvoltare a S.N.C., pornind de la amplasamentul existent. S-a dispus ca în paralel să se continue și lucrările de sistematizare pentru ca în limitele existente ale vechiului port să sporească capacitatea portuară pentru a satisface, pe cât posibil, necesitățile traficului.

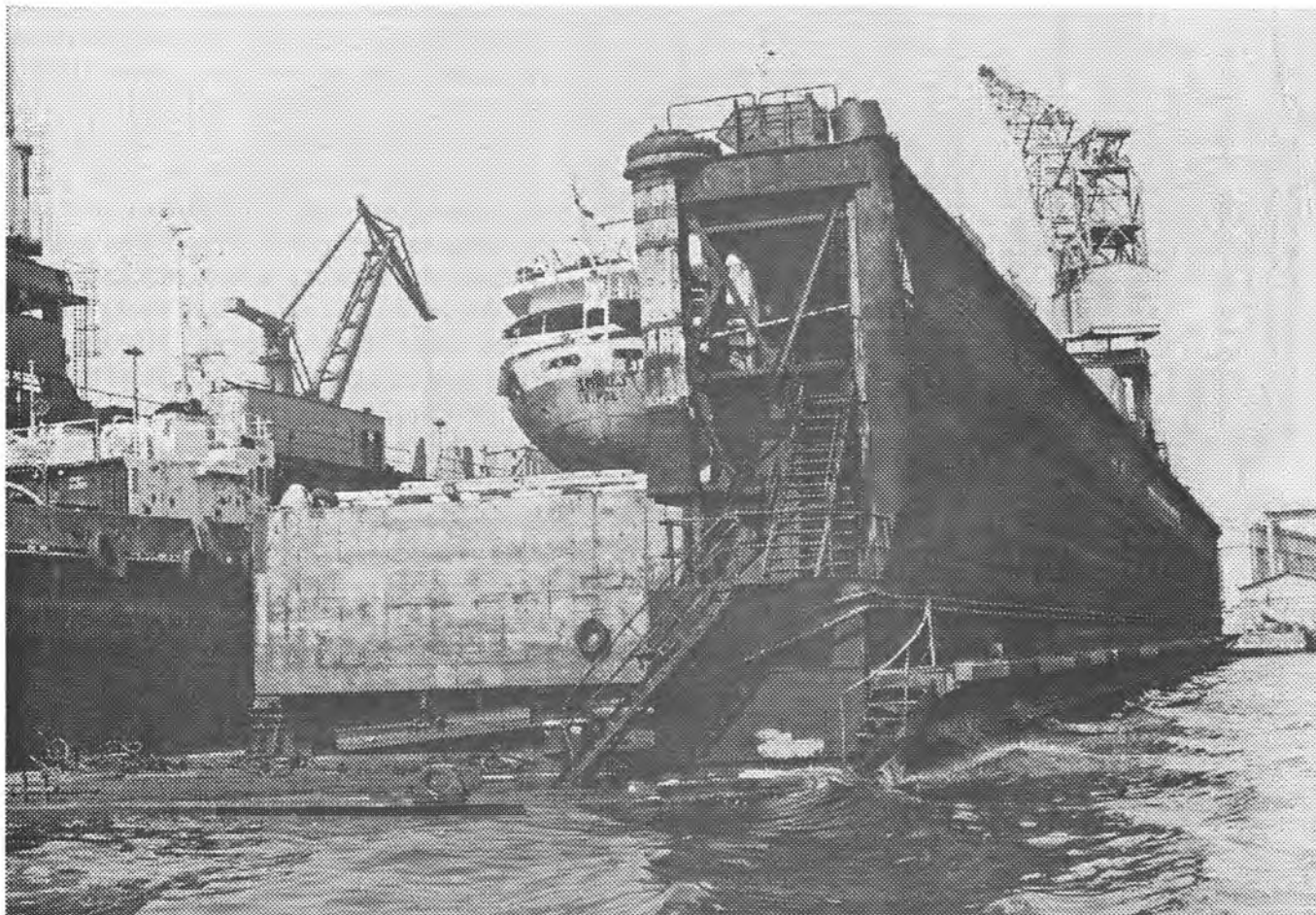
Conform proiectului, noua etapă de dezvoltare a portului trebuia să se realizeze într-o perioadă de 20 ani, prin câștigarea asupra mării a unei incinte de 523 ha din care 254 ha acvatoriu și 269 ha teritoriu. În noul perimetru urmau să se construiască 5 moluri și 4 bazine de exploatare pentru mărfuri solide, 3 bazine pentru sectorul petrolifer, 1 bazin de manevră și platforme echipate corespunzător cu liniile ferate și utilajele necesare. Din cele șase variante propuse de amplasare a digului de larg s-a ales aceea care recomanda traseul frânt ce permitea angajarea transportului aluviunilor de-a lungul său, astfel ca intrarea portului să fie ferită de fenomenul de înnisipare rapidă. Pasa de intrare în port a fost astfel amplasată prin proiect încât accesul navelor în acvatoriu să se facă fără nici un pericol pe orice stare a mării, iar adâncimea în canalul de acces să fie menținută la cota de 14,5 m prin lucrări de dragaj. Lungimea digului de larg era de 2.554 m, iar a celui de sud de 2.780 m, ceea ce însemna un total de 5.334 m diguri. În aceste condiții lungimea frontului de acostare în portul Constanța sporea cu peste 12.000 m. Danele portului au fost dimensionate pentru primirea navelor mari, realizându-se adâncimi de acostare între 11.50 m și 14.00 m. Se asigura accesul navelor de mare capacitate, mineraliere de până la 65.000 TDW și petroliere de până la 80.000 TDW.

Construcția digurilor de adăpostire a început în trimestrul IV al anului 1963. S-au adoptat soluții moderne de construcții hidrotehnice astfel încât digurile să fie durabile și mai ales să se realizeze o absorție cât mai mare a energiei valurilor. Pentru ridicarea digurilor s-au utilizat blocuri naturale de piatră transportate direct din frontul carierei de piatră Ovidiu la punctele de intrare în mare, unde, o parte au fost puse în operă prin basculare directă, o parte cu ajutorul unei macarale Titan cu braț de 50 m și forță de ridicare de 20 tone la aceeași distanță. Cu același utilaj s-au așezat și blocurile de beton tetrapod duse de la stația de prefabricate special construită. După datele constructorului, s-au pus în operă 8 milioane tone produse de carieră și peste 18.000 blocuri de beton tip tetrapod de 25 tone bucata.

Construcțiile și dotările s-au efectuat în patru subetape. Din trimestrul IV al anului 1964 și până

la finele lui 1969, cât a durat prima etapă, s-au realizat 5,3 km diguri de adăpostire, 1.853 m cheuri, 9.500 mp magazii, s-au pus în funcțiune 2 poduri pentru descărcarea minereului și 3 macarale de 5 tone forță. În trimestrele IV ale anilor 1969 și 1972 s-au construit 24.600 m cheuri, 62.000 mp magazii de depozitare, s-au nivelat 17,5 ha platforme portuare, s-au făcut dotări cu utilaje mobile și fixe pentru manipularea mărfurilor. În cea de-a treia etapă, înfăptuită între anii 1972 și 1978, s-au amenajat 2.060 m cheuri, 30.000 mp magazii, s-a pus în funcțiune terminalul de transcontainere, s-au făcut dotări cu macarale de 5 și 10 tone, s-au montat 2 poduri de manevrat mărfuri de mare greutate. Ultima etapă, cea de-a IV-a, a durat până în anul 1982 pe parcursul căruia s-au realizat: 2.000 m cheuri, 10 magazii de diferite mărimi și montarea a 6 poduri și 42 macarale de 5 și 16 tone forță. În anul 1971 s-au declanșat lucrările și în zona petroliferă prin amenajarea corespunzătoare a danei 70, urmată de danele 71, 72, 73 și extinderea stației de epurare a apei balast. După finalizarea totală a lucrărilor, suprafața portului extins s-a mărit la 722 ha, din care 404 ha teritorii și 318 bazine.

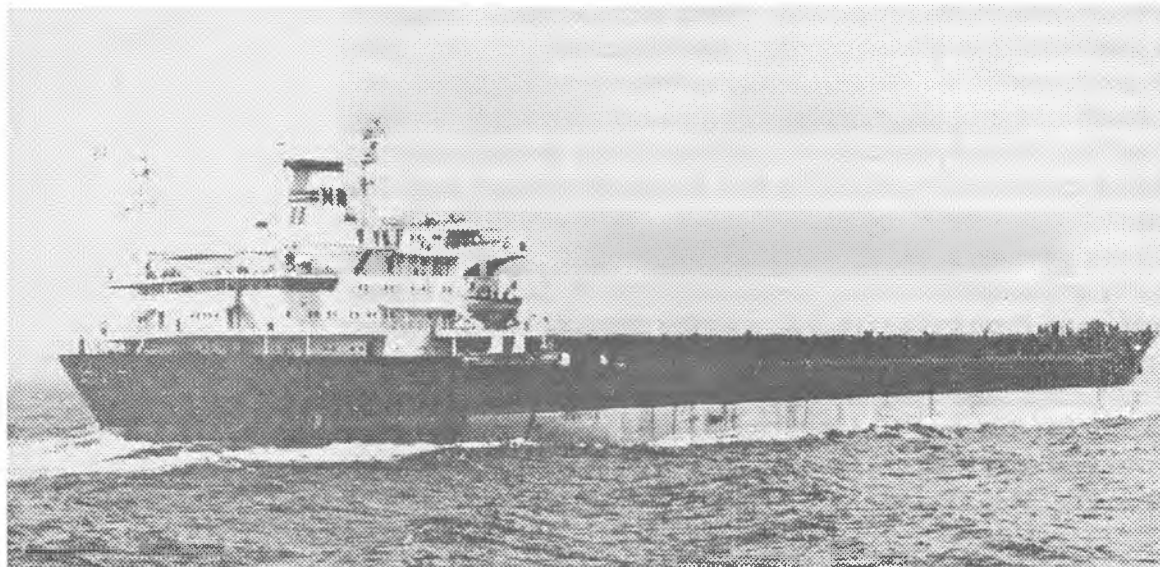
Portul beneficia de două incinte: zona veche, delimitată între digul de larg și primul mol, și zona extinsă, ce se prelungea până la digul de sud. Acvatoriul portului vechi formează un bazin unitar cu adâncimi variabile între 6,90 și 11,50. Aici au fost organizate danele de la 0 la 24 inclusiv. În zona extinsă suprafața de apă adăpostită a fost compartimentată în patru bazine destinate mărfurilor generale și trei bazine pentru adăpostirea navelor petoliere. Platformele de depozitare se întindeau pe 107 ha, iar magaziile pe 33 ha. În portul nou s-au amenajat silozuri pentru ciment (40.000 tone) și fosfați (30.000 tone). Digurile de apărare au o lungime de 7,7 km, cheurile de 15 km, calea ferată de 144 km, drumurile portuare de 80 km. Majoritatea platformelor portuare erau circulabile, accesul mijloacelor de transport fiind posibil în orice punct al incintei. Numărul total al danelor maritime a sporit la 84, din care 70 operative. Diferențele au fost utilizate pentru staționarea navelor serviciilor portuare, acostarea navelor Marinei Militare, a navelor și platformelor de foraj maritim și a vapoarelor pentru stins incendii. Dotările cu utilaje fixe și mobile au sporit, ajungând la 155 macarale cheu, de la 3 la 50 tone, 10 poduri pentru minereu, containere și fosfați (vezi anexa nr. 3).



Rada portului Constanța avea în anul 1982 o suprafață de 4x4 mile marine. Fiind deschisă, ea permitea ancorarea și siguranța din punctul de vedere al adâncimilor a 40-50 nave mari cu posibilitatea de a face o girație completă în cazul schimbărilor de vânt sau al direcției curenților. Semnalizarea portului era asigurată cu geamanduri luminoase și sonore

Docul plutitor din Șantierul Naval Constanța

(nautofon), faruri pentru semnalizarea gării de intrare, precum și un far de avertizare (cu radiofar circular), care au caracteristicile și fazele de vizibilitate conform "Avizelor



Mineralierul "Tomis"

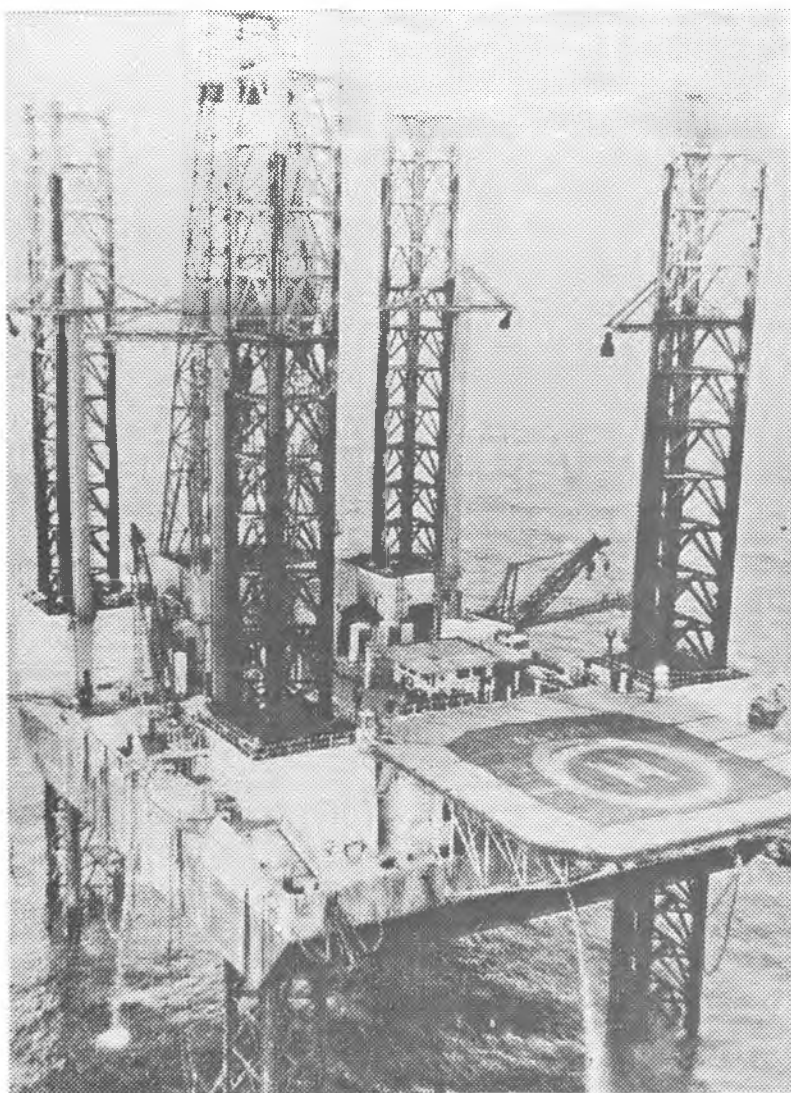
la 1.066 mii mp. Ca urmare a adâncimilor realizate la gura de acces de 14,5 m și la dane de la 8,25 la 14 m, în port puteau opera nave de capacitate de 65.000 TDW pentru transportul mărfurilor uscate, de 90.000 TDW produse petrolifere, iar la punctul de acostare din arena digului de sud nave de 150.000 TDW. Desfășurate pe o perioadă de aproape 20 de ani, lucrările de extin-

pentru navigator" date de Direcția Hidrografică Maritimă Constanța.

După finalizarea lucrărilor de extindere, capacitatea de trafic a portului a sporit cu 62,7 milioane tone/an, iar împreună cu zona veche a ajuns la 67 milioane tone. Spațiile de depozitare totale s-au extins

au dus la apariția unui nou port, cu mult mai mare decât cel existent. El întrunea funcțiile și condițiile care le pretindea traficul maritim modern.

Începând cu anul 1950 în S.N.C. se efectuează o activitate de construcții navale. Într-o primă etapă s-au construit ambarcațiuni mici ca: pontoane dormitor, remorchere și șalupe proiectate în șantier. O realizare deosebită a avut loc în anul 1960, când s-a lansat la apă șalupe de cercetări maritime "Emil Racoviță". Conform planurilor stabilite după 1966, S.N.C. a intrat într-o fază de dezvoltare pentru a putea executa nu numai reparații curente și capitale, ci și andocări necesare pentru carenaj și revizii periodice cerute de registrul maritim sau de armatori, dar mai ales construcții navale. Pentru extinderea S.N.C. s-au analizat problemele complexe ridicate de lucrările hidrotehnice de desecare, excavare și umplere a unor mari suprafețe de apă, de impermeabilizare a marii zone de teren. S.N.C. a fost dotat cu un nou doc plutitor de 15.000 tone capacitate de ridicare și cu două docuri uscate cu care se puteau executa operațiuni de andocare la nave de mare capacitate. Adiacent acestor docuri s-au construit peste 2.000 m cheuri de amarare. În ceea ce privește construcțiile de nave, s-a trecut, mai întâi, la construcția de împingătoare fluviale de 920 tone, iar din anul 1968 la cargourile de 1.920 TDW. Prima navă de acest tip s-a lansat la apă la 20 august 1969. Cu o lungime de 79,75 m, lățime de 11,9 m și un motor principal de 1.560 CP, care dezvolta o viteză de 12 noduri, cargoul a făcut parte dintr-o serie de 15 nave construite până în anul 1974, din care 11 pentru fosta URSS și 4 pentru compania NAVROM



Platforma de foraj marin "Gloria"

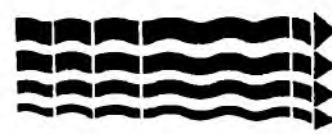
Constanța. Din anul 1970 construcțiile navale au devenit activitatea prioritară a S.N.C.

La 30 aprilie 1971 s-a elaborat programul de dezvoltare și modernizare a S.N.C. în vederea trecerii la construcția navelor de mare tonaj. Pentru construcțiile navale de capacități sporite s-au ridicat hale de tubulatură, armare, s-au construit o fabrică de acetilenă și alte secții dotate cu

instalații moderne. S-au creat astfel condiții ce au permis trecerea la construcția navelor de 55.000 TDW. Prima navă din această serie de mare capacitate a fost mineralierul Tomis, lansat la apă la 29 aprilie 1975. Astfel, S.N.C. intra în rândul marii familii a șantierelor din lume și desigur, devenea cel mai important șantier naval din țară.

La 16 septembrie 1976, din portul Constanța a pornit spre larg prima platformă românească de foraj maritim Gloria, urmată în timp de alte astfel instalații complexe de cercetare și exploatare a zăcămintelor de țiței din Marea Neagră. Cooperând încă de la prima navă de mare tonaj cu Institutul de Cercetări și Proiectări Navale din Galați, S.N. din portul Constanța a construit între anii 1975-1991: 11 mineraliere de 55.000 TDW; 13 mineraliere de 65.000 TDW; 3 petroliere de 85.000 TDW; 6 petroliere de 150.000 TDW; 2 mineraliere de 165.000 TDW; 2 ferry-boat-uri de 12.000 TDW; 2 docuri plutitoare de 10.000 TDW; 1 doc plutitor de 20.000 TDW; 15 barje de 3.000 TDW; 2 derocatoare; sistem de transfer și ancorare pentru platformele maritime. Totalul tonajului realizat în perioada precizată s-a ridicat la 3.004.000 TDW, S.N.C având rolul hotărâtor în construcția flotei românești.

Pe baza tuturor realizărilor înfăptuite, portul Constanța s-a transformat la începutul anilor '80 din poartă maritimă în *marea poartă maritimă a țării*.



Studiile de prognoză efectuate începând cu anii 1971-1972, și îndeosebi 1975-1976, asupra creșterii traficului maritim conform perspectivelor dezvoltării economiei naționale arătau că portul Constanța, deși fusese extins și sistematizat, nu putea face față necesităților de import și export ale României. Fostul Comitet de Stat al Planificării și ministerele interesate precizau în materialele de analiză că în anii următori trebuiau sporite considerabil capacitățile pentru traficul minereului, cocsului, cărbunelui, țițeiului ș.a.

În acest context s-a conturat opinia privind necesitatea construirii unui al doilea port maritim, care să satisfacă nevoile naționale în paralel cu portul Constanța, ce trebuia să fie profilat pe mărfuri generale, transportate cu nave al căror pescaj maxim nu depășea 13 m și capacitatea de 70-80.000 TDW. Noul port trebuia să asigure traficul mărfurilor în vrac și produselor petrolifere cu nave de un pescaj maxim de 16-17 m și 150.000 TDW și a căror lungime este admisă prin Bosfor și Dardanele.

Pentru amplasarea și construirea unui nou port maritim românesc s-au făcut mai multe studii și variante de dispunere. Astfel, s-a analizat posibilitatea construirii unui nou port la Sf. Gheorghe-Sud și Sf. Gheorghe-Nord, soluție corelată cu navigația pe brațul omonim al Dunării ce urma să fie regularizat în acest scop. Cele mai bune avantaje hidrografice le oferea varianta Sf. Gheorghe-Sud. Se puteau obține 186 ha incintă pentru un kilometru de dig. S-au mai studiat variantele de amplasare a noului port la Midia, Tuzla, Constanța-Sud și Mangalia. S-a avansat de asemenea și soluția resistemării capacităților portuare existente la Constanța. Comparând avantajele și dezavantajele tuturor variantelor s-a optat pentru soluția construirii unui port în zona Constanța-Sud legat de incinta Constanța-Nord, întrucât oferea cea mai bună legătură între căile de transport feroviare, rutiere, fluviale și cele maritime. Se avea în vedere ca viitoarea cale navigabilă Dunăre-Marea Neagră să deașeze în apropierea localității Agigea și să fie cuprinsă în noua incintă portuară. Această soluție oferea avantajul preluării traficului de pe Dunăre și Rhin în perspectiva legării celor două fluvii printr-un canal, se puteau satisface necesitățile efectuării unor funcții de transbordare și reexpediere în condiții economice eficiente, precum și reducerea timpului de staționare și implicit a contrastailor.

Elaborarea proiectului a fost încredințată Institutului de Proiectări Transporturi Auto, Navale și Aeriene (I.P.T.A.N.A.). Specialiștii cărora li s-a repartizat lucrarea au efectuat temeinice studii tehnologice și economice preliminare privind avantajele dezvoltării portului Constanța spre sud. Șeful proiectului a fost numit dr. inginer Romeo Ciortan.

Întrucât configurația țărmului în zona Constanța-Sud-Agigea nu oferea un adăpost natural corespunzător, noul acvatoriu și incinta portuară urmau să fie obținute asupra mării prin construcții hidrotehnice de mare amploare. Proiectanții au trebuit să răspundă numeroaselor probleme puse privind încadrarea lucrării în teritoriu, impactul asupra mediului înconjurător și a dezvoltării municipiului Constanța ș.a. Noul port ocupa un front de litoral de 6.300 m și constituia de fapt o *extindere de mari proporții a portului existent*.

Având în vedere amploarea lucrării, s-au luat în calcul caracteristicile zonei maritime destinate amplasării și structura traficului ce trebuia realizat cu utilaje moderne de mare productivitate. Apropierea și legătura directă dintre bazinele maritime și fluviale, concentrarea lucrărilor pentru realizarea celor două mari construcții - canal și port -, precum și cerința de a utiliza treptat noile capacități portuare au constituit alte grupe de probleme ce au trebuit soluționate. S-a avut în vedere, de asemenea, că o parte a mărfurilor destinate traficului trebuiau manipulate în sistemul containerizar, **Ro-Ro** (Roll-on/roll-off)*, **Lash** (lighter aboard ship)** și **ferry-boats*****.

Importul de minereu, cărbune și cocs, al mărfurilor de magazii și platformă, ca și exporturile și tranzitarea unor categorii de mărfuri pe Canalul Dunăre-Marea Neagră necesitau soluții tehnice adecvate.

Prin proiectul general al portului s-au urmărit obținerea unui front maxim de acostare, organizarea rațională a navigației în acvatoriu, dimensionarea bazinelor de manevră și de exploatare corespunzător navelor specifice fiecărui sector, realizarea unei rețele interne feroviare și de drumuri optime, asigurarea unor condiții bune desfășurării tranzitului maritim fluvial, în special în dreptul zonei de debarșare a Canalului navigabil Dunăre-Marea Neagră. După așezarea geografică noul port se clasifică în rândul porturilor maritime-fluviale, iar după destinație în tipul porturilor comerciale specializate, cu pronunțat caracter de port de tranzit.

Desigur că noua extindere are un specific diferit de cel al portului existent, ceea ce a influențat radical concepția de sistematizare interioară și dotarea cu tehnologii moderne de operare. Pentru sectorizarea portului s-au întocmit cinci variante. În toate aceste variante zona petroliferă, ce presupunea un bazin de decelare și manevră, posturi de acostare pentru petrolierele de mare capacitate și 550 m front de acostare destinat tancurilor de capacitate mică, urma să fie despărțită de

* **Ro-Ro** (Roll-on/roll-off) - sistem ce permite introducerea vehiculelor direct de pe platforme în spațiile de încărcare a navei.

** **Lash** (lighter aboard ship) - nave purtătoare de barje.

*** **ferry-boats** - metodă de transport a trenurilor cu marfă aduse la dane pe calea ferată și nave specializate.

cea a mărfurilor solide pentru a se evita propagarea unui eventual incendiu. O atenție specială s-a acordat proiectării frontului de acostare pentru navele ce aduceau minereu și danelor de transbordare în barje, obiectiv complex și pretențios ce a necesitat investiții deosebit de costisitoare. Prin saturarea danelor și platformelor cu tehnologia necesară transportului maritim modern, în această zonă se prognoza efectuarea unui trafic de 28 milioane tone/an. La sud de gura de debarcare a canalului era prevăzută în proiect realizarea "Zonei Libere", lucrare complexă a cărei investiție aprobată prin Decretul nr. 284 din anul 1985 s-a ridicat la suma de 23 miliarde lei, din care construcții-montaj peste 21 miliarde lei. Decretul precizat a modificat, de asemenea, traseele și lungimea digurilor proiectate inițial. Digurile urmau să fie prelungite cu circa 5.000 m, realizându-se o singură gură de acces al navelor prin care să se asigure o circulație directă spre bazinele portuare. Prin modificarea proiectului se puteau amenaja teritorii în suprafață de 450 ha și cheurile în lungime de 14,4 km cu adâncimi între 11,50 și 19 m.

Declanșarea Revoluției de la 22 Decembrie 1989 în România a dus, după cum se știe, la crearea premiselor instaurării adevăratei democrații și constituirea unei puteri interimare reprezentată de Consiliul Frontului Salvării Naționale. Între primele măsuri ale noii conduceri s-a situat îmbunătățirea condițiilor de viață ale poporului român serios afectate de ordinele și dispozițiile regimului ceaușist. În acest context s-a hotărât sistarea unor lucrări considerate costisitoare între care și construirea "Zonei Libere" din portul Constanța-Sud. Ulterior, la propunerea specialiștilor, în luna ianuarie 1990 s-a hotărât continuarea lucrărilor la digurile de apărare a portului în vederea protejării celorlalte construcții hidrotehnice executate, precum și micșorarea gurii de acces. Celelalte lucrări din "Zona Liberă" trebuiau reluate numai la cererea unor firme sau porturi străine interesate.

Prin proiectul general, stabilirea digurilor s-a făcut atât pentru a se putea transfera o serie de activități specifice din zona modernizată și extinsă în noile spații, cât și pentru a se asigura, în perspectivă, o creștere a traficului portuar. S-a avut în vedere posibilitatea de degajare a zonei de nord de mărfuri solide printr-o gură de intrare practică în digul de larg și degajarea platformelor și bazinelor din sud printr-un spațiu de comunicare cu portul petrolier. Conform proiectului, noul port urma să aibă o incintă de 2.460 ha obținută prin construcția a 10.450 m diguri. Se puteau amenaja în etapa finală 50 km cheuri, după cum urmează:

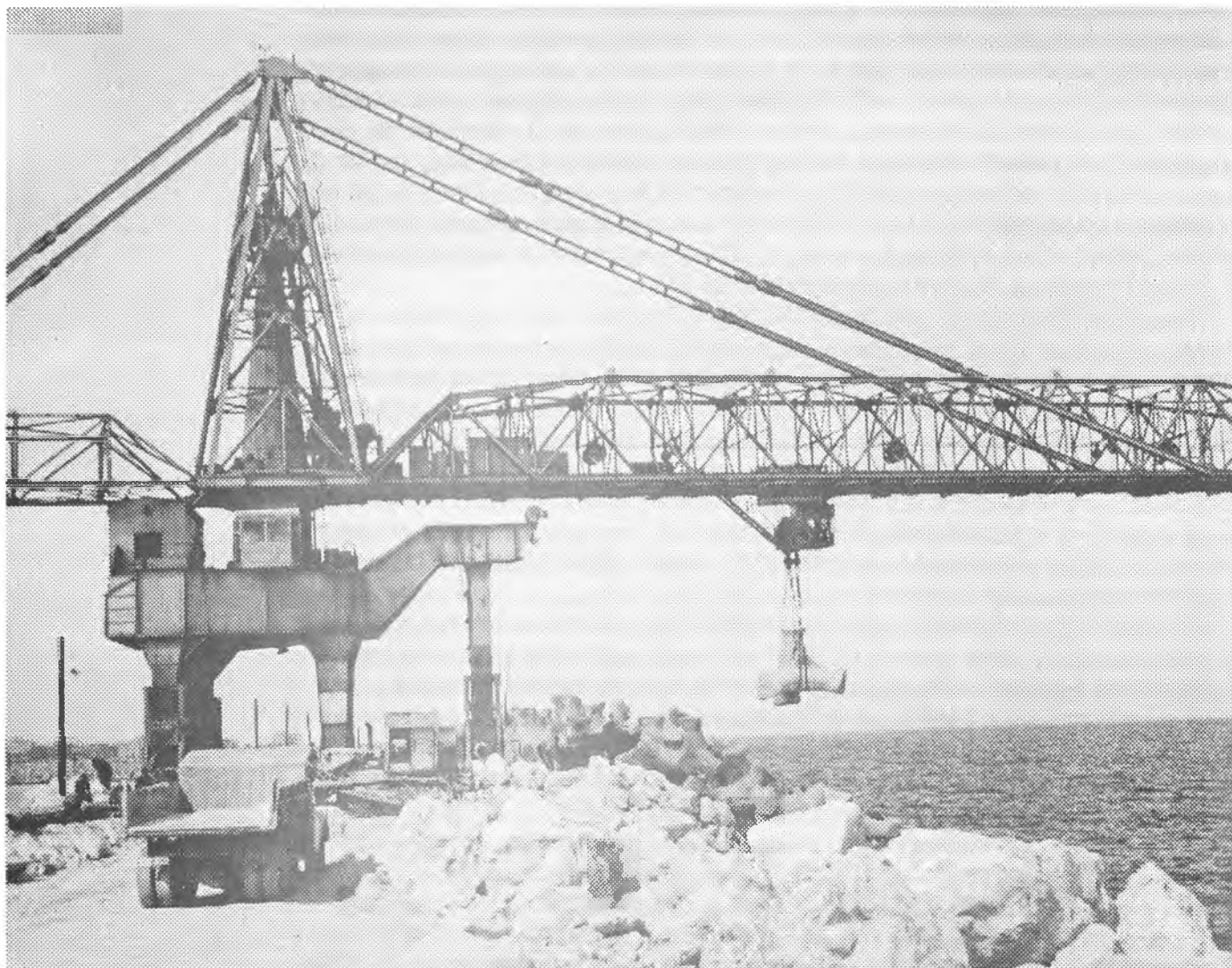
- lungime cheuri maritime 34.500 km
- lungime cheuri fluviale 15.500 km
- suprafața teritoriului 1.260 ha
- suprafața acvatorului 1.200 ha

Desigur, a evoluat și concepția privind soluțiile constructive. Inițial s-a aplicat o soluție de dig de tip taluzat, semiabsorbant, având taluzul exterior alcătuit din blocuri de beton paralelipipedice de 40 tone, așezate în trepte, care nu oferea o disipare eficientă a energiei valurilor, interacțiunea cu acestea producând șocuri, curenți puternici și deversări peste coronament pe platforma portuară. Ulterior, pentru protecția taluzului s-a utilizat o carapace din blocuri de beton de tip stabilopozi, cu greutate de până la 20 tone în funcție de mărimea valului de calcul. Acest tip de bloc, patent românesc, a permis realizarea de diguri cu secțiunea economică și cu o bună comportare în timp. Au evoluat, de asemenea, și tehnologiile de lucru datorită necesității de a pune în operă volume de produse de carieră de până la 1.000 mc/ml. Au fost utilizate sisteme de transport cu vagoane C.F.R., autobasculante de mare capacitate, precum și cu mijloace plutitoare, realizând astfel două fronturi de lucru, sistem deosebit de important și modern în lucrările marine. Alcătuirea digului a permis amenajarea unei zone disipatoare, ceea ce conferea digurilor o siguranță mai mare în exploatare.

La construcțiile hidrotehnice s-au utilizat piatra spartă și blocurile de piatră aduse din cariera Sitorman, ce conține un zăcământ de calcar propice construcțiilor executate în apa de mare. S-a folosit, de asemenea, și o parte din materialul provenit din excavațiile Canalului Dunăre-Marea Neagră și ale Canalului Poarta Albă-Midia-Năvodari. A fost proiectat un nou tip de cheu din blocuri evidente spre parament, teșite în spate și solidificate la partea superioară printr-un coronament din beton monolit. Pentru acostarea și operarea navelor de mare tonaj s-a conceput o structură din pile cilindrice de 40 m diametru alcătuite din virale prefabricate din beton slab armat cu pereți de circa 2 m înălțime și 50 cm grosime.

Danele specializate acostării și operării navelor petroliere de până la 150.000 TDW au fost proiectate să se execute cu pile cilindrice joantive. Același procedeu s-a folosit și la o parte din danele destinate acostării mineralierelor de 150.000 TDW. În vederea creșterii ritmului de execuție a lucrărilor s-a utilizat chesonul plutitor, ceea ce înseamnă o structură celulară de mari dimensiuni, astfel că un singur element asigură realizarea unei secțiuni transversale a cheului pe o lungime de

40 m. Chesoanele urmau să fie executate la uscat și lansate la apă pe principiul navelor, transportate prin remorcare în zona de plasament, lestate pe patul de fundare executat în prealabil prin



Amplasarea stabilopozilor pe noul dig

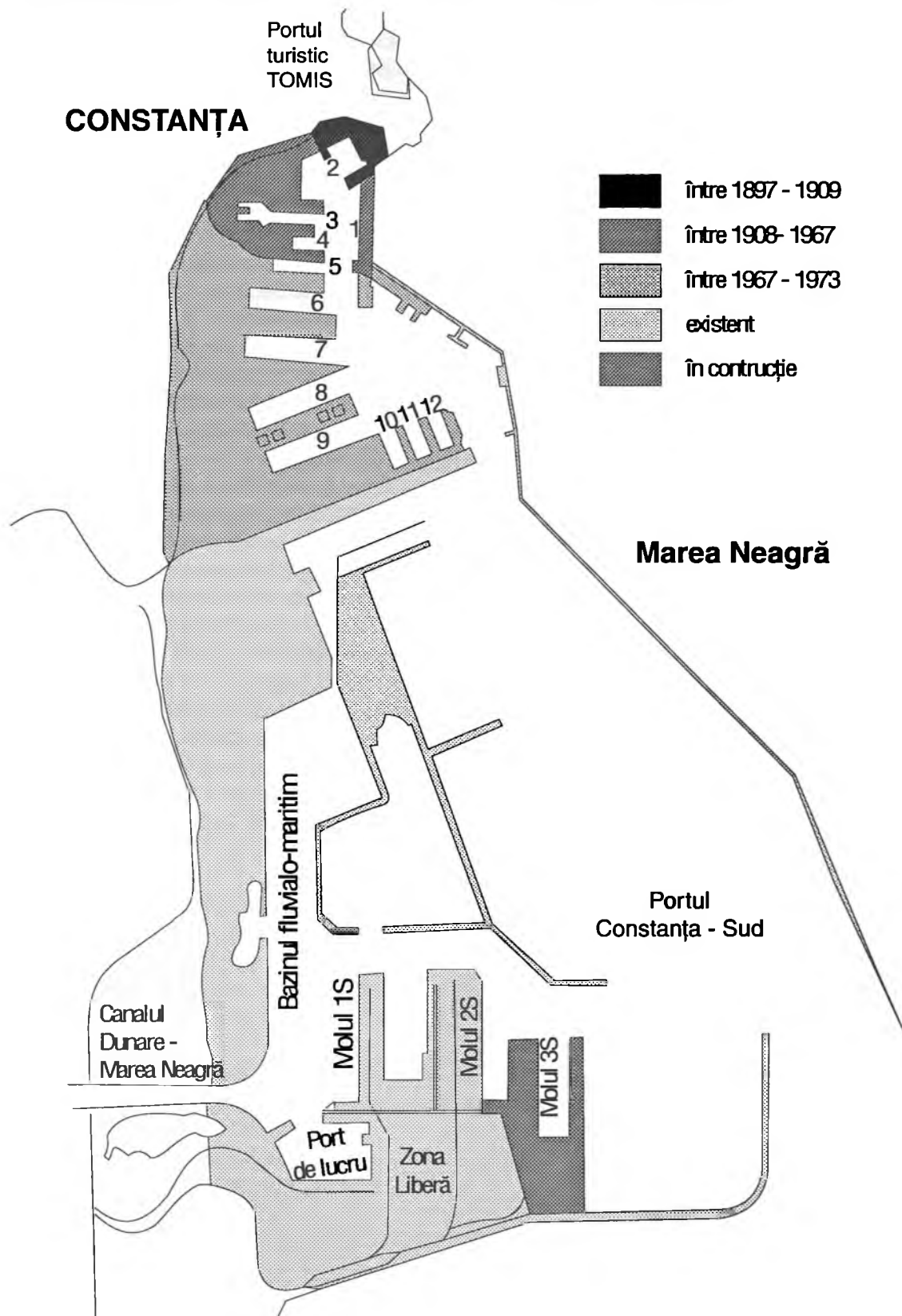
umplerea celulelor cu piatră spartă și realizarea coronamentului monolit.

Lucrările de realizare a portului Constanța-Sud necesitau punerea în operă a unui volum de peste 80 milioane mc produse carieră, circa 3,5 milioane mc betoane, 300 milioane mc umpluturi în teritorii și circa 250 mii tone echipamente, un volum uriaș de muncă. Execuția lucrării a fost încredințată "Centralei Antrepriză Generală de Construcții Hidrotehnice Constanța", întreprindere investită cu sarcinile, responsabilitățile și prerogativele executorului unic al tuturor marilor obiective hidrotehnice de la Marea Neagră și Dunăre.

În anul 1985, pentru asigurarea unui ritm mai alert de execuție a lucrărilor de edificare a marelui complex portuar Constanța-Sud și, în primul rând, a amenajării din spațiul "Zonei Libere", s-a decis înființarea unei întreprinderi de construcții hidrotehnice strict specializate, prin desprinderea din "Centrala Antrepriză Generală de Construcții Hidrotehnice Constanța" a "Antreprizei de Construcții Portuare" și altor unități legate strâns prin profilul lor de activitatea viitoarei întreprinderi: "Exploatarea de Cariere Sitorman", "Stația de Transport Tehnologic Greu" și "Stația de Exploatare și Reparații a Utilajului Naval Agigea". Închiderea acvatoriului portuar conform proiectului trebuia realizată printr-un nou dig de sud de 3.500 m, amplasat în zona Capului Agigea, situat la 7.000 m de celălalt dig de sud. Digul de larg se prelungea cu 7.450 m, distanța până la faleză fiind de circa 4.150 m. Odată cu aprobarea digurilor de adăpostire s-a dispus și realizarea unei zone de acostare a petrolierelor de 150.000 TDW pe partea opusă a digului de sud existentă lângă gura de intrare a portului extins. Capacitatea de trafic prevăzută se ridica la circa 8,5 milioane tone/an.

Schema de amenajare a portului Constanța-Sud prevedea realizarea a două zone portuare principale, de nord și de sud, separate prin Canalul Dunăre-Marea Neagră. Prima zonă, cea de nord, era destinată sectorului de minereu, cocs și cărbune. În prima fază acesta se întindea pe 1.100 m, era alcătuit din 5 dane și dispusă pe latura nordică a primului bazin. Adâncimea apei se situa între 14,50 m și 19 m, ceea ce asigura acostarea navelor de la 65.000, până la 150.000 TDW.

În primul bazin s-a aprobat amenajarea unui port de transbordare a minereului adus de navele de mare tonaj a cărui capacitate este de 4,8 milioane tone/an. Paralel cu portul de transbordare, pe o suprafață de 350.000 mp s-a organizat depozitul de minereu. S-a prevăzut ca descărcarea



mineralelor să se facă cu poduri descărcătoare de 50 tone capacitate și benzi transportoare ce asigurau transferul direct de la danele maritime și danele fluviale de depozitare. În apropierea depozitului de minereu, în bazinul fluvial maritim s-a dispus organizarea sectorului de laminate. S-a prevăzut realizarea unui mol de 500 m lungime și 135 m lățime, pe o latură putând acosta barje, iar pe cealaltă nave maritime cu o capacitate maximă de 25.000 TDW.

Un sector important al noului port este cel al produselor chimice ce cuprinde silozuri pentru depozitare și instalații de predare și primire de la sistemul feroviar și barje. În principal, aici se asigură exportul îngrășămintelor chimice ambalate în saci. Sectorizarea noului port include și

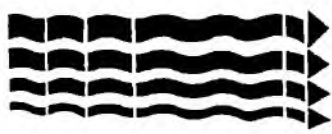
Portul
Constanța - Sud

spațiile necesare și utilajul destinat traficului de ciment exportat în vrac și saci. În prima etapă era prevăzută amenajarea unui front pentru primirea navelor maritime și o estacadă pentru barje. Pe platformă urma să se construiască un siloz pentru ciment de 250.000 tone capacitate. Pe măsura evoluției traficului și tehnologiilor sectorizarea se adapta în consecință, iar mecanizarea trebuia să țină seamă de tehnicile cele mai moderne.

Suprafața de sud de la gura de debarcare a canalului a fost rezervată "Zonei Libere" și portului de lucru. Legătura rutieră dintre zona de nord și cea de sud s-a realizat pe traseul drumului național DN 39 Constanța-Mangalia, în dreptul Kilometrului 11,9. Lucrările prevăzute în planul general de amenajare a portului au fost aprobate prin decrete speciale după cum urmează: diguri principale de adăpostire - Decretele nr.65/1976 și 300/1978; postul provizoriu de acostare a petrolierelor de 150.000 TWD - Decretul nr.69/1976; postul pentru transbordare minereu - Decretul nr.405/1979; teritorii realizate cu materiale provenite din excavațiile Canalului Dunăre-Marea Neagră - Decretul nr.300/1978; danele de minereu - Decretul nr.31/1980; terminalul ferry-boats - Decretul nr.377/1982. Prin Decretul nr.281 din anul 1982 s-a aprobat investiția "Portul Constanța-Sud - Zona de acces a navelor pe Canalul Dunăre-Marea Neagră". În anul 1985 s-a dat publicității Decretul nr.268 prin care se aproba investiția "Canalul de legătură între bazinul fluvial și bazinul danelor de minereu din portul Constanța" ca obiectiv destinat în cadrul finanțării "Portul Constanța-Sud-Zona de acces a navelor pe Canalul Dunăre-Marea Neagră". Costul lucrărilor prevăzute a fi realizate ca primă etapă de amenajare a fost evaluat, la prețurile de atunci, la 21 miliarde lei, iar al utilajelor la 4 miliarde lei.

Caracteristicile și dotările portului Constanța-Sud ca și totalurile generale pe elemente caracteristice sunt prezentate în anexa nr.3. Se poate observa că în portul Constanța-Sud numărul danelor sporesc la 160, din care 154 operative. Adâncimile variază între 11,5 m și 23 m la intrare în bazinul de manevră. Capacitatea navelor ce vor putea opera în faza finală crește până la 250.000 TDW, vapoarele mai mari nefiind admise prin strâmtoarea Bosfor.

La terminarea lucrărilor capacitatea de trafic a portului Constanța-Sud era de cinci ori mai mare decât a portului extins. Se va putea asigura un quantum de 170 milioane tone/an, iar pe total portul Constanța va ajunge în faza finală la 240 milioane tone pe an. Pe totalul general situația portului Constanța și Constanța-Sud se prezintă astfel: suprafața incintei se întindea pe 3.222 ha, din care 1.704 ha teritoriu și 1.518 ha acvatoriu. Lungimea digurilor de adăpostire trebuia să fie de 18.241 m, a frontului de acostare de 65.065 m. Numărul total al danelor operative se ridica la 244. Capacitatea de trafic creștea la 237 milioane tone/an.



După cum s-a precizat în capitolele precedente, ideea canalului fluvio-maritim a constituit un vis ambițios al înaintașilor. Din motive economice el nu s-a putut înlăptui, deși necesitatea lui a fost recunoscută de istorici, economiști, hidrotehnicieni, politicieni și alte categorii de specialiști.

În anul 1949, noua conducere a țării a înscris între obiectivele cele mai mari ce trebuiau a fi realizate și Canalul Dunăre-Marea Neagră. Într-o ședință a fostului Birou Politic al Partidului Muncitoresc, din 25 mai 1949, Gheorghe Gheorghiu-Dej a prezentat un raport asupra proiectului de construire a Canalului Dunăre-Marea Neagră. La aceeași dată s-a hotărât constituirea "Direcției Generale a Lucrărilor Canalului Dunăre-Marea Neagră" subordonată direct Consiliului de Miniștri. Hotărârea de a construi canalul a fost luată într-un moment când situația economică a României era dezastruoasă, ea nereușind să încheie nici măcar etapa refacerii, adică a eliminării consecințelor dramatice ale războiului.

Lucrările au început, pe baza proiectelor anterioare, pe traseul Cernavodă-Medgidia-Poarta Albă-Midia. S-au deschis mai multe șantiere organizate pe structura sovromurilor, ceea ce a însemnat și un control riguros al consilierilor sovietici. Lansând lozincă "construim fără burghezie și împotriva burgheziei", conducerea comunistă a țării a transformat canalul în locul unde să dispară "din orașele noastre neghina exploataților și speculanților", cum preciza Ana Pauker într-un articol publicat în "Scânteia" din 19 august 1949. În lagărele de muncă au fost aduși și supuși unui regim de muncă forțată și exterminare zeci de mii de deținuți politici, mulți găsindu-și aici sfârșitul tragic. Întrucât lucrarea a depășit prin complexitatea sa posibilitățile economiei României, ea a fost întreruptă în anul 1953.

Problema realizării canalului a fost reluată la Plenara C.C. al P.C.R. din 18-19 iunie 1973, care a hotărât înlăptuirea "Complexului hidroenergetic și de transport Dunăre-Marea Neagră". I.P.T.A.N.A. a primit sarcina de a elabora proiectele de construcție a canalului. După studii și analize efectuate pe teren, conducerea superioară de partid și de stat a ordonat, la 29 august 1974, racordarea canalului Dunăre pe canalul început în dreptul portului Cernavodă, folosind condițiile naturale oferite de Valea Carasu. Lucrarea traversa platoul dobrogean, localitățile Basarabi și Straja, debușarea la Mare urmând să se realizeze la Agigea în perimetrul noului port maritim.

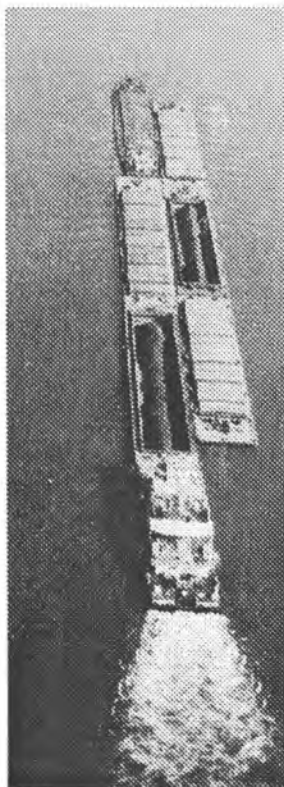
În toamna anului 1975 a luat ființă Centrala Canalului Dunăre-Marea Neagră, iar în 1976 s-au demarat lucrările pe baza proiectului elaborat de I.P.T.A.N.A. Trebuie precizat că proiectul definitiv și cele de detaliu, la care și-au mai adus contribuția 38 de institute din întreaga țară, au fost aprobate în luna mai 1978 de o comisie superioară de partid și de stat. Cu toate acestea au apărut modificări în proiecte datorită ordinilor date de fostul dictator în timpul vizitelor pe șantierele canalului.

La construirea canalului au participat patru grupuri de șantiere "Întreprinderea de Construcții Hidrotehnice Constanța", "Brigada Hidrotehnică nr. 45 a armatei", "Șantierul național al Tineretului", "Șantierul nr. 44 Agigea" și "Centrala de Transporturi Auto". În perioada de vârf pe șantiere au lucrat peste 30.000 de oameni, ajutați de o impresionantă cantitate de mijloace tehnice. Inaugurarea canalului a avut loc la 26 mai 1984, lucrarea fiind apreciată ca cea mai importantă construcție din istoria României. Prin volumul de muncă depus lucrarea este unică în țară:

300.800.000 mc	- excavații;
4.400.000 mc	- betoane turnate în ecluze, poduri, ziduri, consolidări pe taluz;
7.200.000 mp	- protecții taluze cu pereuri de piatră și alte sisteme constructive;
14.000 tone	- echipamente hidromecanice;
24.345 tone	- tablere metalice pentru poduri;
164 km	- drumuri și traversări sistematice;
87 km	- cale ferată.

Canalul Dunăre-Marea Neagră se include în tipul de canal cu bief unic și cu două ecluze la cele două terminale. Principalele caracteristici tehnice ale canalului sunt următoarele:

Lungimea canalului	64,4 km
- sectorul de jos	70 km
- sectorul de creastă	90 m
- la curbe	80-90 m
Lățimea la suprafața apei:	100-120 m
Adâncimea apei pentru navigație:	
- la nivel normal	7,0 m
- la nivel maxim	8,0 m
- la nivel minim	6,5 m
- la nivel minim excepțional	5,5 m



Convoi de barje pe Canal

Pe canal pot naviga nave fluvio-maritime până la 5.000 TDW, având o lungime de până la 143 m și o lățime de 16,8 m și un pescaj de până la 5,5 m.

Gabaritele maxime ale convoaielor ce tranzitează canalul sunt următoarele:

- lungime	296 m
- lățime	22,8 m
- înălțime de la linia de plutire până la cel mai înalt punct	16,5 m
- pescaj curent	3,8 m
- raza minimă a curbilor	3.000 m
- viteza de navigație	10-12 km/h.

Canalul are două ecluze: la Cernavodă - Km 60+300 și Agigea - Km 1+900 m.

Acestea au următoarele date tehnice:

- lungimea utilă a sasului:	310 m;
- lățimea utilă:	25 m;
- adâncimea minimă a sasului :	7,5 m;

Timpul maxim de ecluzare este de 60 minute.

Pe canal se află trei porturi: la Cernavodă Km 64 mal stâng, la intrare în canal. Este un port comercial dotat pentru un trafic anual de 1 milion tone, cu posibilități de extindere la 7 milioane tone trafic anual. Portul are 11 dane operative, 9 dane de așteptare. Suprafața acvatorului este de 10 ha, a platformelor de 9 ha. Sunt amenajate gara fluvială, magazii de mărfuri generale și cereale, dane specializate și o dană de pasageri. La Medgidia s-a amenajat la Km 37+500, mol drept, un port comercial pentru un trafic de 1,2 milioane tone cu 5 dane operative și un port industrial dotat cu 17 dane operative și 11 dane de așteptare. Suprafața acvatorului este de 19 ha, a platformelor de 18 ha, magazii de mărfuri generale, gară fluvială ș.a. Portul industrial Medgidia poate asigura un trafic anual de 10,3 milioane tone anual. La Km 40 la Basarabi, mal drept, s-a amenajat un port comercial pentru un trafic de 700 mii tone, cu 7 dane operative, 4 dane de așteptare. Suprafața acvatorului este de 14 ha, a platformelor de 9 ha. Portul dispune de o gară fluvială, magazii de mărfuri generale și un șantier pentru reparații nave tehnice. Datele tehnice și de construcție situează Canalul Dunăre-Marea Neagră, conform standardelor EEC-ONU, pe cea mai înaltă clasă, a VI-a, a tipurilor de canale interioare.

La 10 noiembrie 1982, la cel mai înalt nivel de conducere a țării s-a dispus realizarea Canalului Poarta Albă-Midia prin continuarea lucrărilor executate deja în perioada 1949-1953. Noua arteră de navigație se desprinde din Canalul Dunăre-Marea Neagră la Km 35, urmând un traseu ce trece prin apropierea localității Ovidiu, apoi prin lacul Mamaia, pentru a sfârși în noul port maritim Midia. O altă ramificație a noului canal ajunge la Năvodari și are ca punct terminus al șenalului navigabil portul mineralier Luminița. Canalul are o lungime de 28 km, fiind prevăzut cu un port fluvio-maritim la Ovidiu și un port maritim la Midia, precum și două amenajări principale de încărcare la Lumina și Palazu Mare. Navigația pe această ramură se face cu convoaie compuse dintr-un împingător și o barjă de 3.000 tone. Deși de importanță locală, această ramură a canalului se va dezvolta având în vedere că la Midia se află cea mai mare rafinărie din sud-estul Europei.

Canalul Dunăre-Marea Neagră poate asigura o dezvoltare apreciabilă a traficului fluvio-maritim, o creștere deosebită a importanței portului maritim Constanța ca port european. Prin evitarea vechii căi navigabile Cenavodă-Tulcea-Sulina, canalul scurtează drumul spre Marea Neagră cu 400 km, degajând una din cele mai aglomerate căi fluviale europene. În plus, mărfurile din Australia și Extremul Orient pentru Europa Centrală scurtează cu cca 4000 km drumul, folosind Canalul Dunăre-Marea Neagră ce a devenit cea mai eficientă cale de transport spre centrul Europei. Capacitatea maximă de transporturi tranzitate a fost prognozată la 60 milioane tone/an. Canalul este și o importantă sursă de apă pentru irigații în zona agricolă pe care o străbate, iar sistemele de purificare a apei îl transformă și într-o importantă sursă de apă potabilă. Grandoarea construcției, frumusețea peisajului, apropierea de stațiunile turistice de pe litoralul românesc și a celebrei podgorii de la Murfatlar îi conferă și un grad ridicat de interes turistic.

Un asemenea volum de activitate era posibil de realizat în condiții ideale de sincronizare perfectă a trecerii navelor prin ecluze și a unui trafic abundent de mărfuri. Datele statistice întocmite de Administrația Canalului arată că (vezi anexa nr. 4) din 1984 și până la sfârșitul anului 1989 au fost transportate pe această cale 45.440.000 tone mărfuri, din care 24,4 milioane tone cu nave sub pavilion român și 1,2 milioane cu nave sub pavilion străin. Cea mai mare cantitate transportată pe canal a constituit-o piatra escavată. Până în anul 1989 s-au transportat pe canal 19.738.000 tone.

Creșterea rolului porții maritime Constanța în importurile și exporturile necesare economiei

naționale au făcut ca pe magistrala feroviară București-Constanța să se deruleze peste 75 la sută din mărfurile expediate sau preluate prin port. Ca urmare a faptului că podurile de la Borcea și Dunăre aveau o singură linie, tronsonul de cale ferată Fetești-Cernavodă a devenit unul din cele mai intens solicitate, nu numai din țară, dar și pe plan european. Optimizarea fluxului de marfă și călători, fluentizarea circulației nu se puteau obține decât prin construirea unor noi poduri prevăzute, fiecare, cu câte două linii de cale ferată. Construcția noilor poduri era unica soluție capabilă să elimine dificultățile create de circulația într-un singur sens și să determine o continuitate și intensitate ale traficului pentru mărirea capacității și eficienței transporturilor spre și dinspre portul Constanța.

Ridicarea podurilor era necesară și pentru construcția autostrăzii București-Constanța, care prin realizarea unei treceri rutiere în zona Fetești-Cernavodă urma să reducă cu aproape 50 km distanța dintre capitala țării și litoralul maritim. Podurile de la Fetești-Cernavodă aveau să fie prevăzute, fiecare, cu două linii de cale ferată și cu patru benzi de șosea, în consolă. Autorii proiectului au fost specialiștii din Institutul de Proiectări Căi Ferate. Și-au adus colaborarea și proiectanții din I.P.T.A.N.A., Institutul de Construcții București, Institutul de Studii și Cercetări pentru Îmbunătățiri Funciare, Institutul de Cercetări și Proiectări Tehnologice în Transporturi, Institutul de Sudură și Încercări de Materiale Timișoara și Institutul de Încercări Metalurgice.

Podul Cernavodă - cel mai mare pod de acest fel construit în Europa - are o lungime de 1.600 m, din care 470 m deasupra albiei Dunării, cu două deschideri de câte 140 m și o deschidere maximă de 190 m, permițând navigația în ambele sensuri a unor nave fluviale de dimensiuni maxime. Lungimea podului Borcea măsoară 970 m, din care 420 deasupra apei, cu trei deschideri de câte 140 m. Tronsonul de autostradă cuprins între Fetești-Cernavodă însumează 17 km, din care 3 km sunt constituiți din viaducte și din pasaje. În zona de traversare a apei benzile

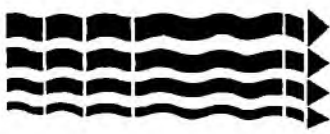


de șosea evoluează pe consolele podurilor de cale ferată. Pentru a asigura continuitatea navigației pe Dunăre și, în același timp, reducerea costurilor de producție, suprastructura podurilor a fost realizată fără nici un reazim în albia apei. O altă premieră a constituit-o montajul pornit de la ambele capete, asamblându-se bară după bară, realizând o precizie excepțională în așezarea fiecărui element. Podurile au fost executate de "Centrala Antrepriză Generală de Construcții Căi Ferate" ca antreprenor general al lucrării și "Antrepriza de Poduri Dunărene Fetești", unitate special înființată. Au mai colaborat și alte întreprinderi din țară.

Unul din triajele portului Constanța

Ansamblul feroviar și rutier Fetești-Cernavodă a fost inaugurat la 21 noiembrie 1987. În zilele precedente podurile au fost supuse unor probe statice și dinamice de rezistență: 38 de locomotive și 76 de basculante încărcate la capacitate maximă au rulat și staționat pe pod. Toate probele au fost trecute cu succes, complexa lucrare constituindu-se într-o replică modernă la ceea ce, cu aproape un secol în urmă, realizase celebrul constructor Anghel Saligny. Prin darea în exploatare a podurilor se asigura o circulație pe ambele sensuri fără nici un obstacol limitativ, s-au eliminat punctele de ștrangulare a traficului, creând posibilitatea sporirii capacității zilnice de transport cu aproape 100 de trenuri. S-a păstrat ca rezervă și al treilea fir de cale ferată, podul "Anghel Saligny", ceea ce creează trei fire de trecere. Vitezele comerciale maxime prevăzute pentru diferite trenuri poate ajunge până la 160 km pe oră.

Pentru deservirea feroviară a portului Constanța s-a realizat un triaj la Valul lui Traian. Pe platformele noului port urmau să se construiască triaje corespunzătoare de deservire a molurilor. Toate aceste realizări au îmbunătățit substanțial necesitățile de transport feroviar ale portului Constanța.



Activitatea specifică a oricărui port o constituie primirea mărfurilor, manipularea lor, încărcarea și descărcarea din nave și expedierea, după diferite perioade de depozitare în hinterland, în țară sau în tranzit. După cum s-a văzut în perioada ce ne stă în atenție, portul Constanța a trecut prin trei etape de dezvoltare: modernizarea vechii incinte portuare și cele două faze de extindere.

Desigur că și în compartimentul de organizare și exploatare portuară s-au produs modificări corespunzătoare acestor progrese.

Ansamblul portuar Constanța a trecut prin etape succesive de diversificare și specializare a prestațiilor. Conducerea activității portuare a fost asigurată după 1950 de Direcția Navigației Maritime Navrom (D.N.M.-Navrom) ce a succedat Regiei P.C.A. Ca persoană juridică D.N.M. Navrom a fost recunoscută la 30 decembrie 1965. Această întreprindere complexă și-a desfășurat activitatea pe trei direcții principale: exploatarea flotei, a portului și expediții internaționale. D.N.M. Navrom a fost condus de un director coordonator ce asigura soluționarea tuturor problemelor celor trei mari compartimente. El a avut în subordine directă și serviciile de contabilitate, financiar, planificare-salarizare, personal-învățământ și administrativ. Problemele exploatarei flotei, întreținerii și reparațiilor la nave, navlosire, decontări valutare și telecomunicații erau conduse de un director adjunct. Sectorul port, cu secțiile de exploatare I, II și III, mecanic șef, energetic, reparații nave și utilaj portuar, a fost în subordinea unui alt director adjunct. Secția I de exploatare cuprindea bazinul 1 și jumătate din bazinul nr.2 cu cheurile danelor 0-8 și danele 11-16 destinate satisfacerii importului și exportului pe relațiile continentul european și Marea Mediterană. Secția a fost mecanizată. Danele 8-12 erau rezervate pasagerilor, iar dana 11 mărfurilor alimentare, fiind dotată cu magazine frigorifice moderne. Danele 9 și 10 erau rezervate flotei de servitudine a portului. Secția a II-a cuprindea o jumătate din bazinele nr.2 și nr.3 cu cheurile danelor 17-25. Această secție efectua operațiuni de încărcare-descărcare a mărfurilor generale, cereale, uleiuri comestibile, piei, produse metalurgice și ciment, precum și mărfuri pe relația Orientul Mijlociu și Orientul Îndepărtat. Capul de mol, cu danele 38 și "A", precum și bazinul 5 cu danele "B", "C", "D", "E" erau destinate traficului produselor petrolifere. Ulterior aceste dane și instalații s-au mutat în bazinul nr.10 special amenajat pentru produsele petrolifere. Șantierul Naval a avut în portul vechi jumătate din bazinele 3 și 4, iar după intrarea în exploatare a noilor capacități din portul extins a



primit întregul bazin 4 și jumătate din bazinul 5.

Secția a III-a de exploatare cuprinde cheul danelor 54-55 și 60-63 din bazinele 8 și 9 de la extremitatea sudică a portului extins. A fost dotată cu instalații pentru manipularea mărfurilor de masă ca: minereu, cărbuni, cocs și mărfuri generale. Instalațiile bazate pe două poduri transbordoare, cu bunkere pentru cântărire automată și platforme de depozitare dotate cu poduri de depozit, erau la nivelul tehnicii mondiale. Secția a III-a se mai ocupa și de exportul produselor chimice, generale și metalurgice transportate cu nave de mare capacitate. Bazinul 6 a fost destinat mărfurilor generale, bazinul 7 mărfurilor generale de magazie și platformă, iar la danele bazinului 8 se operau mărfuri generale de magazie, produse chimice și sare vrac. Tot aici s-a amenajat un terminal pentru containere, bazinul 10 a fost destinat produselor petrolifere.

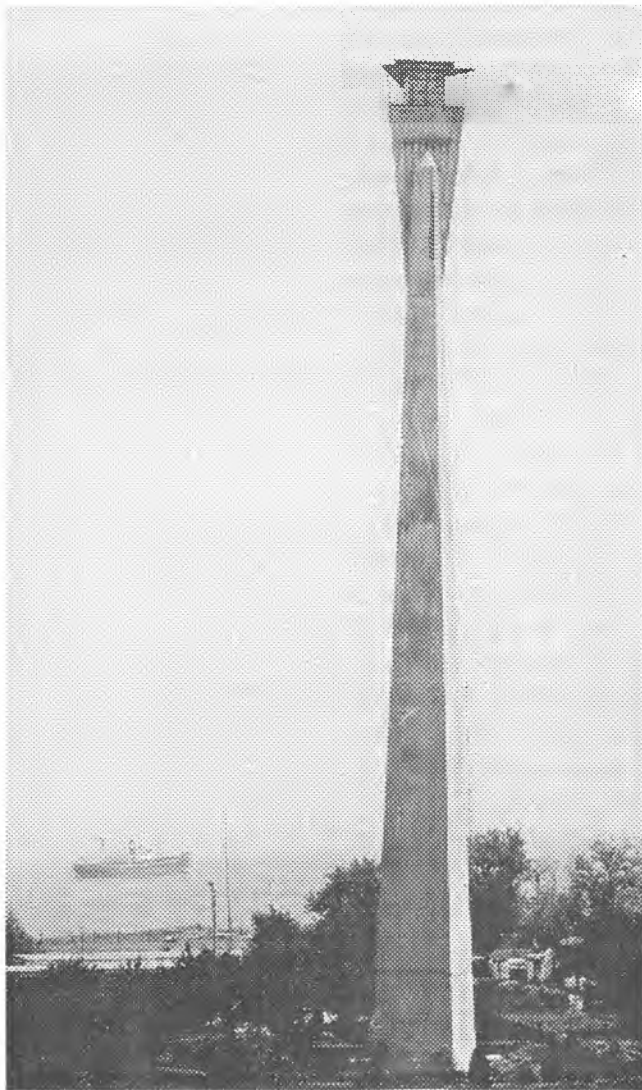
Extinderea activității portuare, dotarea cu mijloace tehnice și introducerea de noi tehnologii de transport și manipulare au impus adoptarea de măsuri privind îmbunătățirea activității portuare. Pe măsura dării în exploatare a unor noi bazine și dane s-a urmărit asigurarea utilizării

Danele nr. 23-24 și
Bazinul I al Șantierului
Naval Constanța

corespunzătoare a destinației acestora. Cititorul va putea observa consultând *anexa nr. 5* situația bazinelor și caracteristicile danelor pe categorii de mărfuri. Compartimentul tehnic era compus din serviciile de organizare a muncii, investiții și reparații capitale, aprovizionare, protecția muncii și secția căi navigabile. Alt sector important a fost cel comercial, alcătuit din serviciul export, relațiile I și II, serviciul import și tranzit, comercial, oficiul juridic și biroul avarii mărfuri și nave. O instituție cu mari răspunderi în activitatea porturilor, desigur și a portului Constanța, este Căpitania. În obligațiile sale intră controlul siguranței navigației, inspecția navelor, menținerea ordinii pe teritoriul portului și în apele litoralului maritim, controlul serviciilor de pilotaj, circulația navelor ș.a.

Pentru a intra în planul operativ orice navă trebuia să avizeze data planificată a sosirii, caracteristicile principale (lungime, pescaj etc.), să dea note asupra mării (felul, cantitatea) cu cel puțin trei zile înainte de sosirea în portul Constanța. La sosirea în rada portului navele își anunțau prezența, după care erau pilotate în baza unei taxe spre dana repartizată. Operațiunile de încărcare-descărcare, precum și cele de depozitare sunt executate pe baza unei "comenzi de manipulare". Timpul de încărcare-descărcare al navelor pentru linii regulate era fixat corespunzător timpului lor de staționare, în baza orarului de circulație. Normele de încărcare-descărcare erau aprobate de Ministerul Transporturilor, fiind considerate ca bază preliminară pentru fixarea înțelegerii corespunzătoare. Contractul de navosire cel mai uzitat în portul Constanța a fost "GECON" - "charter party romanian pro-forma".

Normele portuare de încărcare-descărcare sunt stabilite pe marfă și navă, condițiile fiind în funcție de situația de operare obișnuită sau de operațiuni speciale (cartare, mostrare, cântărire, însăcuire, desăcuire etc.). La navele de linie se aplica principiul "atât de repede cât poate nava". În cazul nerealizării termenelor de încărcare-descărcare a navelor D.N.M. plătea penalizării stabilite pentru fiecare navă. Dacă se reduceau termenele de încărcare-descărcare



Farul de aterizare

a navelor întreprinderile de comerț exterior plăteau D.N.M o indemnizație reprezentând jumătate din penalizările prevăzute în caz de întârziere. În port și-au continuat activitatea și treptat și-au dezvoltat-o Oficiul Vamal și Serviciul Sanitar Portuar.

Intrarea în exploatare a noilor incinte, creșterea și diversificarea traficului au impus crearea de unități specializate pe categorii de mărfuri cărora li s-au repartizat capacități portuare proprii ce au permis o mai bună delimitare a activității economice cu rezultate pozitive în derularea traficului.

Întrucât în activitatea de trafic a portului Constanța au primit responsabilități mai multe unități economice și ministere s-au impus măsuri de reorganizare a conducerii și coordonării. În anul 1978 s-au promulgat Decretele nr. 206, 293 și 309 ce au cuprins măsuri de restructurare a activității portului, de derulare ritmică și operativă a mărfurilor destinate comerțului exterior. S-a creat funcția de *Comandant Unic al Portului* cu sarcina de a organiza activitatea în port, având îndatorirea de a folosi cu maximă eficiență capacitatea portuară și mijloacele de transport. Începând cu 15 iulie 1978, dată la care s-a constituit această funcție, toate unitățile din incinta portului Constanța, indiferent de organul central în subordinea căruia funcționa, se subordonau din punctul de vedere al traficului de mărfuri și al activității portuare Comandantului Unic al Portului. Acesta își desfășura activitatea în subordinea Departamentului Transporturilor Navale (D.T.N.) din Ministerul Transporturilor și Telecomunicațiilor (M.T.Tc.)

Pe baza aceluiași decrete s-a constituit și *Comandamentul Unic al Portului Constanța*, organ colectiv de conducere format din directorii tuturor întreprinderilor portuare. Actele juridice la care ne-am referit stipulau că M.T.Tc. răspunde de desfășurarea în bune condițiuni a întregii activități portuare, iar fostul Minister al Comerțului Exterior și Cooperării Economice Internaționale, împreună cu celelalte ministere și organe centrale cu sarcini de import și export, organizau, coordonau și răspundeau de calitatea mărfurilor și asigurarea sosirii ritmice a acestora în port, precum și de contractarea și aducerea la timp a navelor.

Prin Decretul nr. 293 din 5 august 1978, activitatea portului Constanța s-a organizat pe sectoare specializate pe categorii de mărfuri și produse după cum urmează:

- minereu, cocs, cărbuni cocsificabili, energetici în subordinea Ministerului Industrii Metalurgice (M.I.M.);
- utilaje la Ministerul Construcțiilor de Mașini (M.I.C.M.);
- materiale de construcții și produse lemnoase Ministerul Industrii Lemnului și Materialelor de Construcții (M.T.L.M.C.);
- produse alimentare, cereale ș.a. Ministerul Agriculturii și Industrii Alimentare (M.A.I.A.);
- produse petrolifere și chimice solide - Ministerul Industrii Chimice (M.I.C.),
- mărfuri generale (M.T.Tc.).



Sectorizarea portului a impus și reorganizarea întreprinderilor portuare care erau grupate astfel:

1. Întreprinderi de exploatare și expediții portuare care includeau:

- *Întreprinderea de Exploatare Portuară* din subordinea M.T.Tc. opera mărfuri generale la nave, vagoane și mijloace auto, ca și pe cele transportate cu nave de linie, barje și containere, primirea și expediția acestor mărfuri. Această întreprindere îndeplinea de asemenea rolul de administrator general asigurând pilotajul și manevrarea navelor, întreținerea șenalului navigabil, cheurilor, digurilor, a instalațiilor de semnalizare ale portului, asigurarea lucrărilor hidrotehnice, menținerea adâncimilor în bazine și la dane. Asigura operațiunile de salvare maritimă, depoluare și combaterea incendiilor pe apă și la nave, executarea reparațiilor mijlocii și capitale la instalațiile și

Terminalul de containere platforma de depozitare

utilajele portuare, reparații curente și accidentale la navele maritime, exploatarea macaralelor plutitoare și a altor utilaje portuare, întreținerea rețelei rutiere, electrice și termice, școlarizarea personalului muncitor în meserii specifice activității portuare. Danele și platformele portului Constanța se aflau de asemenea în dotarea aceleiași întreprinderi pe care le închiria unităților cu activitate de încărcare și descărcare. Întreprinderea de Exploatare Portuară (M.T.Tc.) răspundea de asigurarea dezvoltării generale și modernizarea portului Constanța într-o concepție unitară.

- *Întreprinderea de Condiționare și Livrare a Produselor Chimice Chimpex (M.I.C.)*, existentă și în perioada anterioară, și-a completat pe baza Decretului nr.293 din 1978 obiectul de activitate cu încărcarea și descărcarea vagoanelor cisternă pentru produsele petrolifere, a vagoanelor cu fosfați și îngrășăminte chimice.

- *Întreprinderea Frigorifer Portuar Constanța (M.A.I.A.)* opera produsele agroalimentare perisabile la nave, vagoane și autovehicule, precum și expediția acestor mărfuri.

- *Întreprinderea Silozul Constanța Port* manipula cereale și alte produse agroalimentare.

- *Întreprinderea de Exploatare Portuară pentru Produse Metalurgice Constanța (M.I.M.)* răspundea de activitatea de descărcare a minereului, cărbuni, materiale refractare, laminate și alte materii prime.

- *Întreprinderea de Exploatare Portuară pentru Produsele Industriei Construcțiilor de Mașini (M.I.C.M.)* opera mărfuri ca mașini, instalații industriale și autovehicule la nave și vagoane, precum și lucrări de premontaj și asamblare.

- *Agenția de Exploatare Portuară pentru Produse de Lemn și Materiale de Construcții - VITROCIM - (M.I.L.M.C.)* avea ca sferă de activitate manipularea produselor din lemn, ciment și alte materiale de construcții.

II. Unități cu activitate de comerț exterior:

- *Agenția NAVLOMAR Port Constanța* asigura agenturarea și aprovizionarea navelor românești și străine.

- *Agenția ROMTRANS Port Constanța* se ocupa de organizarea expedițiilor de mărfuri de export, import, tranzit, expediții și transport containerizat.

În afară de aceste unități în port mai activau permanent sau temporar birouri, colective și reprezentanți ai unor întreprinderi sau firme de comerț exterior: Prodexport, Agroexport, Fructexport, Auto-Dacia, Rompetrol, Mineral Import-Export ș.a. cu atribuțiuni specifice.

III. Unități de transport:

- *Întreprinderea de Exploatare a Flotei Maritime Navrom Constanța (M.T.Tc.)* executa transporturile de mărfuri de export și import. Avea în subordine flota maritimă românească.

- *Regionala Căi Ferate Constanța și Direcția Căi Ferate Constanța Port (M.T.Tc.)* asigura necesarul de vagoane destinate operațiunilor de încărcare și descărcare, introducerea și scoaterea garniturilor de tren în și dinspre port, compunerea și descompunerea garniturilor, în general întreaga activitate feroviară din portul Constanța.

IV. Unități cu activitate de inspecție:

- *Căpitania Portului Constanța (M.T.Tc.)* - a cărei activitate am prezentat-o mai sus.

- *Vama Port Constanța* (subordonată Direcției Generale a Vămirilor) avea ca atribuții identificarea și verificarea mărfurilor destinate activității de import-export după datele din documentele de transport însoțitoare, aplicarea tarifelor și taxelor vamale legale.

- *Agenția Oficiului de Control al Mărfurilor* (din subordinea Camerei de Comerț și Industrie) efectua controlul calitativ și cantitativ al mărfurilor pe baza mandatului clienților externi, etichetarea mărfurilor conform cerințelor comandanților de nave sau armatorilor.

- *Inspectoratul de Control Sanitaro-Veterinar și Inspectoratul de Carantină Fito-Sanitară* executau controlul stării sănătății animalelor, a produselor și subproduselor agroalimentare de export-import și tranzit în vederea prevenirii contaminărilor.

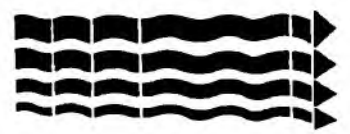
V. Unități de pază și pompieri. În această categorie erau incluse *Grupul de Pază Militarizată, Grupul de Intervenție și Salvare Maritimă* în care erau cuprinse și detașamentele P.S.I.

În incinta portuară, mai precis în fosta gară maritimă, și-a avut sediul și *Departamentul Transporturilor Navale*, organ unic de autoritate maritimă și fluvială din M.T.Tc. Nu putem încheia acest subcapitol fără a face succinte precizări privind dezvoltarea forței de muncă în portul Constanța după anul 1950. În vara anului 1949 muncitorii au fost trecuți din sectorul particular în cel de stat, munca pe platforma portuară fiind planificată.

Odată cu diversificarea și sporirea activității portuare, numărul salariaților a crescut treptat. Administrația P.C.A. avea, în 1950, 3.052 salariați, din care 2.063 muncitori, foarte mulți necalificați. În anul 1989, pe platforma portului Constanța lucrau pe parcursul a 24 de ore circa

40.000 de oameni de toate profesiile, de la manevrantul de vagoane la căpitanul de cursă lungă, de la docher, macaragiu și podar la inginerul electronist.

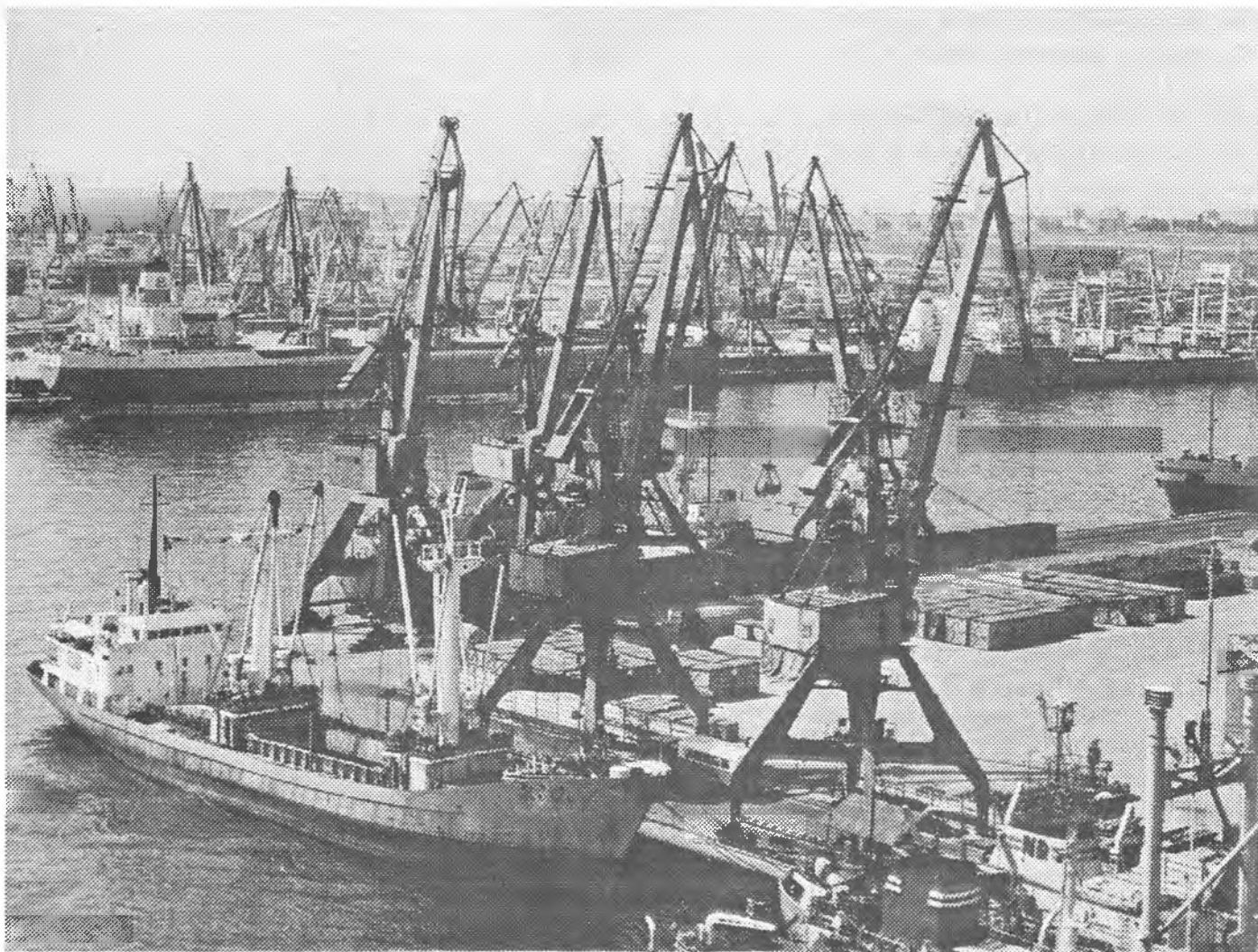
I.E.F.M.Navrom avea peste 10.000 de angajați, numărul docherilor și conducătorilor de utilaje era de circa 7.000, iar în unitățile de comerț și reprezentanță își desfășurau activitatea specifică peste 3.500 salariați. La construcția digurilor și cheurilor Constanța-Sud lucrau 750 de constructori, scafandri, dulgheri, dulgheri-betoniști, maiștri și ingineri.



Dezvoltarea economiei naționale, creșterea accelerată a volumurilor schimburilor comerciale ale țării noastre s-a oglindit elocvent și în progresele traficului și mișcării maritime ale portului Constanța. La începutul perioadei ce ne stă în atenție s-au înregistrat greutăți în planul de exploatare întrucât Ministerul Comerțului Exterior nu a planificat traficul, situație ce a creat fie etape cu aglomerări de mărfuri, fie intervale lipsite de activitate.

Ca urmare a creșterii treptate a relațiilor comerciale ale României, traficul portuar a atins în anul 1953 nivelul anului 1938, continuând să crească în medie cu 350.000 tone anual. O altă caracteristică esențială traficului prin portul Constanța după cel de-al doilea război mondial a constituit-o îmbunătățirea treptată a nomenclatorului de mărfuri intrate în circuitul schimburilor comerciale și extinderea zonelor geografice și a porturilor cu care portul Constanța și-a stabilit legături comerciale.

Așa după cum reiese din datele statistice alcătuite de Întreprinderea de Exploatare Portuară cu privire la dinamica traficului portuar între anii 1945-1988, sporurile au fost deosebit de mari între



Instalații de operare mărfuri

anii ce ne stau în atenție. Dacă în anul 1950 totalul a fost de 237 mii tone, la finele anului 1988 cifrele s-au ridicat la 62.342 mii tone mărfuri (vezi anexa nr. 2).

În anul 1955 traficul general a crescut la 5.033 mii tone, iar în 1960 la 5.420 mii tone. Statistica arată că între anii 1956-1958 s-au produs ușoare diminuări ale traficului ca urmare a reducerii navigației prin Canalul de Suez. Dacă în anul 1956 totalul a fost de 4.453 mii tone, în anul 1957 cifra s-a diminuat la 3.303 mii tone pentru ca în anul următor să crească la 3.909 mii tone, situându-se deci la nivelul anului 1952. Situația s-a redresat începând cu anul 1959 (4.759 mii tone) și crește treptat în anii următori. În perioada 1960-1966 volumul mărfurilor manipulate, a sporit cu 50%. Totodată s-a sporit și nomenclatorul de mărfuri intrate în circuitul de trafic portuar. În anul 1965 totalul traficului a fost de 8.495 mii tone, iar în anul 1970 a crescut la 14.251 mii tone.

Începând cu anii '70 sporurile au fost deosebit de mari. Astfel, în anul 1975 traficul total aproape s-a dublat întrucât s-au înregistrat 23.624 mii tone mărfuri. Peste cinci ani s-a produs o nouă dublare a traficului, statistica consemnând un total de 47.561 mii tone mărfuri. În aceeași perioadă se produce o apropiere între cantitățile produselor lichide și solide manipulate în portul

Constanța. La produse lichide s-au consemnat, în anul 1980, 23.753 mii tone, iar la produse solide - 23.828 mii tone. În anii următori în evoluția traficului portului Constanța au apărut oscilații datorate scăderii ponderii produselor lichide. Astfel, în anul 1982 traficul s-a diminuat la 37.448 mii tone. O ușoară creștere, fără a depăși anul 1980, s-a înregistrat în anul 1981 (42.346 mii tone). Ulterior statistica consemnează noi sporuri ce au dus la depășirea cuantumului înregistrat în anul 1980. În anul 1985 totalul traficului a sporit la 49.517 mii tone, iar în anul 1988 s-a atins cifra de 62.342 mii tone. Corespunzător cerințelor de pe piețele internaționale și mișcării maritime, a dezvoltării portului, au sporit puternic și cantitățile de mărfuri operate zilnic. Dacă în anul 1965 s-au manevrat 16.500 tone/zi, în 1980 cantitatea a crescut la 65.000 tone, iar în 1988 la 85.000 tone/zi.

După cel de-al doilea război mondial exportul a reprezentat, mulți ani, activitatea principală. Pentru exemplificare precizăm că în anul 1955 exportul a reprezentat 94% din trafic, iar importul 6%. Ulterior procentele s-au modificat astfel că în anul 1970 din mărfurile de trafic 60% au reprezentat exportul, iar importul 40%. În structura mărfurilor exportate pe primul loc s-au situat produsele petrolifere grupate pe 14 sortimente mai importante: motorină, păcură, benzină, uleiuri, petrol, parafină ș.a. Cerealele au ocupat și după anul 1950 un loc important în traficul portului. Dacă în anul 1950 statistica consemnează manipularea a 134 mii tone, în 1981 s-au înregistrat 4.675 mii tone, cea mai mare cifră înscrisă în datele de trafic. Evoluția fluxului de cereale în principalul port maritim al țării a fost determinată și în această perioadă atât de producția agricolă, cât și de cererile prezentate de partenerii comerciali ai țării noastre. S-au exportat, de asemenea, instalații și utilaj petrolier. La lemnoase se consemnează de la cherestea la produse finite, dovadă a preocupării pentru o valorificare superioară a materialului lemnos. Produsele chimice și farmaceutice românești se exportau prin portul Constanța în 30 de țări. Materialele de construcție, în special cimentul, au ocupat un loc important în exportul realizat prin portul Constanța. Din port au mai fost încărcate pentru Italia, Austria, Turcia, Grecia, India: motoare, tractoare și autocamioane. În țări vest-europene și Orientul Apropiat s-au expediat produse alimentare, în special produse din carne, fructe și legume.

Necesități ale dezvoltării extensive ale economiei naționale au impus mărirea importului prin Constanța în cadrul căreia s-au produs modificări de structură. Astfel, după anul 1964 a scăzut ponderea produselor semifabricate. Sporuri mari s-au înregistrat la minereu, produse metalurgice, fosfați, utilaje industriale, mărfuri generale etc.

Începând cu anii 1980-1981 structura mărfurilor de trafic a portului Constanța s-a modificat. A crescut ponderea importului de materii prime siderurgice ca minereu, cocs, cărbune cocsificabil, bauxită, fosfați, a celui de materii prime și semifabricate pentru industria ușoară. Astfel, la cărbuni, în anul 1980, s-au derulat 1.540 mii tone, iar în 1988, 4.612 mii tone. La minereu cantitățile consemnate sunt, pentru anul 1980, 6.861 mii tone, iar în 1987 de 7.231 mii tone. În traficul portului a scăzut ponderea cerealelor, produselor lemnoase, materiilor prime și altor produse cu grad redus de prelucrare. Pentru cereale, statistica arată că s-a ajuns de la 3.744 mii tone în 1980, la 534 mii tone în anul 1988, iar la produsele lemnoase de la 241 mii tone în 1980, la 150 mii tone în 1988. Dezvoltarea extensivă a industriei petrochimice a determinat ca între produsele de trafic ale portului să predomine țițeiul. În anul 1980 s-au manipulat 6.388 mii tone, iar în anul 1988, 7.942 mii tone. Avându-se în vedere cererile de animale vii în Orientul Mijlociu, în portul Constanța a continuat și în perioada ce ne stă în atenție încărcarea acestora în nave românești și străine specializate în astfel de transporturi. Din activitatea portului Constanța n-au lipsit operațiunile de tranzit, dar procentul acestui gen de trafic a scăzut. Au fost tranzitate îngrășăminte, produse metalurgice și minereu pentru fosta Cehoslovacie, Ungaria, Polonia și fosta Republică Federală Germania.

Activitatea de operare a mărfurilor la nave s-a îmbunătățit introducându-se tehnologii bazate pe metode de organizare și utilaje moderne utilizate în marile porturi ale lumii. S-au introdus paletizarea și containerizarea diferitelor mărfuri, în special perisabile, urmărindu-se rentabilizarea nu numai a acestui tip de transport, ci și a activităților de manipulare în port. Dacă în anul 1959 portul asigura operarea mărfurilor cu macarale de cheu în proporție de 25% în anul 1988 procentul a crescut la 98%. Desigur că activitatea de modernizare a produs o sporire a vitezei de manevrare a mărfurilor. Pentru fiecare variantă de lucru și tip de marfă s-au stabilit tehnologii specifice, norme de muncă, tarife pentru manoperă și utilaje specializate.

Arealul geografic al portului Constanța s-a mărit pe măsura dezvoltării relațiilor comerciale ale României și în acest context a traficului mișcării maritime. Treptat, după 1950, portul Constanța și-a conturat cinci direcții de legătură cu diferite zone maritime. Cea mai puternică, ce cuprindea 1/3 din import-export, a fost cea din bazinul Mării Mediterane. Aici predominau exportul produselor

petrolifere, cereale, ciment, produse chimice, iar la import minereu, fosfați, citrice, măslin, stafide. A doua direcție lega Constanța de țările de pe coasta de vest a Europei, Marea Britanie și Peninsula Scandinavă unde s-au efectuat 1/3 din export și 15% din import. S-au exportat mai ales produse petrolifere și cereale și s-au importat laminate, produse metalurgice neferoase, mașini și echipament industrial. Celelalte linii se îndreptau spre coasta de vest a Africii, coasta răsăriteană a celor două Americi și în sfârșit către țările Orientul Mijlociu, Asia Meridională și Extremul Orient. La începutul anilor 1970-1971 portul Constanța avea legături cu peste 100 de porturi din 55 țări, pentru ca la sfârșitul deceniului nouă numărul porturilor să sporească la peste 200. Compararea totalurilor traficului arată că portul Constanța s-a situat în anul 1986, în ierarhia porturilor, pe poziția a patra în Europa după Rotterdam, Marsilia și Anvers și pe doisprezece în lume.

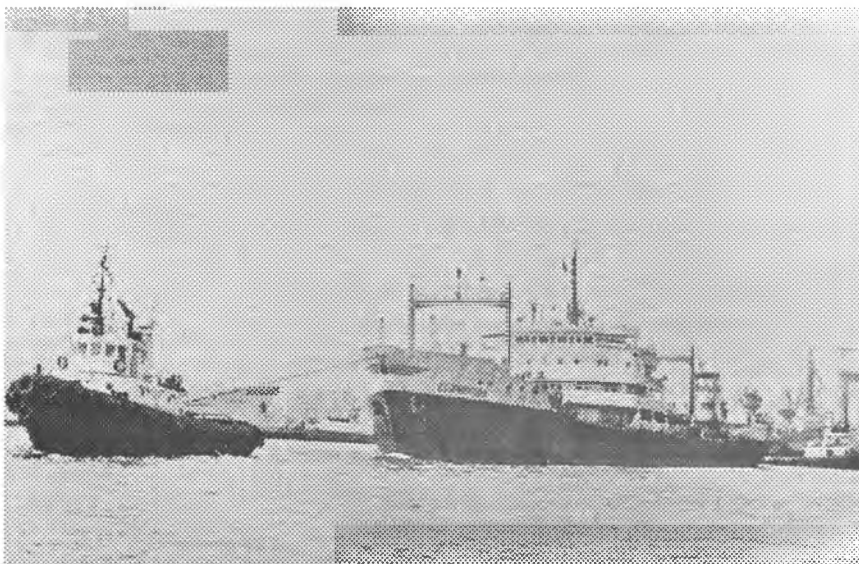
După anul 1950, *mișcarea maritimă* din portul Constanța s-a dezvoltat în consens cu traficul efectuat. Desigur, în acest context interesează îndeosebi ponderea pavilionului național. Aceasta a depins de intrarea în dotarea flotei maritime a noi nave. În anul 1950 parcul de nave maritime era compus din 8 nave cu un tonaj de 25.280 TDW. Cu această flotă nu se putea satisface transportul de mărfuri necesar economiei naționale sau cel destinat exportului pe apă, gen de transport dintre cele mai ieftine. Mai mult, până în octombrie 1954, întreaga activitate de navosire și tranzacții comerciale a fost controlată de "Sovromstansport". Printr-o hotărâre a Consiliului de Miniștri din februarie 1955 s-a înființat Întreprinderea de Navigație Maritimă și Fluvială NAVROM, inclusă în decembrie 1965 în Direcția Navigației Maritime (D.N.M. - NAVROM), cu obiect principal de activitate exploatarea flotei comerciale maritime (vezi Valentin Ciorbea, Carmen Atanasiu, *Flota maritimă comercială română - un secol de istorie modernă 1895-1995*, Editura Fundației "Andrei Șaguna", Constanța 1995, p. 180 și urm.).

Flota a fost înzestrată cu nave atât din import, cât și de proveniență internă. Evoluția flotei maritime pe structuri s-a conceput astfel încât să corespundă necesităților dezvoltării economiei naționale, ale schimburilor comerciale ale României. Totodată, s-a urmărit degrevarea balanței de plăți externe de cheltuieli necesare derulării operațiunilor de comerț în condițiile în care peste jumătate din traficul de mărfuri urma să se efectueze pe calea maritimă. S-au avut de asemenea în vedere stimularea activității ramurilor industriale legate de construcții navale, evitarea întreruperii serviciilor de transport pe mare în caz de conflicte internaționale, diminuarea influențelor tarifelor navlurilor de pe piața internațională ș.a. Flota a fost înzestrată cu mineraliere de mare capacitate de 24.000 TDW, tancuri de 19.000 și 36.000 TDW, cargouri pentru mărfuri generale.

În anul 1965 capacitatea flotei era de 100.000 TDW, în 1971 de 500.000 TDW, iar în anul 1978 de 2,3 milioane TDW la un număr de 153 nave. În anul 1980 totalul navelor a crescut la 180, iar capacitatea la 2,6 milioane tone. După cinci ani parcul naval s-a mărit la 242 nave și un tonaj de 4,1 milioane tone.

În luna octombrie 1985 conducerea de stat a aprobat "Programul special de dezvoltare a construcțiilor navale maritime și fluviale". S-a prevăzut ca în cincinalul 1986-1990 să se construiască un număr de peste 900 nave din care 199 cu o capacitate de 4.8700 mii TDW destinate transporturilor de mărfuri, 502 nave fluviale și 202 nave tehnice. Se impune sublinierea că din noile nave o mare parte erau destinate transportului. Pe baza dotărilor ce urmau să se înfăptuiască, flota maritimă românească trebuia să ajungă la o capacitate de 8,2 milioane TDW și să se realizeze astfel o cât mai mare participare la transportul de mărfuri destinate exportului. Pentru îndeplinirea acestui obiectiv erau necesare următoarele capacități de categorii de nave: 1,5 milioane TDW petroliere, 1,5 milioane TDW mineraliere și 0,8 milioane TDW cargouri de mărfuri generale.

Între anii 1986-1988 flota maritimă a primit numai 21 de nave cu o capacitate de 656 mii TDW din cele 81 planificate. Această situație s-a datorat lipsei de realism ce a caracterizat conceperea "Programului special de dezvoltare a construcțiilor navale", a numeroaselor deficiențe și greutăți apărute în execuția acestui plan. Spre exemplu, deși capacitatea proiectată a Întreprinderii de Construcții Navale era de 4 nave de mare capacitate, în planul său de producție se raporta



Remorcarea unei nave în port

construcția a 11 nave în diferite faze, ceea ce a creat o situație de haos. La Plenara C.C. al P.C.R. din 28 noiembrie 1988 s-a hotărât modificarea acestui program naval, accentul punându-se pe dotarea cu nave de mare capacitate, multifuncționale și portcontainere.



Nave românești
în dană dublă

La finele anului 1988, în dotarea flotei se găseau 264 de nave din care 8 petroliere, 50 vrachiere, 18 mineraliere, 165 cargouri, 8 cargouri multifuncționale, 1 cargou navă-școală, 11 nave tip Ro-Ro și 3 nave specializate în transportul animalelor (vezi anexa nr. 6). Pentru aprovizionarea navelor cu combustibil flota a fost dotată cu 2 tancuri de buncheraj de 1.200 TDW. Această activitate se desfășoară anevoios în portul Constanța datorită insuficienței mijloacelor specializate și a danelor specializate acestui gen de operațiuni. În dotarea flotei se mai afla și o navă de pasageri cu o capacitate de 200 locuri. La 31 decembrie 1989, flota de transport maritim se compunea din 311 nave cu 6.185.101 TDW, din care 53% vrachiere și mineraliere, 24% cargouri și 21 % petroliere. Portul dispune, de asemenea, de o flotă de servitudine portuară compusă din remorchere, drăgi, nave salvare și combaterea incendiilor și poluării acvatorului portuar, manipularea unor piese grele și transport la dane și nave al personalului navigant.

Referindu-ne la volumul transporturilor maritime efectuate în ultimii ani situația se prezintă astfel:

	U.M.	1985	1986	1987	1988
Total transporturi	mii/t	62,490	65.415	66.895	68.395
din care cu:					
- nave românești		30.500	32.000	37.000	45.500
- grad de participare	%	48	49	56,4	66,5

Pentru anul 1989 a fost propusă o cantitate de mărfuri de 69.560 mii tone din care cu nave românești 51.700 mii tone ce corespunde unui grad de participare cu 73,3 %.

Utilizarea capacității navelor a depins de tipul navei, relațiile de transport, nevoile de trafic și mișcarea maritimă. Petrolierele aduceau țiței din 9 țări: Libia, Egipt, Siria, Iran, Irak, Algeria, Nigeria, Angola, URSS și transportau produse petrolifere în Italia și țările din Europa de Nord. Mineralierele transportă minereu de fier, bauxită, cocs, cărbuni ș.a. din India, Brazilia, Canada, S.U.A., Australia, Republica Federală Germania, Republica Populară Polonă și Guineea. Cargourile transportau spre diferite porturi produse ale economiei românești ca: ciment, produse

chimice, produse din metal, mașini, produse agroalimentare ș.a. și aduceau diferite categorii de mărfuri stabilite a fi importate.

Pe fondul deteriorării situației economice din țară, flota maritimă românească s-a confruntat între anii 1981-1989 cu serioase probleme datorită unor factori ce-au influențat negativ, după cum urmează:

a) *factori de ordin tehnic*: lipsa de piese, ansamble, subansamble, uzura morală, fiabilitatea redusă a unor piese, ansamble și echipamente de proveniență indigenă;

b) *factori de ordin economic*: monopolul întreprinderilor de comerț exterior asupra modalităților de export, lipsa de oferte de transport, staționări mari;

c) *factori de ordin strategic*: asimilarea forțată a unor piese, subansamble și echipamente, politica de economisire forțată privind întreținerea și repararea navelor, lipsa acută de fonduri valutare. Cu toate aceste greutăți, compararea datelor statistice probează că aportul flotei maritime la realizarea comerțului exterior a sporit treptat. Astfel, în anul 1980 contribuția la exportul realizat de România a fost de 15% și import de 26,8 %, iar în 1988 cifrele au crescut la 48,8 % și 55,38 % la export, ceea ce demonstrează nu numai o dirijare mai mare a transporturilor spre calea maritimă, cea mai ieftină și avantajoasă, ci și modificările produse în prioritățile economiei românești. Revoluția din 22 Decembrie 1989 a impus datorită numeroaselor problemelor tehnice cu care se confrunta flota și celor sociale ale personalului navigant necesitatea unor transformări de esență, de structurare și reorganizare a sectorului transporturilor navale.

În concordanță cu sporirea și diversificarea traficului a crescut și numărul navelor intrate și ieșite din portul Constanța. După datele care ne-au fost accesibile am putut constata că, premergător evenimentelor din Decembrie 1989, numărul de nave, de pavilioane intrate a crescut la peste 7.000 pe an. Pe primul loc s-a situat pavilionul român cu peste 3.300 nave, urmat de pavilioanele următoarelor state: Turcia, URSS, Cipru, Grecia, Panama, Liberia, Malta, Italia, China ș.a.

Portul Constanța 1896-1996

Capitolul V

Portul Constanța
pe coordonatele reformei
și viitorului

Schimbările declanșate în societatea românească de Revoluția din 22 Decembrie 1989 au pus în sectorul economic problema înlăptuirii unei profunde reforme, a cărei esență o constituie trecerea de la economia centralizată la cea de piață. Un asemenea proces complex nu putea să nu provoace începutul restructurării activității portului Constanța, cu atât mai mult cu cât și în structura transporturilor se produc schimbări în rolul, originea și destinația mărfurilor. În noua conjunctură internă și internațională, portul Constanța trebuia să funcționeze într-o piață nouă, diferită de cea pentru care a fost planificat inițial. Portul trebuia să se adapteze *din mers* la schimbările interne și implicațiile integrării europene și mondiale.

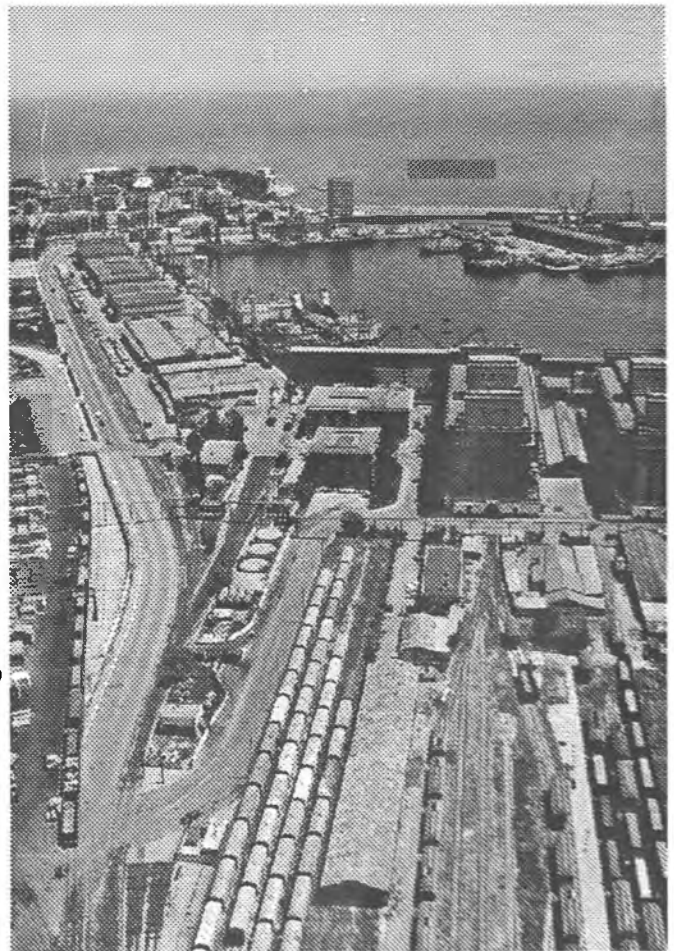
Ca un prim pas spre restructurarea activității portuare, Guvernul României a aprobat prin *Hotărârea nr. 19 din 10 ianuarie 1991* înființarea unor administrații cu statut de regii autonome, și a unor societăți comerciale pe acțiuni în domeniul exploatării portuare și transporturilor navale. Prin articolul 7 al acestui act normativ, a intrat în vigoare și Regulamentul de organizare și funcționare a Administrației Portului Constanța.

Administrația Portului Constanța (A. P. C.) s-a constituit prin reorganizarea *Întreprinderii de Exploatare Portuară pentru Mărfuri Generale* din Ministerul Lucrărilor Publice, Transporturilor și Amenajării Teritoriului. A. P. C. funcționează cu statut de regie autonomă și are ca obiect de activitate administrarea întregii infrastructuri a porturilor Constanța, Mangalia și Midia (diguri, cheiuri, bazine, șenale și teritorii câștigate asupra mării precum și părți de suprastructură, platforme, magazii, instalații și utilaje, clădiri ș.a.) care sunt în dotare proprie. În activitatea A. P. C. mai intră întreținerea funcționării tuturor construcțiilor hidrotehnice, repararea construcțiilor civile, menținerea adâncimilor, asigurarea semnalizării și balizării, furnizarea de apă, agent termic și energie electrică, întreținerea căilor de acces, salubritatea. În caz de congestie portuară sau ca urmare a unor comenzi guvernamentale, A. P. C. coordonează traficul portuar. A. P. C. centralizează informațiile referitoare la traficul portuar de la toți agenții economici, elaborează studii și prognoze privind dezvoltarea și sistematizarea portului Constanța, face propuneri privind construirea de noi diguri, cheiuri, platforme ș.a. De asemenea, concepe și aplică strategii și politici de dezvoltare a porturilor Constanța, Midia și Mangalia.

Conform Hotărârii nr. 19 din 10 ianuarie 1991, din *Întreprinderea de Exploatare Portuară* s-au desprins și constituit ca regii autonome, subordonate Ministerului Transportului, Societatea Comercială pe Acțiuni de Exploatare Portuară și Expedierea Mărfurilor Generale *DEZROBIREA S. A.*; Societatea Comercială de Exploatare Portuară și Expedierea Mărfurilor Generale *SOCEP S. A.*; Societatea Comercială pe Acțiuni de Exploatare Portuară și Expedierea Mărfurilor în vrac *COMVEX S. A.* Aceste societăți se ocupă de încărcarea, descărcarea și depozitarea diferitelor tipuri de mărfuri, a containerelor, în funcție de cheiurile ce le aparțin și mijloacele de transport. Societățile efectuează, de asemenea, expediții internaționale, agenturare și consulting în activitatea portuară, amarare și manipulare mărfuri. De îndeplinirea formalităților de uz intern și internațional în legătură cu expedierea (neexpedierea) și finalizarea transporturilor de mărfuri, via mare, tera și fluviu se ocupă Societatea Comercială pe Acțiuni - Casa de Expediții *PHOENIX S. A.* specializată pe expediții interne și internaționale de mărfuri.



Gara Maritimă



Vedere generală a portului de nord silozurile, uzina electrică, grup telecomunicații

Hotărârea nr. 19 din 10 ianuarie 1991 a reorganizat întreprinderea Administrația Canalului Dunăre - Marea Neagră în *Administrația Canalelor Navigabile Constanța*, ce se ocupă, în regim de regie autonomă, de exploatarea eficientă a canalelor navigabile Cernavodă - Constanța și Poarta Albă - Midia - Năvodari.



Aspecte din port

Ca societăți comerciale pe acțiuni s-au constituit și *NAVLOMAR S. A* și *AGERMAR S. A.*, specializate pe activități de agenturare și aprovizionarea navelor, consignație, booking și calcularea timpului de operare a navelor românești și străine.

S-au mai reorganizat și societățile pe acțiuni *APRONAV S. A.*, ce se ocupă cu aprovizionarea

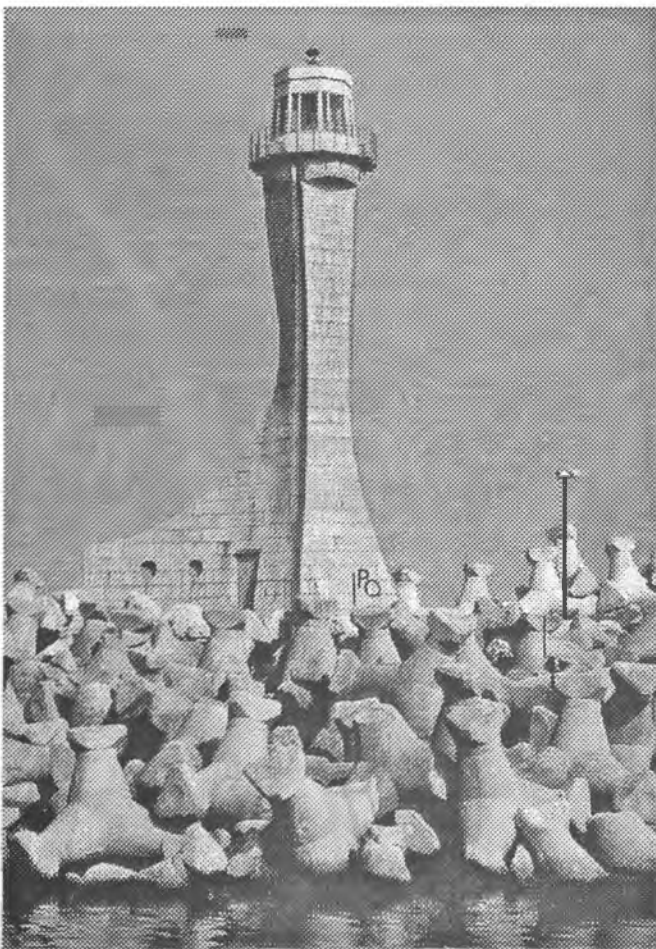
tehnico-materială a flotei maritime și fluviale, efectuarea de reparații ș.a., *SORENA S. A.* ce efectuează *service* tehnic, reparații nave, andocări și *ARMAR S. A.* ce execută *service* în cont indigen, reparații, furnizare oxigen și azot ș.a.

Procesul de transformare în societăți comerciale a cuprins și celelalte întreprinderi de exploatare portuară. Frigorifer Portuar a devenit *FRIAL S. A.* ce se ocupă de import-export produse refrigerate. *UMEX S. A.*, subordonată Ministerului Comerțului, efectuează exporturi de mașini și mărfuri generale. *MINERAL S. A.* are ca domeniu traficul de minereu și produse metalurgice, iar *AGROEXPORT S. A.* este specializată pe importul și exportul de cereale și mărfuri agroalimentare. De derularea prin port a produselor de lemn și a unor materiale de construcție se ocupă *DECIROM S. A.*, de manipularea cimentului *SICIM S. A.* *OIL TERMINAL S. A.* gestionează terminalul de petrol, iar *CHIMPEX S. A.* este specializată pe traficul mărfurilor chimice ambalate. *ROMTRANS* are ca obiect de activitate mărfurile Ro - Ro.

Pentru conturarea imaginii asupra activității portuare trebuie semnalat că, începând cu anul 1990, la Constanța s-a produs o proliferare a agenților economici particulari cu activitate de agenturare, numărul acestora ridicându-se la începutul anului 1996 la peste 200. Între Administrația Portului Constanța și societățile comerciale care activează în port s-au stabilit relații comerciale pe bază de contracte. Pentru desfășurarea activității portuare s-a instituit sistemul de autorizare pe care o acordă Ministerul Transporturilor ca Autoritate portuară, prin Direcția Generală a Transporturilor Maritime.

Hotărârea nr. 19 din 10 ianuarie 1991 a prevăzut constituirea

Administrației Canalelor Navigabile Regie Autonomă având drept obiect de activitate asigurarea utilizării eficiente a Canalului Dunăre - Marea Neagră și Poarta Albă - Midia - Năvodari prin organizarea, conducerea și controlul tuturor activităților de ecluzare și trafic naval utilizând toate mijloacele și echipamentele de telecomunicații aflate la dispoziție pentru supravegherea navigației



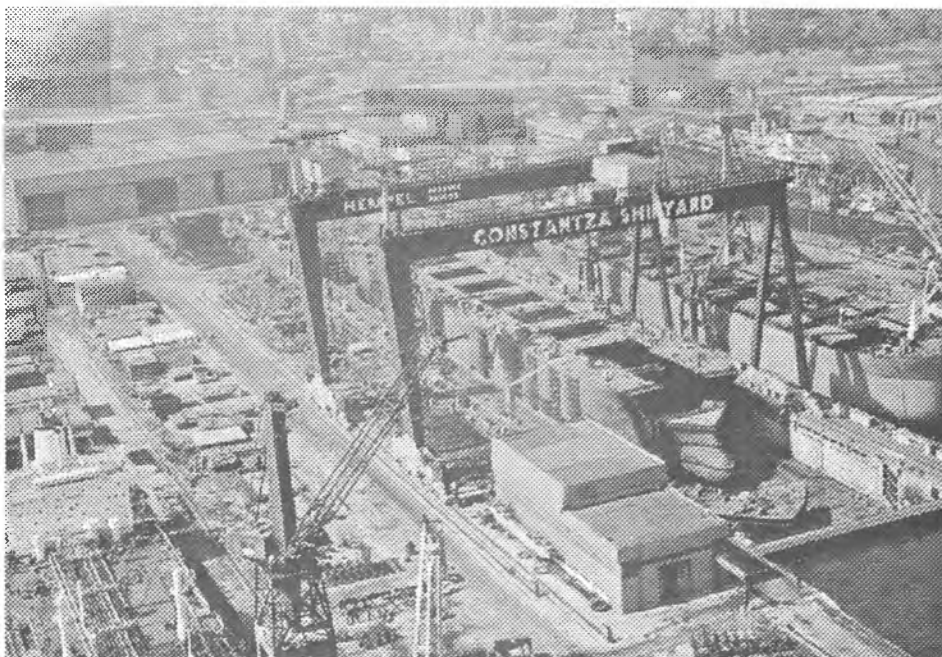
Farul alb

și regularizarea debitelor de ape preluate și prevalate din canale și bazinul hidrografic conex ș.a.

Dintr-o unitate susținută integral de la buget, Administrația Canalelor Navigabile s-a integrat economiei de piață. S-au întocmit noi programe în special de ecluzări corelate în ambele sensuri, cu reducerea cheltuielilor și respectarea fermă a contractelor.

Reforma economică a deschis posibilități noi de dezvoltare și în activitatea Șantierului Naval Constanța (S. N. C.). Transformarea în societate pe acțiuni cu capital de stat, prin Hotărârea Guvernului nr. 1224 din 23 noiembrie 1990, i-a asigurat libertatea managerială și deschidere mai mare spre piața externă.

În anul 1990 s-au finalizat lucrările la mineralierul de 165.000 TDW *Cărbunești*, pentru NAVROM. Pentru aceeași companie s-a realizat o barjă de 3.000 TDW. Aceste realizări le-au urmat în anul 1991 petrolierul de 150.000 TDW *Black Eagle II* pentru firma LAMTON INVESTMENT din Hong Kong și feribotul de 12.000 TDW *Eforie*, pentru NAVROM. În anul 1992 s-a construit pentru firma SUF MARINE din Africa de Sud mineralierul 169.000 TDW *Ferosa*. A urmat mineralierul *Saldanha* de 173.000 TDW livrat în aceeași țară în anul 1995. Pentru Belgia s-a construit și



Șantierul Naval
Constanța

se află în probe funcționale la cheu mineralierul *Mineral Ordaz* de 170.000 TDW. O activitate importantă a S. N. C. a constituit-o repararea navelor. Numai în 1995 au fost reparate 114 nave - respectiv 39 nave străine și 102 nave sub pavilion românesc, valoarea lucrărilor executate ridicându-se la aproximativ 2 miliarde lei. Șantierul are contracte ferme cu Belgia, țară pentru care se mai află în construcție un mineralier de 170.000 TDW și un ponton cu macara de 1.000 tone. Se află în fază de finalizare negocierile pentru construcția a 4 nave portcontainer de 1.100 TWD export Germania și a 2 nave tip bulk-carrier de 74.000 TWD export Taiwan.

S. N. C. deține în anul centenarului în portul Constanța o suprafață de aproximativ 70 ha pe care se află o valoare de patrimoniu ce depășește 172 miliarde lei, între care se remarcă dotări de nivel mondial: docurile uscate și docurile plutitoare, numeroase macarale cu capacitate de ridicare de 16-480 tone, instalații de debitare și sudare automată etc. Cu acestea și cei 4.200 salariați, S. N. C. poate asigura construcția navelor maritime de orice tip până la 200.000 TDW.

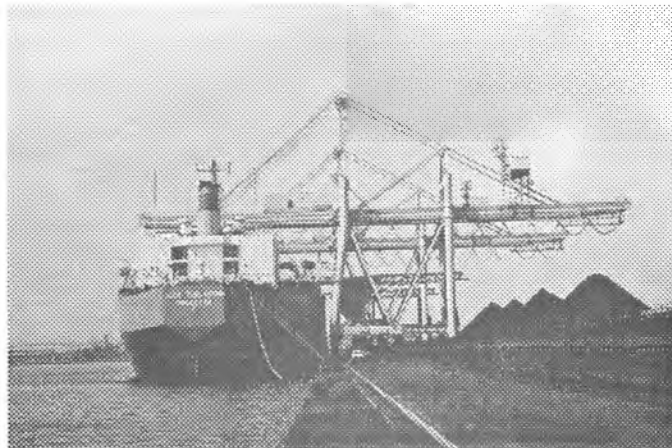
Până în anul 1990 dezvoltarea portului Constanța a fost asigurată conform reglementărilor prin alocarea de resurse bugetare. Începând cu 1990, în noile condiții economice, alocațiile bugetare au scăzut considerabil. De asemenea, prin înființarea societăților comerciale de operare portuară s-a modificat și conceptul investițional, rolul statului limitându-se la lucrările de infrastructură pentru dezvoltarea domeniului public. Realizarea capacităților de operare și a suprastructurii în general revine societăților comerciale care concesionează suprafețe ale teritoriului portuar.

Referindu-ne la activitatea esențială a portului Constanța, traficul și mișcarea maritimă înregistrate după anul 1989, datele statistice consemnează o scădere vertiginoasă. Dacă în anul 1989 totalul traficului a fost de 62.231 mii tone, în anul 1990 a scăzut la 42.425 mii tone, iar în 1992 la 26.882 mii tone, ceea ce a situat traficul la nivelul anilor 1976-1977 (vezi anexa 2) și o utilizare a capacității maritime de operare de 35%.

Această realitate s-a datorat pe de o parte convulsiilor produse după 22 Decembrie 1989 în viața economică românească, iar pe de altă parte, modificărilor ce au intervenit în relațiile comerciale internaționale est-europene. Restructurarea activității marilor întreprinderi românești cu pondere la export, pierderea unor piețe externe ca urmare a schimbărilor politico-economice produse în statele est-europene, dispariția C. A. E. R.-ului, blocajele financiare interne, grevele înregistrate de agenții economici, îndeosebi cele din sectorul transporturilor feroviare, imposibilitatea onorării la timp a contractelor comerciale s-au repercutat și reflectat direct în activitatea portului Constanța. De altfel, nici portul nu a fost scutit de frământările salariaților unor societăți, de greve și nemulțumiri salariale.

O pondere în evoluția traficului și implicit a mișcării maritime a portului Constanța au avut-o și

problemele complexe cu care flota comercială română s-a confruntat. Datoriile cu care societățile de transporturi maritime au pornit în anul 1990 pe drumul economiei de piață și care au crescut ajungând la începutul anului 1993 la 45 milioane dolari și 10 miliarde lei, existența în parcul naval a unor nave uzate fizic au îngreunat mult activitatea celor trei flote.



Descărcarea unei nave cu minereuri

Începând cu anii 1994-1995 traficul total portuar a crescut. Astfel, în 1995 totalul a sporit de la 30,41 milioane tone în 1994 la 34,85 milioane tone, ceea ce în procente înseamnă 12,7 la sută. La mărfurile generale creșterea a fost de 13,4 la sută, la mărfurile vrac solide de 14,6 la sută, iar la cele lichide de 7,10 la sută.

La categoria mărfuri generale s-au exportat produse textile, pielărie, hârtie, lemn, mobilă, produse chimice materiale de construcție, echipament industrial și s-au importat produse alimentare, bunuri de consum și echipamente industriale. S-au exportat ciment și uree. S-au importat minereu, cărbune, cocs, ceea ce

demonstrează redresarea industriei metalurgice românești.

În anul 1995, traficul de cereale a reprezentat un sector promițător, atât din punctul de vedere al exportului, cât și al tranzitului. Astfel, s-au operat 854.000 tone cereale exportate de România și 350.000 tone cereale tranzitate de Ungaria, Slovacia și Serbia. În anii următori, datorită desființării embargoului asupra Iugoslaviei, Serbiei și Muntenegrului s-au tranzitat prin Constanța cantități mai mari de cereale.



Operațiuni în terminalul de containere

O creștere spectaculoasă a înregistrat-o traficul containerizat. În anul 1995 aproape s-a dublat față de anii anteriori. S-a ajuns la operarea a 50.050 containere (68.552 TEU), ceea ce cantitativ înseamnă 682.053 tone. Principalele firme care aduc containere în portul Constanța sunt: ZIM ISRAEL NAVIGATION, COMPANIE MARITIME D'AFFRETEMENT, ROMLINE, METZ CONTAINER LINE LIMASOL și DELMAR LINE PIREU.

În sistemul roll-on / roll-off numai la autoturisme, în 1994, s-au exportat 24.474 bucăți, iar în anul 1995, 28.041 bucăți, atât la export, cât și la import.

În ceea ce privește tranzitul de mărfuri, acesta a fost în 1995 de 1,368 milioane tone. În procente față de anul precedent, creșterea este de 17,3 la sută. Creșterile sunt vizibile, dar se situează cu mult sub anii 1988-1989.

Numărul navelor ce au atins portul a fost sinuos în ultimii ani.

În anul 1993 au făcut escală în portul Constanța 3.474 de nave, în anul următor 3.466, pentru ca în 1995 cifra să ajungă la 4.261, ceea ce înseamnă o creștere de 18,7 la sută.

Portul Constanța are caracteristici existente și-n dezvoltarea spre cota finală ce-i permit ca în anii următori să aspire la creșteri substanțiale ale traficului. Acestea sunt prezentate succint în tabelul de mai jos:

CARACTERISTICI	U/M	PORTUL DE NORD	PORTUL DE SUD existent	PORTUL DE SUD final	TOTAL
Aria totală	ha	789	2837	2837	3626
din care: pământ	ha	484	610	1300	1784
apă	ha	305	2227	1537	1842
Lungimea digurilor	Km	3,50	10,46	11,46	14,96
Lungimea cheurilor	Km	15,45	13,07	50,0	65,45
Număr dane	no.	82	50	200	282
Adâncimea bazinelor	m	7 ÷ 14	7 ÷ 19	7 ÷ 22,5	7 ÷ 22,5
Capacitate trafic	mil./ tone/an	63,5	20,0	170,0	233,5
Capacitate navă	DWT x 1000	65-80	165	250	250



Terminalul de containere

Portul are deci sectoare specializate pentru traficul produselor petrolifere, minereu, cărbuni, cereale, terminal containere, laminate, mărfuri generale de platformă și magazie. Pe măsura

evoluției traficului și tehnologiilor, sectorizarea portului se va adapta în consecință.

În danele portului au acces petroliere și mineraliere de mare capacitate. Acostarea petrolierelor de mare tonaj - 150.000-165.000 TDW - se face la molul de sud, unde s-a construit o estacadă prevăzută cu instalații speciale pentru încărcarea și descărcarea automată a petrolului. Pentru minereuri și cărbuni s-a dat în exploatare o nouă capacitate specializată pentru operarea vrachierelor de 150.000 - 170.000 TDW.

În vederea satisfacerii nevoilor de trafic, portul Constanța este echipat cu 154 macarale cheu cu o capacitate între 3,0 și 50 tf, 10 poduri descărcătoare de 20-50 tf pentru mărfuri în vrac, 2 porteinere de 40 tf, 6 instalații pentru încărcarea mărfurilor în saci și vrac, 2 instalații pneumatice plutitoare și 2 pe dană pentru cereale, 1 instalație pneumatică plutitoare pentru ciment vrac, 35

instalații pentru predarea - primirea produselor petroliere, 94 macarale mobile de 11,5-250 tone, 18 macarale plutitoare de 16-100 tone ș.a.

În port sunt amenajați 39.000 mp suprafețe magazii, 172.200 mp platforme, un sistem feroviar complex cuprinzând 190 km linii ferate legate la sistemul național și prin aceasta la sistemul european, precum și un sistem rutier de aproximativ 100 km racordat la rețeaua națională și europeană de șosele și autostrăzi. La 25 km de orașul Constanța se află Aeroportul internațional *Mihail Kogălniceanu* ce facilitează legături rapide interne și internaționale între oamenii de afaceri și managerii interesați în afaceri portuare. Fiind alăturat Constanței la care are acces direct, portul beneficiază de toate înlesnirile oferite de oraș (al doilea ca mărime al României), precum și de cele ale litoralului adiacent.

Portul Constanța oferă facilități și servicii specializate pentru desfășurarea activităților de transport și economice desfășurate de: șantiere de reparații nave echipate cu două docuri uscate cu lățime de 48,0 m și 58,0 m, lungime 360 m și adâncime de 10 m, două docuri plutitoare de 8.000 tone și 15.000 tone, un doc plutitor de 4.500 tone (al societății *SORENA S. A.*), cheuri de armare, instalații de ridicat cu o capacitate de până la 480 tone; bază de reparații navale fluviale echipată cu plan de înclinat și platforma de lucru; remorcaj maritim și fluvial efectuat cu 18 remorchere de 600-4.800 CP; 3 pilotine și servicii specializate în aprovizionarea navelor.

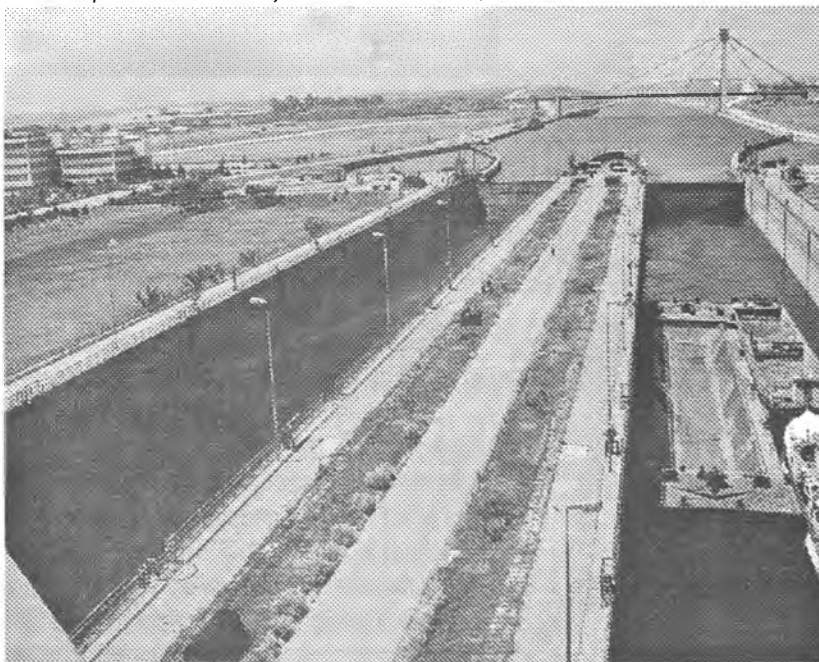
În portul Constanța se desfășoară o permanentă acțiune de modernizare a sistemului de comunicații și infrastructură, a echipamentelor și utilajelor.

Excepționale posibilități pentru preluarea traficului de mărfuri în tranzit, în continuă creștere, vor oferi portului Constanța-Sud o poziție specială, fiind conceput pentru ca în final să primească nave de până la 200.000 TDW. Aici debarșează, cum s-a arătat în capitolul precedent, Canalul Dunăre - Marea Neagră, astfel că în port au acces și navele ce transportă mărfuri prin acest canal spre și de la porturile dunărene.

Pentru transbordul în nave fluviale s-a prevăzut posibilitatea de acces a barjelor în bazinele maritime printr-un canal în interiorul noului port, între bazinul de minereu și cel ce de debarșează a canalului, precum și realizarea unui bazin fluvio-maritim cu adâncimi mai reduse (până la 7,5 m). La danele din acest bazin au fost amenajate sectoare de transbordare a minereului, cocsului și cărbunelui, iar în viitor și a mărfurilor chimice în vrac, a cimentului și laminatelor cu legături complexe mecanizate prin benzi transportoare, convergere și alte sisteme, cu dane maritime și depozitele adiacente acestora.



Bazinul de petrol



Intrarea în Canalul Dunăre - Marea Neagră

De maximă importanță pentru atragerea partenerilor străini a fost realizarea în portul Constanța Sud a sectoarelor cu regim de acostare de ZONĂ LIBERĂ. Prin statutul său special și



Molurile 1 și 2 din Constanța Sud în apropierea cărora se află situată Zona Liberă

foarte favorabil din punctul de vedere al facilităților fiscale și vamale - respectiv scutirea de la plata impozitului pe profit, a accizelor și TVA-ului, Zona Liberă Constanța Sud constituie un punct de interes atât pentru oamenii de afaceri români, cât și străini.

Un alt avantaj major oferit de Zona Liberă Constanța Sud investitorilor străini îl reprezintă *poziția geografică favorabilă pe plan european*, pentru regiunile central europene fără ieșire la mare, ca și pentru cele din țările din Orientul Îndepărtat și Africa de Sud interesate de relații comerciale cu zonele sud-estice și central europene.

Începând cu anul 1991, Zonei Libere Constanța Sud i s-a acordat din partea factorilor de decizie o atenție mult mai

mare. Fiind considerat obiectiv de investiție, în baza Hotărârii Guvernamentale nr. 382 / 1991 și Legii 79 / 1992 pentru continuarea amenajărilor s-a acordat Administrației Portului Constanța un credit bancar de 2.000 milioane lei.

Suprafața Zonei Libere s-a delimitat prin anexa nr. 1 a Hotărârii nr. 410 din 16 august 1993. Aceasta este de 177 ha de teren câștigat asupra mării prin realizarea de umpluturi rezultate din excavațiile Canalului Dunăre - Marea Neagră.

Zona a fost împărțită în trei platforme:

Platforma nr. 1

în suprafață totală de 26,7 ha destinată capacităților de producție și de depozitare. Suprafața concesionabilă este de 94.871 mp din care s-au concesionat 84.535,2 mp în baza a 24 contracte de concesiune. Platforma are 13.200 mp spații de depozitare acoperite date în exploatare pe baza unor contracte de închiriere și depozitare. S-au mai amenajat 20.482 mp spații de depozitare neacoperite date în exploatare. Platforma are de asemenea 233 m fronturi de acostare unde se află dana nr. 119.

Platforma nr. 2

are o suprafață de 10,3 ha cu spațiu concesionabil de 86.000 mp ce urmează a fi scos la licitație în trimestrul III al anului 1996.

Platforma nr. 3

are o suprafață totală de 140 ha, din care 40 ha luciu de apă și 1.913 m fronturi de acostare aflate în exploatare. Pe această platformă urmează să se amplaseze o serie de obiective după preluarea sa de la Administrația Portului Constanța - R. A.

Interesul pentru Zona Liberă din portul Constanța a apărut înainte de anul 1989. Numeroase firme străine precum HAMCOCK din Australia, VOEST-ALPINE din Austria, COMPANIA RIO VALEDOCE din Brazilia ș.a. au făcut oferte pentru colaborarea în exploatarea Zonei Libere, în amenajarea instalațiilor de transbordare a minereurilor în vrac.

Datorită importanței excepționale a Zonei Libere, pentru administrarea și exploatarea comercială s-a înființat, în baza Hotărârii de Guvern nr. 410 din 16 august 1993, Regia Autonomă Administrația Zonei Libere Constanța Sud. Activitatea Administrației Zonei Libere a fost reglementată prin *Regulamentul de organizare și funcționare*, publicat în anexa nr. 2 a Hotărârii nr. 410.

Astfel, conform art. 5, Regia Autonomă Administrația Zonei Libere Constanța Sud, în calitate de *administrator al bunurilor din patrimoniu, administrează și asigură exploatarea platformelor, magazii, instalații, utilaje, clădiri social-administrative, grupuri sociale, stații de transformare etc. aflate în dotare proprie și colaborează cu toți agenții economici, persoane fizice și juridice, române sau străine, în activități de investiții și modernizări ale mijloacelor din dotare.*

Regulamentul fixează, de asemenea, și activitățile ce se pot desfășura în Zona Liberă: manipulare, depozitare, sortare, măsurare, ambalare, condiționare, prelucrare, fabricare, marcarea, testare, licitare, vânzare-cumpărare, expertizare, dezmembrare a mărfurilor, transportul și expedițiile interne și internaționale, organizarea de expoziții, operațiuni de bursă și financiar bancare;

înființarea de cantine și restaurante, precum și magazine de desfășurare sau comercializare en gros sau en detail, în perimetrul Zonei Libere; închirierea sau concesionarea clădirilor, terenurilor, spațiilor de depozitare; controlul calitativ și cantitativ al mărfurilor; aprovizionarea mijloacelor de transport care operează în zona liberă; prestări de servicii. (*Monitorul Oficial al României*, an V, nr. 216, 2 septembrie 1993).

În urma licitațiilor organizate în anii 1994-1995, lista utilizatorilor din Zona Liberă a sporit. Între cei mai importanți se situează: *BRIMEX LTD. ROMANIA, BANKCOOP, IUS BRAȘOV, ANA ELECTRONIC, COPECHIM TRADING, GRIVCO INTERNATIONAL, JAMAVE S.R.L. SPANIA, METROPOL S.A., ROMTRANS S.A., STAR ELECTRONICS, VIE-VIN MURFATLAR*, cu care s-au încheiat contracte de concesionare pe o durată de 50 de ani. S-au mai semnat contracte de locațiune cu *BANKCOOP, INDUSTRIAL EXPORT* și *ROMNED*, iar cu *PETROMIN S. A. și ROMLINE S. A.* contracte de prestări de servicii (cheiaj).

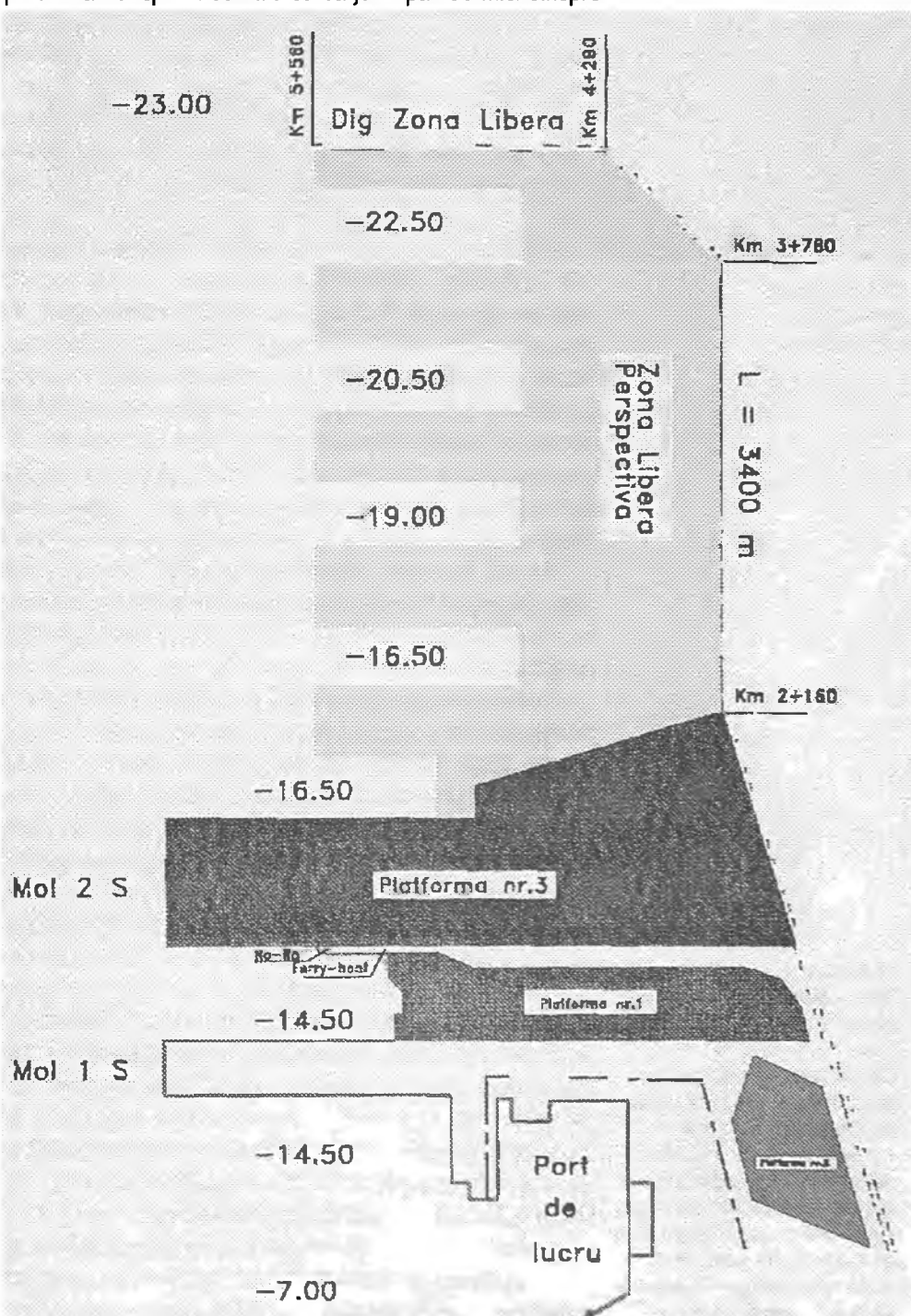
După ridicarea embargoului asupra fostei Iugoslavii a apărut un interes din partea unor firme iugoslave, grecești și rusești, preocupate în a transporta cereale cu barje în partide mici dinspre centrul Europei pe canal pentru construirea unor silozuri în molul III al Zonei Libere necesare stocării și reexportării pe mare. S-au primit oferte concrete de realizare a unui siloz în danele 129-131 din partea firmelor *EAST POINT HOLDINGS LTD* din Iugoslavia și *PAN ROMERA S.R.L.* În urma analizării celor două oferte s-a ajuns la concluzia că cea a firmei *EAST POINT* este completă, urmând să se perfecteze un contract de asociere în participațiune.

Pentru a întări capacitatea portului Constanța de a deveni centru de distribuție, este prevăzută a se construi în molul II S, incinta III din Zona Liberă, în trei etape un terminal de containere, după cum urmează:

- 2 dane dotate cu două port-containere de 50 tone cu o capacitate de 160.000 TEU/an;
- o dană și trei porttransportoare de 50 t, cu o capacitate de trafic de până la 455.000 TEU/an;
- încă două dane și trei porttransportoare de 50 t. Capacitatea finală a noului terminal va fi de 800.000 containere convenționale, anual.

Proiectul acestui terminal figurează și între proiectele prioritare în cadrul cooperării dintre România și Japonia, urmând a se definitiva studiul pe baza căruia Guvernul Japoniei va acorda un împrumut pe termen lung dedicat acestui terminal.

În perspectivă Regia Autonomă Administrația Zonei Libere Constanța Sud mai este preocupată de modificarea Hotărârii de Guvern nr. 410 din 1993 pentru *instituirea regimului de zonă liberă și în complexul portuar Basarabi* pe o suprafață de 11,4 ha ce ar aduce avantaje S. C. UTILAJ GREU S. A. din localitate și altor firme interesate în asamblarea de piese și accesorii.



Schema de amplasare a Zonei Libere Constanța Sud

Prin poziția geografică avantajoasă, complexul portuar Constanța și canalul Dunăre - Marea Neagră facilitează legătura avantajoasă cu țările din Europa Centrală și de Nord. Portul Constanța se află la capătul magistralei de comunicații de ape interioare Rhin - Main - Dunăre care traversează Europa de la N-V spre S-E și leagă bazinul Mării Negre de cel al Mării Nordului. Finalizarea în anul 1992 a canalului Rhin - Main - Dunăre *, a creat un adevărat culoar de navigație europeană, portul Constanța aflându-se la extremitatea sud-estică a acestuia, ceea ce îi asigură nu numai o amplasare strategică, ci și perspective reale de dezvoltare. Distanța navigabilă dintre Rotterdam și Constanța se reduce la aproximativ jumătate, de la cca 6.000 km pe vechiul drum maritim, la cca 3.000 km pe canal, ceea ce permite acoperirea ei în numai trei zile și 8 ore față de 11 zile pe ruta clasică.

Specialiștii în activități portuare și în transporturile maritime și fluviale sunt unanimi la aprecierea că marele complex portuar Constanța, împreună cu Canalul Dunăre - Marea Neagră, constituie unul din principalele porturi și căi de navigație strategică europeană. Analizii consideră că portul Constanța va îndeplini funcțiile portului Rotterdam pentru partea de est a Europei.

Prin poziția sa geografică, România și principala sa poartă maritimă Constanța vor juca un rol unic în realizarea *preconizatei zone de cooperare pontico-danubiană sau a pieței economice a Mării Negre*, cum a fost denumită.

Demersurile diplomatice internaționale pentru crearea mecanismelor de colaborare între țările riverane ale Mării Negre s-au concretizat la 25 iunie 1992, la Istanbul, la întâlnirea șefilor de state și de guverne interesate în semnarea Declarației politice prin care se pun bazele internaționale de concurență.

Crearea *pieței economice a Mării Negre* suscită un interes deosebit tocmai datorită căii navigabile Rotterdam -Constanța și deschiderii spre Bosfor, Suez, Zona Golfului și Orient. Întreaga regiune geografică Est-Africană, peninsula Arabică, India și Orientul Îndepărtat vor beneficia prin portul Constanța, ca verigă în rețeaua transporturilor maritime mondiale, de o cale mai scurtă și mai economicoasă spre centrul și nordul Europei.

La aceleași concluzii a ajuns și firma de consultanță FREDERIC C. HARRIS din Olanda, care a realizat în colaborare cu Coopers & Lybrand și portul Rotterdam, în anii 1991-1992, în cadrul programului de sprijin al țărilor din estul Europei, susținut de guvernul olandez, un amplu studiu în portul Constanța, concretizat în *Planul general de dezvoltare pentru portul Constanța (Master Plan)*.

Amplul document întrezărește posibilități deosebite de dezvoltare a portului Constanța în viitorul apropiat. Se estimează o creștere a volumului de mărfuri generale și în special a traficului de containere, specialiștii olandezi recomandând extinderea acestuia în zona de sud a portului.

În așa-numita *insulă centrală*, dezvoltarea trebuie să se zelizeze pe baza investițiilor făcute de companiile care solicită o suprafață de front de apă. Aici este proiectat a se realiza un terminal pentru gaze lichefiate. Recent, două companii americane și-au exprimat interesul pentru constituirea unei societăți mixte cu companii românești în vederea realizării acestui terminal.

În viziunea autorilor Planului general de dezvoltare al portului Constanța și în zona de nord a portului există posibilități de eficientizare a operațiunilor și de ajustarea folosirii terenului aparținând diferitelor terminale.

Având în vedere prognozele, dezvoltarea viitoare a portului Constanța este concepută într-o viziune modernă și complexă prin aplicarea conceptului de *Zonă de Activitate Logistică*, ceea ce creează posibilitatea sporirii traficului, atragerii de noi activități și creșterii cifrei de valori.

Aplicarea acestui concept în portul Constanța este posibilă datorită faptului că acesta beneficiază de o mare parte din facilitățile cerute: infrastructură pentru transport pe apă și pe uscat, sectoare specializate de activitate portuară, terminal multifuncțional, terminal Ro-Ro și ferry-boat, sistem modern de telecomunicații, zonă liberă etc. Urmează finalizarea unor noi facilități suplimentare după cum urmează: sistem pentru dirijarea traficului de nave; proiectul de informatizare a portului; sistemul de colectare-stocare și prelucrare statistică a datelor; servicii de consultanță logistică și management profesional etc.

Aplicarea conceptului de Zonă de Activitate Logistică și *introducerea transportului multimodal door-to-door*, vor transforma portul Constanța în principalul centru de depozitare, distribuție și tranzit în zona de S-E a Europei.

Dezvoltarea transportului multimodal este legată de aplicarea obiectivelor cuprinse în Strategia de Restructurare și Dezvoltare a transportului în perioada 1995-2005 ce își propune consolidarea poziției României ca țară de tranzit aflată la întretăierea unor importante rețele comerciale internaționale. Portului Constanța îi revine un rol de bază în aplicarea acestui obiectiv. Pași în direcția

* Canalul

Rhin - Main -Dunăre a fost gândit încă din vremea lui Carol cel Mare (784-814). Construcția își are începuturile în anul 1921, lucrările fiind realizate în etape. Acestea au durat mai bine de 30 de ani. Deschiderea oficială a canalului, numit și *Canalul Europa*, a avut loc la 25 septembrie 1992. Pe parcursul Bamberg-Nürnberg-Kelheim, canalul are o lungime de 171 km și 16 ecluze. Cheltuielile de construcție s-au ridicat la 4 miliarde de mărci. În viitor de canal vor beneficia 11 țări.

dezvoltării transportului multimodal s-au făcut. Există 78 căi ferate, terminale șosea-cale ferată-cale fluvială, linii de feribot și Ro-Ro spre Turcia și urmează realizarea spre portul Poti-Georgia.

Portul Constanța și-a stabilit prin echipa managerială ca obiectiv să devină o placă turnantă pentru rutele comerciale internaționale la care se conectează; să fie un port principal de tranzit pentru mărfurile având originea în țările riverane Mării Negre, Nordul Africii, Orientul Mijlociu și Orientul Îndepărtat, să fie un punct de joncțiune pentru fluxurile de mărfuri din Federația Rusă spre Europa și invers; să fie port principal pentru așa - numitul *short sea shipments* ; să fie un centru de distribuție unde navele maritime încarcă și descarcă mărfuri având drept origine/destinație piețele înconjurătoare.

Evoluția și schimbările produse în structura activității portuare au impus căutarea unor soluții de îmbunătățire a cadrului juridic, punerea acestuia în concordanță cu prevederile constituționale, precum și armonizarea cu legislația din țările Uniunii Europene.

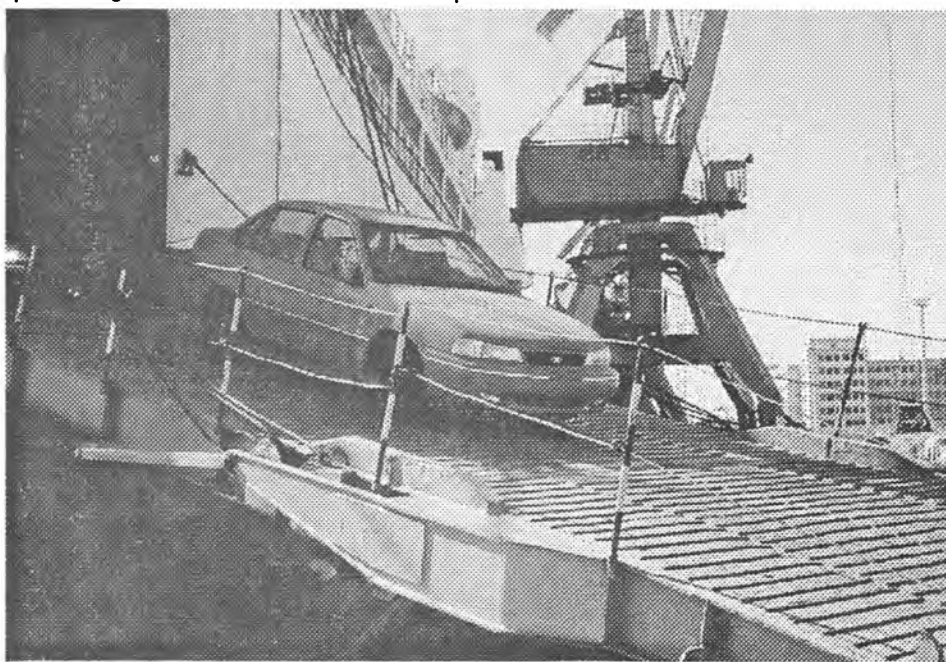
Prin proiectul *Legii porturilor* se va legifera *autoritatea în domeniul portuar* care va fi ca și până acum Ministerul Transporturilor. Autoritatea în domeniul portuar elaborează și coordonează politica portuară și prognozele de dezvoltare în sistemul portuar național. Acestea i se subordonează și administrațiile portuare. Proiectul stabilește o diferență clară între căpităni, *organe portuare cu atribuții privind siguranța și controlul navigației în port* și administrațiile portuare, *agenți economici, cărora le revin obligații de administrare a domeniului portuar și asigurare a serviciilor publice portuare*. Urmează să se realizeze, după aprobarea proiectului noii legi, și în portul Constanța un Comitet Consultativ ce va avea rolul de a analiza propunerile de alocații bugetare, planurile de dezvoltare ș.a.

Reglementări importante sunt prevăzute în domeniul regimului muncii în porturi, prin constituirea comisiei de muncă.

Deschiderile realizate după anul 1990 au permis conducerii portului Constanța să inițieze relații internaționale, activitate extrem de importantă pentru promovarea imaginii și potențialului de activitate. Administrația Portului Constanța este de la 1 decembrie 1991 membru al *Asociației Internaționale a Porturilor*, înființată la Los Angeles în anul 1955, ce numără în prezent 237 membri plini și 107 membri asociați din 81 de țări. Directorul general al Administrației Portului Constanța a fost cooptat ca membru al Comitetului pentru Facilitarea Comerțului. În această calitate a propus ca teme de discuție *Noi Piețe și Rolul portului Constanța ca centru de distribuție în zona Mării Negre*. Din anul 1994, portul Constanța a devenit membru al *Asociației Internaționale a Orașelor Porturi*, înființată în anul 1988 la Le Havre. Ca membru activ, conducerea portului a participat la reuniunile de la Montreal și Bruxelles.

Portul Constanța este membru fondator al *Comitetului Mediteranean al Transporturilor*, participând la toate acțiunile organizate de această asociație, între care conferința de la Limassol din mai 1994 și conferința de la Casablanca din octombrie 1994. Administrația Portului Constanța R.A. poate fi astfel la curent cu o serie de proiecte promovate și informațiile cu privire la porturile din Marea Mediterană și Marea Neagră.

La împlinirea centenarului inaugurării lucrărilor de construcție și modernizare a portului Constanța, se poate afirma că speranțele și gândurile conducătorilor României, ale inginerilor și constructorilor de acum un veac au fost împlinite cu prisosință. Portul Constanța și Canalul Dunăre - Marea Neagră se situează între cele mai mari realizări ale poporului român din toate timpurile. Scrutând viitorul, se poate afirma că portul Constanța și Canalul Dunăre - Marea Neagră vor transforma România într-un punct nodal de o excepțională importanță și interes pentru traficul de mărfuri mondial. Ca port principal al Mării Negre, Constanța va deveni în pragul mileniului III, o adevărată *placă turnantă* pentru rutele comerciale care leagă Europa cu Orientul Mijlociu, Orientul Îndepărtat, Nordul Africii și de asemenea cu țări din Federația Rusă cu Europa de Est și Centrală.



Trafic Ro - Ro,
ROMTRANS,
Constanța Sud

Portul Constanța 1896-1996

Summary

The Port of Constantza
from 1896 to 1996

Chapter 1

From Tomis Harbour to Constantza Port of 1895

Beginnings and Development of Tomis Harbour between the 6th and the 1st Centuries BC

The Romanian seaside and the region between the Danube and the Black Sea called *Dobrudja* have been the gateway through which, since remotest times, the Getae, the Greeks, the Romans and, later on, their descendants - the Romanians - performed exchanges with other peoples in point of their material and spiritual creation.

Among the oldest settlements on the Romanian coast that played a very important part in rendering an efficient traffic of goods from and towards the Romanian area was Constantza harbour, being at the same time a factor of cultural, material and spiritual irradiation over a vast geographical area during various historical epoch.

The beginnings of Constantza city are lost in the mist of time. No precise information has been preserved regarding the birth of the settlement in the peninsular area of the locality. Archaeological discoveries confirm the fact that a compact population lived in the area before the Greek colonization. Underwater archaeological research performed from Cape Caliacra southward evidenced that the Thracians were active navigators. These discoveries also confirm some information in Herodotus and Diodorus's works referring to the Thracians' maritime activity.

Systematic archaeological diggings in the park of *St. Petru and Pavel* Cathedral in Constantza brought to light from lower layers of the earth dwellings in the form of huts with well trodden clay floors which illustrate the Getae's way of life before the Greeks' coming.

The identification of the pre-colonial settlement of the Getae-Dacian population led to the conclusion that the natives used the gulf and its dips to provide themselves a living.

Underwater research showed that the shore-line looked much more different in ancient times.

The raise of the Black Sea water level caused that a large part of the seaside in the area of Cape Constantza be covered by the sea water nowadays. It is quite understandable that, at the beginning, the Getae-Dacian harbour was a natural one.

It is also possible that some harbour facilities may have existed but the underwater researches revealed nothing of the kind.

Those who were *to re-establish* the settlement and to add brilliancy to it the Greeks were. The old Hellenians showed an early interest in the western coast of Pontus Euxinus. An episode of the legendary expedition of the Argonauts, the one referring to Medea's deed would have taken place, as Ovidius also mentions, on the site on which the city of Tomis was to be built.

Foundation of the Greek colony of Tomis was highly favored by the stage of social and economical development reached by the Getae. It was this stage that allowed the settlement of Hellenians by agreement and collaboration.

The date when the first Greeks from Miletus came to this area is placed, according to some historians, between the year 657 BC when the city of Histria was founded and 570 BC, the year of the foundation of the city of Odessos (Varna). Archaeological sources confirm beyond any doubt the existence of the city of Tomis as early as the 6th century BC.

According to reliable historical sources Constantza is known to have been named Tomi, Tomis, Tomos, Tomoe, Tomeis, Tomeos in the beginning. Mostly used in the Greek sources was the name of Tomis or Tomeos and in the Latin ones - that of Tomi.

Starting with the first dwellings improvised by the Greeks of Miletus on the promontory, Tomis enjoyed, since early times, the political regime of *polis* having a stable organization, its own territory, its political and administrative identity, with the harbour and its facilities being a part of it.

Harbour buildings have been started since the first stage of its development, meaning the period between the 6th and the 3rd centuries BC. Underwater findings demonstrated that some of the buildings date as far back as the 4th and the 3rd centuries BC. Numerous traces of material culture have consistently proved the commercial role of Tomis even since its initial stage of development when it was a natural harbour.

Diggings in the park of the Cathedral brought to light pieces from amphoras of Chios which certainly belong to the second half of the 6th century BC and Clazomene, Ionic pottery from an older epoch.

The main directions of the maritime commerce performed by Tomis are given by the trading partners like the Aegean islands and the colonies on the left and northern side of the Aegean Sea.

The city of Tomis had trading relations with the Isle of Lesbos, the Isle of Thasos, as well as

with Sinope, Rhodos, Cnidos, Cos, Paros etc.

The Greek ships brought amphoras, luxury vases, cloth and linen, gold and silver adornments, spices, papyrus, oils, wines to the city of Tomis and they were loaded here with grains, cattle and sheep, honey, cheese, fish, game, slaves etc.

About the year 260 BC an important event took place in this area, called by historians "The War of Tomis". Strongly supported by Byzantium, the city of Tomis successfully fought against Callatis, allied with Histria by that time. The event stimulated the subsequent development of both the harbour and the settlement.

After a short period of time when it participated in the union achieved by Mithridates, King of Pontus, the city and harbour of Tomis became for a short time part of the Roman Empire and then part of the state created by Burebista, the great king of the Getae-Dacians.

In the years 29 - 28 BC Rome brings its control over the city of Tomis, but this time the Roman rule is to last for several centuries.

Tomis Harbour Under The Roman Rule

Roman conquerors paid special attention to the consolidation of their positions on the western coast of the Black Sea by establishing the institution of *Prefectura Orae Maritimae*. Tomis gets to know a particular development so that, in the 2nd century BC, it becomes the most important settlement on the western coast of the Black Sea, being referred to in sources as *the splendid city of the Tomitans*.

The Romans raised some hydrotechnical constructions in the harbour of Tomis, but these couldn't be brought to light due to the superposition of the modern works. The quays of the port were situated at about 20 - 30 m to the right of the *Roman Mosaic Edifice*. Based on the vestiges discovered so far, one drew the conclusion that the precincts of the Tomis harbour during the Roman period was of about 2 km.

Discovered in 1959, the monumental building named by the archaeologists *the Roman Mosaic Edifice* is thought to have had a direct connection with the trading activity of Tomis harbour. Built on three terraces of the western cliff of the harbour the edifice was designed to link the settlement with the harbour platform. This is where the merchants, the shipowners, the sailors and the notable people of the town met to do business, to discuss economical and political matters, to watch the ships coming or leaving the harbour.

The archaeological material found in those eleven rooms used as warehouses and store rooms may offer an adequate image of goods that were handled in the harbour at that time, as well as the areas where they came from. There were found 120 complete amphoras, large iron ore ingots, pieces of colophon or resins like maxtix and stirax.

In front of *the Roman Mosaic Edifice* there were discovered rooms with a side length of 12 m, disposed in a zig-zag line. It has been advanced the opinion according to which the quay walls might have been disposed in the same zig-zag line, this being a solution to increase the mooring space of the harbour with the aim allowing a great number of ships to come.

Two hundred meters east of *the Roman Mosaic Edifice* the town administration built the public thermal. Thus this area has become the most important and the most animated part of the city of Tomis. Starting with the magistrates and ending with the slaves, Tomis harbour is sure to have had enough personnel trained for various works in the port.

As the rich archaeological material and the numerous inscriptions discovered at Tomis prove, the merchants and the shipowners had profitable business with the great ports of the time such as: Byzantium, Cyzic, Smyrna, Athens, Alexandria, Heraclea Pontica, Prusa, Palmyra etc.

Goods that transited the port of Tomis were coming from its hinterland which included not only the area between the Danube river and the Black Sea, but also vast regions on the left bank of the river. A flourishing trade was performed with products from the workshops of the town's artisans and products brought from abroad.

During this period of time Tomis supplied wheat, fish, skins and pelts, iron ore, timber, ropes, woven materials etc. to the ports with which it established veritable maritime lines. From the other ports wines and fine drinks, adornments and perfumes, purple, weapons etc. were brought to Tomis. Merchants from Alexandria, Byzantium, Prusa and Nicomedia came to settle here. Mention should be made of a powerful board of shipowners successfully acting in Tomis during the Roman period.

In the 3rd century BC the progress achieved both by the port and the city led to the building of a new district in the upper part of the city, that was given the name of Constantia or Constantiana,

which later on the name of Constantza was derived from.

Although the region between the Danube and the Black Sea and the Tomis harbour enjoyed special attention from emperors like Valens (364 - 378), Anastasius (491 - 518) and particularly Justinian (527 - 567) they could not be protected from being attacked and invaded by the Barbarian peoples, with heavy consequence for the inhabitants' lives and the trading activity of the port.

At the beginning of the 7th century Tomis continued to play an important role in the maritime trade as it was demonstrated by the cargo found on board of a Byzantium ship sunk at Jassi Ada, a small island in the Aegean Sea.

About the year 680 Tomis was again attacked by a powerful army of Slavs and Avars that destroyed most of the buildings and harbour facilities. Some of the inhabitants perished in battles, others were perhaps taken prisoners, but a great part of them escaped by refuge. Unfortunately, historical sources have poor information concerning these events which tragically put an end to the most flourishing period of the ancient city and port of Tomis.

Constantza - a Byzantine point of call and Port of Wallachia

Archaeological evidence proved that not long after the devastating attack of the Slavs and Avars, groups of inhabitants came back to Tomis. From that time on, the settlement was to be known under the name of Constantia or Constantiana, as its former district had been called.

After the 7th century, the western coast of Pontus continued to remain under the control of the Byzantine fleet which badly needed points of call in the Black Sea. So, Constantza had such a role of point of call as it gradually resumed its important position within the commercial and strategical maritime traffic.

Byzantine coins of the 9th - 11th centuries illustrate the trading activity in Constantza of that time. The port is mentioned as a point of call by the emperor Constantin VII Porfirogenet too, in his work *De administrando imperio*.

By the middle of the 13th century, the Black Sea basin opened to the Italian navigators, especially to those coming from Venice, Genoa and Pissa. The Black Sea, which was known in the epoch as *Mer Maiour*, *Mare Majus* or *Mar Maggiore* became a real *turn-table* for the European commerce. The majority of the medieval maps and charts of the 14th - 15th centuries as well as the portulans of the epoch that included the western area of the Black Sea also mention the port of Constantza.

Among the Italian sailors and merchants, the Genoese ones got commercial pre-eminence for themselves in the Black Sea. Documents in the archives of the Liguric Republic confirm the important and varied activity performed by the Genoese in the Romanian ports on the Lower Danube. Although precise information on the port of Constantza lacks, by way of analogy, it was concluded that the Genoese owned warehouses, a fortified point, dwellings for sailors and houses for merchants. The Genoese presence in the port of Constantza was preserved in the historical tradition as long as the 20th century.

Numerous travellers passing through the port beginning with the mid 19th century mentioned in their writings the remainings of the Genoese wharf in Constantza. In exchange of products brought here from over the sea such as: Lombard and Flemish cloth, silk, jewels, woven materials of cotton, spices, olive oil, ships were loaded with grains, salted fish and meat, honey and wax that were very much in demand on the markets of Constantinople, Pera and Italian cities.

By the middle of the 14th century the Romanians of Dobrogea reunited themselves under the rule of the despot Dobrotiță. In order to establish his domination over the coastwise sea lane this Dobrudjan ruler waged a long war against the Liguric Republic, which started about the year 1370 when documents of the time mention naval encounters and seizures of Genoese merchant ships at sea. With the aim of obliging Dobrotiță to put an end to the existing warfare, the Genoese of Pera barricaded the ports of the Dobrudjan seaside, a fact which caused serious decrease of the traffic and maritime activity in Constantza as well.

Under his successor, Ioanucu, the relationships with the Liguric Republic were finally settled. Because of the Ottoman danger, in 1388, Mircea the Old (1388-1418), Voivode of Wallachia, made Dobrudja an integral part of his country, thus extending the easternmost border of the state as far as *the Great Sea*. So, Constantza became the most important port of Wallachia and this fact contributed a lot to rendering the trade in the area vital again, both on land and at sea.

During the 15th century, the Ottoman Empire came to establish its rule over Dobrudja. Thus, the port of Constantza fell under the Ottoman rule and remained so for more than 450 years.

The Port of Constantza Under the Ottoman Rule Until the Mid - 19th Century

The new rulers changed the name of the town and the port into a Turkish one - Küstendje.

By the year 1653, among the speakers of Greek the port was known as Konstantza.

The port succeeded in maintaining its traffic and maritime activity, but it became subject of a severe state control, settled through legal provisions codified under the name of *Kanunname*. The port of Constantza acted as an outlet for the agricultural and food products and handicraft wares provided by its hinterland; it was also a transit and marketing centre of the goods coming from the trade on land in the central areas, and an import and export centre within the maritime trade of the Empire as well. From Constantza, ships were loaded with state supplies such as: grains, cattle, sheep, honey, wax, timber.

The role of Constantza port at that time was also confirmed by the information contained in a Turkish fireman of 1565 according to which the Voivode of Moldavia was obliged to bring 50,000 kg of barley to Constantza, a quantity that was to be re-embarked and shipped to Constantinople. Another document issued on January 15th, 1595 in Liov informs that about 1,000 ships were loaded with wheat at Constantza to be shipped to Constantinople.

Beside the Ottoman ships, many others coming from Trapezunt, Caffa, Samsun and Mediterranean ports moored in the port of Constantza. Some naval documents make mention of the presence of French ships in the ports on the Lower Danube. Evlia Celebi, a famous traveller of the mid - 17th century mentioned the existence of 40-50 warehouses for the storage of grains in the port of Constantza.

Alongside with grains: wheat, barley, rye, millet, flour; animals: sheep, cattle; animal products: cheese, lard, tallow, honey, as well as fish, wine, vegetables, fruits, salt etc. handicraft wares as woven materials, footwear, silk of Brusa, carpets and furs, were also handled through the port of Constantza.

Port dues were set by the state depending on the kind and quality of the goods, their place of origin and the merchant's religion. Moslems enjoyed a preferential tariff. Beginning with the second half of the 16th century the Dobrudjan ports on the western coast of the Black Sea had to face the powerful attacks of the Cossacks coming by ships. This fact made the Ottoman authorities consolidate their maritime presence in that part of the western littoral of the Black Sea and fortify the ports.

Reliable information about the port of Constantza by the middle of the 17th century came from Paul of Alep, a Syrian traveller who visiting the port found a well organized custom house and means for land transport. In 1714 the Frenchman Aubry de la Motroye travelled on the Lower Danube. Once arrived at Constantza, he noticed the existence of a modest settlement, frequently visited by Turkish caïcs.

The French Consul in Crimea, Charles Claudel Peyssonnel writing a book on the trade in the Black Sea confirmed that, at the half of the 18th century, many ships mooring in the port of Constantza loaded wheat for Constantinople. The information given by French diplomat are confirmed again by the Austrian official, Wenzel von Brognard, who found an important scaffold and warehouses made of stone that were especially built for the storage of wheat.

The traffic and maritime activity of Constantza port were severely affected by the frequent Turkish - Russian wars of the second half of the 18th century, many encounters having taken place in the hinterland of Constantza port. By the Peace of Kuciuk - Kainargi (1774), Russia obtained from the Ottoman Empire the right of free navigation on the Danube and in the Black Sea. In 1792 Austria obtained the same right.

Yet, the modifications contained by the treaties could not be rendered fully profitable because the territory of Dobrudja continued to remain the scene of military operations in the wars fought in 1806-1812, 1828-1829 and 1853. In the years 1809 and 1829 the town of Constantza was the target of powerful attacks, of plunder and destruction which turned the settlement to ruins. Nevertheless, remarkable personalities present in the region at that time as the Marshal to be von Moltke and Hector Bearn wrote down in their notes interesting data concerning the port of Constantza. After 1830 the region between the Danube and the Black Sea drew the attention of various people, being examined with great interest by Romanian and foreign politicians, military men, economists, journalists.

In 1839 the British Consul, Robert Gilmour Calghoun visited Constantza. He thoroughly examined the port and made a draught of the roadstead and the gulf. The English diplomat estimated that by extending the existing constructions, the port of Constantza would accommodate 50

to 60 vessels in the years to come.

Among the Romanian personalities making interesting estimations upon the port of Constantza, perhaps the most valuable comes from Ion Ionescu de la Brad, who in 1850 provided an ample study of Dobrudja, at the request of the Ottoman authorities.

In his articles published in *Jurnal de Constantinople* which were subsequently gathered in the work *An Agricultural Excursion in Dobrudja*, in his correspondence with Ion Ghica, the well-known Romanian politician, Ion Ionescu de la Brad had the perfect intuition of the role and importance of Constantza port for the trade of the Romanian Principalities. The Romanian scientist proposed a project of laying out the port by building a breakwater to shelter the vessels.

The middle of the 19th century meant the closing of a stage in the evolution of Constantza port.

Its strategically important position would make the Great Powers improve the connection between Constantza and the Danube river, as they were engaged in the War of Crimea, whose first stage began in the summer of 1853.

Constantza Port as a Concern for the Great Powers and Romania (1855 - 1877)

After the hostilities had been moved to Crimea, the region on the right side of the Danube and the port of Constantza continued to be the object of special attention and military, commercial and political reckonings of France, Austria and especially the British Crown.

In July-August, 1855 two French missions studied and prospected the Direction of a road from the Danube to Constantza. From some of the members participating in the two missions extremely interesting data about the situation of the port and its development perspective have come down to us. Thus, Eugen Blondeau, unequivocally underlined in his notes *the best port of Dobrudja is Küstendje by all means with little effort a shelter for ships of 300-400 t could be obtained.*

In the summer of the year 1855 the Austrian leading circles brought to public attention the matter of building the Danube - Black Sea Canal and a company in charge with the project design and the port fitting out was founded. Unfortunately, the initiative could not be finalized. After the ending of the War of Crimea, by the Peace Treaty of Paris in 1856, a new and important legal framework was provided for the navigation and the ports to the Black Sea. The Pontic Basin was declared neutral and open to the merchant service of all the countries.

After the foundation of the European Danube Committee, England, Austria and France gave up the idea of building the canal. Option was made for the construction of a railway, a solution strongly supported by the English. With this concern, the English specialists investigated the port of Constantza drawing up the port fitting out designs.

Ch. Liddell and L. Gordon drew up a study concerning the Cernavoda - Constantza railway and the port of Constantza and published it in 1856 in London. A year later, a new work on the same subject belonging to Thomas Foster was published in the capital of England, as a proof of the increasing interest towards the port of Constantza. Captain Spratt and L. Gordon drew up a project of the constructions to be carried out in Constantza port such as: breakwaters, quays, marking of the basin limits, the entrance channel etc.

On September 1, 1857 the representatives of the Ottoman authorities and Robert Barkley, delegate of *Danube & Black Sea Railway and Küstendje Harbour Company Ltd*, an English consortium, signed the deed of concession of the construction works on the Cernavoda - Constantza railway and on the port of Constantza as well. The document also contained references to the importance of Constantza port, the fitting out of which had to start at the same time with the railway.

By a six provision document entitled *Convention on the Port of Küstendje* agreed by the English company and the Ottoman authorities, English investors were granted the right to build the port of Constantza together with its outbuildings, quays and warehouses in keeping with the designs approved by the specialists of the Ottoman Empire.

The Cernavoda - Constantza railway, 64.675 km long, was built in two and a half years time. At the inauguration festivities on September 22 / October 4, 1860 an official delegation of the United Principalities was also present.

The fitting out project of the port included the building of two breakwaters in view of carrying out a basin and a berthing space with wooden wharf of 200 m length. Until the end of 1876 only 90 m of the outer breakwater were built. In 1860 a lighthouse was built; later it came to be known as *the Genoese Lighthouse*. The lighting installation provided a visibility reaching as far as 9.5 Nm.

After the railway had been set to work and the construction works on the port had been started, the traffic and maritime activity gradually increased. Ships were loaded with grain, timber, skins

and pelts, cheese etc that came mainly from Dobrudja and from the Romanian territories on the left side of the river. The largest quantities of such products registered by the traffic of Constantza port were shipped to England, Greece, Turkey, Russia, Italy etc. Lambs, rams, wool were exported to the market of Constantinople.

Through Constantza port there were brought for home needs low quality cotton fabrics from England, footwear from Austria, food products as rice, wines, liqueurs and alcoholics from France. Till 1876 the first place within the maritime activity was held by the Turkish flag followed by those of Greece and England.

The re-opening of the Oriental Crisis in 1877 made Dobrudja the focus of the Great powers' reckonings. On July 15, 1877 a Russian military detachment occupied the port of Constantza which had been left by the Ottoman population before. In the autumn of the year 1878, Romania obtained its independence with heavy bloodshed payed by its sons in the battles fought on the Bulgarian territory against Turkey.

By the Treaty signed in the autumn of the year 1878 in the Congress of Berlin, the Great Powers recognized the country's independence and according to the Article 46 of this act the territory between the Danube and the Black Sea was reunited with Romania. A new era was opening for the port of Constantza that would place it in the position of the Main Maritime Gateway of Romania.

Preoccupations on turning the Port of Constantza into a national one (1878 - 1882)

After 1878, more and more Romanian politicians plainly declared themselves in favour of the orientation of the Romanian trade towards maritime waterways. King Carol I himself estimated that Constantza port would be of great importance for Romania's future commerce.

By order of the Romanian Government two reputable officers, Lieutenant Colonel Ioan Murgescu and Colonel Stefan Falcoianu separately studied Dobrudja and the maritime ports priding valuable proposals concerning their development.

In the autumn of the year 1878, King Carol I demanded from the Legislative Bodies the joining of the railways on the left of the Danube and the Cernavoda - Constantza railway as well as measures to be taken for the development of the region and port.

Constanta's choosing to become the main maritime port of the country was due to several factors among which the decisive ones were: land position, seashore high, depth of the Black Sea and especially the fact that the port was situated at the shortest distance between the Danube and the Black Sea.

Dobrudja's new conditions of development made the English Company sell the railway and the port facilities. A Romanian Committee estimated the works as being 13.5 million lei worth.

As a result of debates on May 21, 1882 the Parliament of Romania adopted the Law concerning the buying over of Cernavoda - Constantza railway and Constantza port facilities for the amount of French francs of 16,800,000.00 in gold. The contract between the Romanian state represented by Colonel Nicolae Dabija and the delegate of the English company was concluded on November 9, 1882. There were bought over: quays, breakwaters, crafts, warehouses and buildings owned by the English in the port of Constantza; houses in Medgidia and Cernavoda, the railway, marshaling yards, railway stations, roundhouses, workshops for repairs, the park of locomotives and carriages, the work-rooms with machines and tools. Alongside with the assets enumerated in the lists of inventory there were also handed over the documents referring to the conventions signed by Turkey with the *Danube & Black Sea Railway Company Limited*.

Studies and Projects Concerning the Construction of Constantza Harbour

Constantza harbour's becoming the property of the Romanian state allowed the responsible authorities start drawing up studies and projects for the construction and modernization of the harbour. For lack of a technical body specialized in hydrotechnical works the government addressed some reputable foreign specialists in the field. The first was Charles Hartley, chief engineer of the European Danube Committee.

Charles Hartley's Project

On the 10th of November, 1881 Charles Hartley submitted his project to be approved. The basic idea that guided Hartley's project was the creation of the inner harbour area by building two curvilinear breakwaters with lengths of 1.220 m and 1.168 m respectively, so that a port basin of

110 ha might have been delimited.

The project was not accepted as it foresaw no outer harbour to provide the vessels protection against the NE winds and sands which might have obstructed the entrance fairway as well as the possibilities of the port to develop in future.

Voisin - Bey's Project (see page 57)

In 1886 Voisin-Bey, Director of Construction Works on Suez Canal was asked to design the port of Constantza. The French specialist proposed the building of a curvilinear breakwater, N-S oriented having a length of 1.600 m which increased the inner harbour area considerably. The design of the South breakwater did not allow a subsequent development. The project was rejected by the Romanian authorities because it provided a too narrow entrance fairway and it foresaw neither the development of quays nor possibilities to build the port railway network.

After three unsatisfactory experiments the Minister of Public Works created in 1888 a special service for the study, design and execution of the works, managed by engineer I. B. Cantacuzino with engineer A. Guérard, Director of the port of Marseille acting as an adviser.

I. B. Cantacuzino's Project (see page 58)

After having performed numerous studies of the ground, the team led by I. B. Cantacuzino submitted the first project in 1892 that the Technical Committee studied and made some remarks on it.

Taking them into account I. B. Cantacuzino made the required modifications designing a new project. The building of a N-S orientated breakwater of 1.220 m long and a South breakwater of 630 m long was proposed. Engineer I. B. Cantacuzino's project provided space for building silo-warehouses, storehouses, the basin for installations for the export of oil etc.

This project was analyzed by A. Guérard, Director of the port of Marseille.

Engineer A. Guérard's Proposals - The conclusions drawn by the Superior Technical Committee

On March 10, 1893 A. Guérard presented a report on I. B. Cantacuzino's project in which he laid stress on six items: the harbour area, the form and orientation of the outer works, the fitting out of the inner harbour, the type of works, the warehouses with silos and the entrance to the port. A. Guérard's report was analyzed by the Superior Technical Committee who made recommendations on the construction and arrangement of quays, platforms, the orientation of breakwaters etc.

Gh. Duca and Anghel Saligny's Projects (see page 60)

In 1898 engineer Gh. Duca proposed some modifications of the project designed by I. B. Cantacuzino. These aimed at the length of quays, the emplacement of the silo-warehouses and the construction of a special basin for oil. The most important drafts proposed by Gh. Duca referred to the change of emplacement for the silo-warehouses and the oil basin which foreshadowed to be the most important sectors of the port. After Gh. Duca's death in 1899, the management of the works on the port was entrusted to the reputable engineer A. Saligny.

Due to the difficulties arisen during the building operations of the quays and the stone heaving of the old basin, A. Saligny found himself in the position to propose the modification of the general project. Thus, he suggested the prolongation of N-W quay by 150 m with the aim of obtaining enough space for the vessels to berth in line with the silo-warehouses.

Saligny also designed two new piers for wooden products, cattle and the hauling-up slip. He re-designed the oil basin inside the harbour. The project created the possibility of a further extension in future through the increase of the area gained from the sea.

Even since its project stage the port of Constantza has been conceived to become mainly a port for the export of the principal products of the Romanian economy: grain, oil and wooden products, and a transit port for some European countries situated in the centre and the North of the continent.

The Bridges Across the Danube and the Cernavoda - Constantza Railway Lasting and Durable Connections with the Port of Constantza

A safe and fluent transport towards the port of Constantza and from the port towards the interior of the country could be provided only by building bridges across the Danube and a new railway from Cernavoda to Constantza.

On the 10th of December, 1882 the Romanian state bought the Cernavoda - Constantza railway over together with the entire rolling stock. In the same year the Parliament gave its consent to the construction of the bridges across the Danube. Within the Minister of Public Works a special service managed by A. Saligny was created in 1887 in view of building the Fetesti - Cernavoda railway.

The building operations at the bridges across the Danube started officially on October 9/21, 1890 in the presence of King Carol I, members of the royal family and the Government. After a five year's unceasing work, on September 14/26, 1895 the bridges were inaugurated by a festive manifestation honoured by the presence of King Carol I and other high officials.

The bridge across the Danube was named *King Carol* but, as a recognition of the merits of its main achiever, the Romanians called it *A. Saligny's Bridge*. Numerous foreign newspapers and remarkable specialists in the construction of bridges and railways expressed their admiration for the great success of the Romanian people.

In fact, the work consisted of three bridges: the bridge across the Borcea, the flood bridge across the marsh and near the Danube, the bridge across the Danube, with a total length of 4,087.97 m.

Alongside with the bridge, the Fetesti - Cernavoda - Saligny railway was built, having a length of 25.716 km, and connecting Constantza port with the national railway system. In the next period of time the rail was replaced and the Saligny - Constantza line was doubled.

The works on it finished in 1912.

CHAPTER II

The Development of Constantza Port between the years 1896 - 1918 Contracting the works on the port

After 1878 no works were performed in the port of Constantza though their need was deeply felt. In 1885 the Parliament adopted a law by which works on the port of Constantza were declared as being of public utility. The drawing up of the estimates clearly showed that the costs of the works ran very high. For that reason there were made two projects together with the required technical specification books.

The general project comprised all the works designed in the construction and modernization plan of the port. The project value was estimated to 25,400,000 lei in gold. The restricted project proposed the building of 70-80% of the works foreseen in the general project. To carry out the restricted variant of the project an auction was organized to which eight companies from France, Holland, Italy and Romania participated.

The most advantageous offer was submitted by the French building company *A. Hallier*: by 21% below the estimate's value for the restricted project and by 23-80% for the general project. On the 28th of June, 1895 the representatives of the Minister of Public Works signed the contract with the *A. Hallier* company. The Romanian Government granted the firm a credit of 18.2 million lei while the guarantee lodged by the French contractor was of 750,000 lei only. Works had to be finalized within a period of seven years.

Since the very beginning of its activity, *A. Hallier* company registered delays and breaches of the contract by non-observing the provisions of the specification data books.

October 16, 1896 - the inauguration of building and modernizing operations of Constantza port

The official inauguration of the building and modernizing operations of Constantza port by laying the foundation stone on October 16, 1896 represented an event of national importance.

High officials of the Romanian state honoured the festivity with their presence: King Carol I, Queen Elisabeta, Prince-Heir Ferdinand and Princess Maria, presidents and vice-presidents of the Legislative Bodies, high clergy, the Prince Minister, members of the Government, designers and the entire population of Constantza.

After the Royal train had arrived at Constantza Railway station at 2.30 p.m., a convoy was organized and it left for the port while the public of the city were acclaiming. The ceremony in the port began with a divine service and the reading of the document dedicated to the inauguration. In this document, among other things, it was mentioned:

Increasing the member of the ways of communication and the railway network, linking the two banks of the Danube through the Fetesti - Cernavoda bridge, they took the decision that these solid and everlasting works should be brought to a close by setting up a port on the shore of the old Pontus Euxinus, where since the remotest ages trade has found a safe place, where so many historical monuments remind us of our Roman forefathers' domination and where the poet Ovid passed away

After it had been signed by the Royal family and other officials, the document was introduced

into a glass tube which was then embedded into a stone block of 40,000 kg. The block was lifted and then placed at the bottom of the sea in the sound of the brass band and rounds of cannon.

There, King Carol I, accompanied by the Prime Minister and other high officials visited the Canara (Ovidiu) quarry where the stone required by the port building was taken from. The Queen and the other companions embarked on the *Elisabeta* cruiser and *Cobra* - a vessel belonging to the merchant service to cut the cruise on the Black Sea shorter.

The banquet was held in the reception rooms of the *Cassino*. The Royal family and the other officials left Constantza the same evening.

Hydrotechnical Constructions and Fitting Out Works in the Port between 1896-1916

In the spring of the year 1896 the Parliament debated upon and approved of granting credits for the development of transport, of which larger amounts were used for the building and modernizing operations of Constantza port.

After some delays and breaches of contract *A. Hallier* company started the execution of the works without observing the specification data books. The French company requested higher prices than those estimated in the contract. Exhausting the available funds, *A. Hallier* abandoned the works and on March 9, 1899 they notified the Romanian Government of the cessation of works.

This situation gave birth to a famous law suit in which, among other jurists pleading in favour of *A. Hallier*, mention must be made of R. Poincaré, the future President of the French Republic. Following the sentence pronounced on the 6th of April, 1900, *A. Hallier* was to receive the amount of 6.2 million lei while the port installations, naval material and the car park were given to the Romanian state.

On the 10th of August, 1899 the management of the works on the port was taken over by engineer A. Saligny. After he had travelled to several ports from abroad, Saligny altered the project and imposed an active and efficient pace to the operations.

In 1909 the first silo-warehouse was completed, a fact that allowed the port to be officially inaugurated on the 27th of September, 1909, in the presence of the Royal family, members of the Government and a numerous public.

The greatest part of the works designed in the general project had been executed until the summer of the year 1916. There were built 2993.83 m of protection sea walls. Thus, an area of 60 ha in the port basin and another one of 13 ha in the outer port were obtained. There were also built 4,312 m from a total of 7,010 m of quays thus delimiting four port basins: the basin marked by the outer breakwater, the old basin, the silos-wetdock and the oil dock. Two of the silos had already been built; as for the one the building only was executed and the foundations were laid at the fourth silo.

By fitting out works it was achieved a port platform of 137 ha, of which 118 ha representing the inner port. For the export of oil products a special store-station of 40 tanks having a capacity of 5,000 c.m. each was built. As a result of the dredging operations performed in the oil dock, a depth of 9.25 m was obtained while the other basins had depths of 8 m and 8.50 m.

The investments allotted by the state for the building and modernizing operations of the port until the summer of the year 1916 had amounted 66,778,943 lei in gold, that is 2,250,933,654 lei. Owing to the fact that Romania entered the World War I, works on the port stopped and were resumed after 1918.

Traffic and Maritime Activity. Establishment of the Romanian Maritime Service

Within the traffic and maritime operational activities of Constantza port until 1916 three stages were registered: 1879-1895; 1896-1909; 1910-1916.

During the first stage Constantza port became firstly a port for the export of the main products of the Romanian economy. Among them grain held the most important place. In 1879 there were exported 54,441 tons.

After the bridges across the Danube and the first silo-warehouse had been put into operation, figures increased rapidly. So, 69,009 tons of grain were exported in 1895; 267,806 tons in 1909 and in 1911 statistics showed 556,900 tons representing the largest quantity ever exported before World War I.

Another important product extensively exported through the port of Constantza was represented by crude oil and oil-derived products. Traffic of oil products started in 1895 after the bridge across the Danube had become operational. The exported quantities increased gradually, from 89 tons in 1897 up to 797,822 tons loaded in oil tanker in 1912-1913. Most of the products were unloaded in ports of England, Germany, Holland and Italy.

Within the traffic of exported goods a certain share was held by food products such as: cheese, salted fish, butter, eggs etc. Cattle and wool were also exported. The majority of these products were sold on the markets of Turkey, Greece, Egypt, Palestine and Malta. The peak of the export activity was reached in 1911 when statistical data registered 1,285,540 tons.

Till World War I import operations through Constantza port had had a sinuous course, consisting in finished products like: machine tools, rolled metals, crude iron, pig iron, medicines, citric fruits, coffee etc. A special position within the port activity was held by the passenger traffic.

Both the number of passengers and the traffic of goods remarkably increased especially since the Romanian Maritime Service had been set up in 1895 and the Romanian park of vessels had developed.

The connections among the ports on the Black Sea and those on the Mediterranean Sea improved quite a lot by establishing maritime agencies at Constantinople, Pireus, Salonic, Harfa, Beirut, Izmir, Tripoli, Port Said, Malta, Naples, Marseille, Alger etc.

The maritime activity in the evolution of Constantza port has been closely related to Romania's foreign relations and the freight existing at the time, hence the interest showed by various foreign shipping companies towards the products of the Romanian economy destined for export and the activity of the Romanian Maritime Service.

Two important stages: 1879-1896 and 1897-1914 can be distinguished in the evolution of the maritime activity until World War I.

Between 1879 and 1896 in Constantza port operated 7,844 vessels of which 4,467 were steamers and 3,417 were sail ships. During the next period the number of ships calling at Constantza port increased considerably. The total number of ships was 13,135 of which 10,931 steamers and 2,204 sail ships. The maximum number of ships per year was reached in 1913 when the total number of ships that entered and left Constantza port was of 1,166.

After 1896 the number of companies and flags present in Constantza grew higher and higher. Companies like: *Navigazione Generale Haliene*, *Lloyd*, *Deutsche Levante-Line*, *Westcott Line*, *Johnston Line*, *Frassinetti et CO.* and others were having constant connections with the port of Constantza.

After 1896, besides the passenger vessels, mail ships and cargo vessels, the above mentioned companies sent tankers to load oil products from Constantza port. By flag, the first place was held by the British one, followed by the Hellenic, the Italian, the French, the Dutch, the American, the Swedish and the Danish flags.

In the summer of the year 1916, Romania entered the World War I with the aim to liberate its territories that were under foreign rule at that time. In spite of the heroism proved by the Romanian troops on the front in Dobrudja and owing to the lack of support from the part of the Russian expeditionary corps, on the 9th of October, 1916 Constantza city and port were evacuated as a result of the fact that the Bulgarian, the German and the Turkish troops had invaded the area. For the next two years Constantza was occupied by foreign troops.

The occupation authorities captured all the goods, oil products and grain that could not be carried to the centre of the country. During this period the port installations were either commandeered or destroyed. Houses and part of the port buildings were changed into stables, barracks and camps for prisoners. These two years of occupation meant a great regress for the port as the traffic and the maritime activity served only the occupationists' interests and registered low parameters.

Organization of the Port Activity and Work (1878-1916)

Being the state's property Constantza port was subordinated to certain departments within the Minister of Public Works whose names were changed several times. Of these names the one that was kept the longest was the Administration of Ports and Waterways (P. C. A.).

Till World War I, the number of port workers had increased constantly. They organized themselves according to the specific character of their work. The most numerous group was represented by dockers who worked with their arms and backs. Other important categories were represented by carters, shovel and sieve workers who were winnowing the grain, boatmen.

They were organized in groups led by overseers. The overseers negotiated the prices and the port workers' wages. Because of the lack of special regulations wages were much diminished and the working time was not observed.

Till 1916, several trade union organizations had been created in the port of Constantza and they had implied in settling the work conflicts in the port.

Chapter III

Evolution of Constantza Port Between 1918-1947

The Port of Constantza - on the way of reconstruction (1918-1926)

At the end of the World War I the situation of Constantza city and port was dramatic. After two years of enemy occupation the economic life was experiencing a slack time and the population was facing great needs especially the lack of indispensable food products.

The port itself was facing a very difficult situation all its sectors had been severely affected. The oil station was destroyed: the power plant could work with great difficulty and the power only produced was far from being sufficient. A great part of the installations in the silo-warehouses had been either deteriorated or robbed by the enemy administration and troops.

The light houses and alarm hooter were no longer in operation, tugs and dredgers had either disappeared or been sunk. Workshops in the port had been robbed, all the machinery and tools had been destroyed. Buildings belonging to the Customs house and Harbour Master's Office were devastated. In general, houses and buildings could not be used as the doors, the windows and the furniture were missing.

Responsible agents of the port and the local authorities were fully aware of the necessity to reconstruct everything with great rapidity because Constantza was asked to play a greater part in the export and import of products essential for the national economy, especially after the creation of the Great Romania. Its hinterland enlarged considerably.

The situation was really disastrous as the bridge across the Danube had been destroyed and the port was lacking a solid connection with the rest of the country.

The first measures initiated by the port administration were the evaluation of the damages produced the port by the occupation troops, the recovery and bringing back to the port of those installations which remained undershoped. Employees of the port succeeded in identifying a great number of the machines and tools taken from Constantza during the war at Varna (Bulgaria) and Istanbul (Turkey).

A special commission for the evaluation of damages produced by the enemy administration and armies in the port of Constantza, established, in 1920, that the damage was amounting 21,545,000 lei. As a result of the extremely difficult economical situation the country was facing and the devaluation of the national currency, the value of the losses recorded by the port of Constantza grew spectacularly. For instance, losses at the oil station were evaluated at 56,000,000 lei, in 1924.

As a consequence of the frequent interpellations made by the deputies of Constantza in the Parliament, in 1920 the Minister of Public Works required approval of 61,5 million lei for the rehabilitation and completion of port installations.

Based on the financial support allotted from the national budget and sums advanced by oil companies interested in port business in June, 1919 a huge activity of repairing buildings, reservoirs, tanks, started together with the completion of installations, and repairing of tugs, dredgers etc.

Although the lack of funds was very seriously felt in the years that followed World War I works included in the general construction and fitting plan of the port could be resumed with building operations being performed under own management and supervision.

Since the year 1925, in parallel with the rehabilitation operation new buildings and modernizing period has started for the port. The new operations consisted mainly in enlarging the store spaces. Projects of extending the port southward have been drawn up: by gaining new areas from the sea. The total length of the new quays was to be of 3,250 m. One of the projects drawn up during the inter-war period, elaborated in 1939, draws attention by the fact that its author, engineer Ovid Cotovu, was foreseeing the connection between the development of the port and the outlet of the future Cernavoda - Constantza canal. The project proposed at the same time the fitting of a new port precincts by prolonging the outer breakwater by 1,500 m and by building a new breakwater situated 1,190 m southward from the existing one. In the southern area 48 hectares of land were allotted to the free trade zone.

The project estimated a traffic capacity of about 10-12 million tons per year. The value of the works amounted to lei 20 mld, and the building operations were to be completed in 10 year's time. The unleashing of the World War II postponed the project until the eighth decade.

In the years immediately following the World War I to resume the traffic and maritime activity was quite difficult. The inflow of wares decreased much due to a series of factors such as: the low pace of production for export, the isolation of the port owing to the lack of a railway connection across Borcea, certain irregularities brought about by economical and political circumstances. The bridge across the Borcea, a branch of the Danube was repaired in 1921.

The port traffic was resumed in December 1918 by importing 46,294 tons of commodities, most of them food products. The export activity started the next year but the figures showed only 12,825 tons. When comparing data for the years 1918-1919 with the previous ones (see Annex 2) one can easily notice that import activities placed below the level of the year 1895 and export activities corresponded as value to those achieved in 1881.

Oil and oil derived products are the main factors that helped the export to be re-equilibrated and the Port of Constantza to win the first place among the Romanian ports, in point of general traffic.

Between 1919 and 1922 the average exported quantity of oil was 233,999 tons and during the period 1924-1928 the quantity increased by 1,040,233 tons. Quantities of grain, animal products, timber and number of live animals for export increased significantly. Analysis of the port traffic between the two World Wars showed that 90% of the total traffic of goods was exported the foreign markets through Constantza port.

The import operations knew a rather devious evolution but on the whole there were increases as compared with the pre-war period. There were imported finished products, machines, tools, pharmaceutical wares. The annual average of imports between 1919 and 1923 totaled 3,615 tons.

The maritime activity decreased during the first years immediately after the war. The Romanian Maritime Service had to send its cargo vessels to the shipyards for capital repairs. Between 1920 and 1924 the average number of vessels calling at the port of Constantza was 802 per year.

Globally, revenues of the port increased year by year. In 1918 revenues totaled 85,627 lei while in 1926 they reached 156,776,478 lei.

Taking into account that the installations and the old buildings severely affected by the war had been repaired and completed and the maximum traffic recorded in 1911, had been exceeded, it was possible that in 1926 the period of re-construction was completed and the hard consequences of the war foreign occupation were obviated.

Construction and fitting works on the port, traffic and maritime activity between 1927-1940

The port administration has continued the construction and fitting works more intensively as they benefited by considerable funds allotted from the budget, special credits, sums advanced by various companies and banks interested in port business.

In 1928, when 50 years from the reunion with the Romanian state were celebrated, the port of Constantza was sheltered against the winds from the seaward by three breakwaters with a total length of 2,994 m. Through hydrotechnical constructions a 60 ha water area could be encompassed, to which 14 ha in the outer harbour were added. The breakwaters provided 4,622 m of quays. The inner harbour was divided into six basins. The water depth in the basins ranged from 8.55 m to 9.10 m.

For the export of oil derived products, the port had an oil station comprising three different sections: the reception station, the storage station and the pump compartment. The storage station was made up of 42 metallic tanks of 5,000 cm³; 3 tanks of 2,500 cm³ and 6 tanks of 1,250 cm³ having a total capacity of 235,000 cm³. Part of the storage spaces were built by companies like *Româno-Americana, Unirea, Creditul Minier* etc.

In 1928 the port had two fully equipped silo-warehouses available. The third silo had only the building but no equipment and the foundations were laid at the fourth one. On the 31st of December 1927, the costs of the construction works and equipment reached the sum of 77,369,073 lei in gold.

Starting with the year 1929 studies and projects for the building of a corn dryer in the port silo-warehouses have been done. The corn dryer was built in the years 1930 - 1931. By completing the installations of the third silo the storage capacity and the export of grain have increased considerably. The maritime railway station in which at present Constantza Port Administration has its

headquarters, was built in the same period of time.

Although the port of Constantza was also experiencing the great economic crisis of the years 1929-1933, the traffic in the port still increased. The average quantity of oil products was 3,655,639 tons. The quantities of grain exported through Constantza port were 284,404 tons in 1929 and 692,007 tons in 1933.

According to the traffic the number of ships calling at and leaving the port of Constantza also increased. In 1929 the number of ships calling at the port was 1,290 while in 1933 the statistics show 1,747. In 1929, there were 1,285 ships leaving from the berths of Constantza port and 1,716 ships in 1933.

After 1933, when the economical crisis was overcome the global evolution of Constantza followed the same direction with the economical development of the country in general and the progress scored by the Romanian transport by water.

Funds allotted for development allowed the works on the port to be continued according to the general plan of port development. In 1936 the length of quays was 5,360 m. The number of cranes for cargo loading and discharging also increased, new ships for various port activities were bought.

In 1936 a project for the reorganization of the workshops and their turning into a shipyard was drawn up. According to the project the shipyard was to be built around the floating dock. The building operations at the shipyard started in September 1936 and ended in 1938. Another important work which stimulated the export of animal products was the slaughter house, its building being inaugurated on the 31 of May, 1936. Modernizing works were executed at the Canara quarry. The Stock Exchange was built in the same period.

As statistics proved the traffic of Constantza port increased year by year. In 1935 the oil station exported 5,492,646 tons of oil products. The export of grain reached 545,095 tons in 1936. Significant increases were recorded in the export of animal products, especially live cattle as a result of building stables in the port.

Following the way of the exported products one may find that the largest quantities were exported to Italy, England, Germany, Egypt and Holland. Grain were sold on the markets of England, France, Holland and Germany while animal products were required by Greece and Palestine. The peak of the general traffic was reached during the financial year 1936-1937 where statistics recorded 6,551,776 tons, of which oil represented 5,529,402 tons which meant 89% of the total traffic.

The maritime activity had developed until the war in accordance with the general traffic of the port. The average number of ships calling at Constantza was 802 per year. The first place was held by the Italian flag followed in order by the English, the Romanian, the Greek and the Norwegian ones. Vessels belonging to the Romanian Maritime Service could not provide but half of the import and very little of the export traffic.

Development of the merchant service and the competition with foreign flags drew the Romanian shipowners' attention but the lack of funds did not allow the question to be solved, though several responsible factors in the field had been approached.

After 1933 the number of commercial companies interested in port business has grown substantially. There were 71 agencies whose object of activity was the export of grain. The flourishing activity of the port was also illustrated by the growing revenues which in 1936-1937 reached 363,777,054 lei. That turned the port of Constantza into a rentable enterprise of the Romanian state.

Port employees and their social activities

During the inter-war period the port of Constantza concentrated perhaps the largest group of employees in this part of the country. The most numerous category was represented by the workers directly implied in the traffic of goods. Their activity did not always perform continuously, as it was determined by the traffic intensity. When the labour demand increased and the traffic grew heavier seasonal workers were hired.

Working conditions still remained heavy and the number of working hours per day ranged from 10 to 14. The dockers' incomes were severely diminished by the overseers' abuses because until 1931 there had been no regulations regarding labour in the port.

The heavy working conditions, the need to protect their own interests made the port employees develop various social activities and organize themselves into trade unions. Among these trade unions *Dezrobirea* seemed to be the most active, alongside with others like *Principesa Elena*, *Unirea*, *Mihai Eminescu* that functioned in the port at different times.

Among social actions that port trade unions made use of were the stonggle to obtain advantageous working conditions and a wage system to meet the workers' needs, both being stipulated in the collective working contracts; memoirs addressed to Constantza Labour Inspectorate and the Ministry of Public Works; short-term strikes against the lowering of wages.

On the basis of a special decree from January 25th, 1941, the port of Constantza was militarized and port activities were controlled by the Command of Constantza Port and Area.

Organization of port activities

Till 1930 the activity of Constantza port was coordinated by the Maritime Ports Division or Maritime Ports Department that was subordinated to the Ministry of Communications and later on to the Ministry of Industry and Commerce. The Port Administration, organized into departments, sections and services, was subordinated to the Maritime Ports Department.

An important moment for the organization of the general activity in Constantza port represented the *Law on port labour organization* voted by the Parliament in June, 1931. The law abrogated the system of labour entrepreneurs (overseers) forbade that young people under the age of 18 should work in the port and introduced the system of work rotation.

Progress made by the port between 1926 and 1939 situated Constantza among the great European ports in point of traffic. Thus, the traffic in Constantza port surpassed that in the ports of Callais and Marseille, but it was still surpassed by the ports of Le Havre and Anvers.

Situation of port in 1941-1944

After Romania's entering the war on the 22nd of June, 1941 the port had been severely bombed 24 times by the Soviet air force until March 1942, which produced not only loss of human lives but also material loss amounting hundreds of million lei. Since June 1944, the port had also been bombed by the British and American air forces.

Most of the works executed during the war years were meant to provide shelters and remove the damages. Owing to the political and military situation the traffic and maritime activity decreased significantly year by year. In 1939-1940 there were exported 3.4 million tons of products while in 1940-1941 only 1.3 million tons were recorded.

Transport activities were performed only for war purposes. Vessels belonging to the Romanian Maritime Service were changed into auxillary cruisers receiving military missions. In the summer of the year 1944 the situation on the southern flank of the Soviet-German front evidenced the major strategical position of Constantza port.

On the 23rd of August, 1944 Romania turned arms against Germany and joined the Allied Forces. This act surprised Germany and brought tremendous help to the allied forces. Defense and salvage of port installations became the major object of the Romanian military commands based in Constantza. Germany had 4 submarines, 8 torpedo crafts, 9 mine sweeping vessels and 6 hunters in the port. They also disposed of a powerful artillery battery equipped with 280 mm coastal guns and 88 m anti-aircraft guns.

After Romania's new position had been announced on the radio, several measures to isolate the German commands and troops were taken. On the 24th and 25th of August, 1944 two meetings took place where general Costin Ionescu, Commander of the 9th Division and Rear-Admiral Horia Macellariu, Commander of Navy asked Vice-Admiral Brinkmann, Commander of the *Black Sea Admiral* High Command to retreat without causing damages and victims.

In the afternoon of the 25th of August, 1944 the German vessels started to leave the port of Constantza, the squadron scuttling southward from Cape Caliacra.

During the night of August 29th, 1944 a Soviet squadron entered the port, occupied it and severely controlled the port activity. A great part of the materials, general cargo, grain and oil existing in the port were taken by the new occupants.

The port could still support the war efforts as the German troops had retreated without destroying the port installations. Till the end of the year 1944 the traffic had consisted of entrances of arms, ammunition, equipment brought by the Soviet ships and the commandeered Romanian ships.

Port of Constantza between 1945 and 1947

The essential matter that port authorities have been preoccupied by since the beginning of 1945 was that of gradual bringing the port back to its operational condition. According to the drawn up estimates hundreds of million lei were necessary for this purpose.

Local political organizations were also preoccupied by the condition of the port and among them mention should be made of the communist organization which developed an intense activity like organizing meetings under the protection of the Soviet army.

During 1946-1948 some of the allotted sums were used for repairs to the breakwaters, quays, power plant, dredging work etc. There were also arranged five warehouses for the storage of goods.

Once Romania had become a satellite of the Soviet Union, the communist leadership of the country established on March 1945 gradually directed Romania's foreign trade towards the socialist countries.

During the postbellic years the traffic and maritime activity were subordinated to the obligations imposed to Romania by the Armistice Convention concluded in September 1944 and the extra requirements established by the Allied Control Commission (a Soviet one). On the basis of the Soviet requirements, a company called *SOVROMTRANSPORT* was established in the port. The new company was granted the right to control the traffic and maritime operations, to cash the port dues, thus defrauding the Romanian state of important incomes.

In 1945 the traffic was of 184,669 tons, the following year there were 1.8 million tons and in 1947 the traffic reached 1.9 million tons. Statistics show that 96.8% of the products leaving Constantza port were forwarded to the Soviet Union. This situation explains why the Soviet flag held the first place among the flags hoisted by ships calling at the port of Constantza.

CHAPTER IV

Progress made by the port of Constantza between 1948 and 1989 Systematization and Extension of the Port between 1948 and 1982

Beginning with the year 1948 the activity of Constantza port developed towards the consolidation of the communist regime inside the country and in the neighbouring countries as well as the subordination of the Romanian economy to the Soviet Union.

The lack of funds determined a poor systematization and modernization activity in the port, though a plan for such works was proposed in 1950. Studies on port systematization were resumed in 1956-1958. According to these studies new berths, platforms and inner railways were built. The systematization activity in the port continued until 1968 when a third stage of port development began.

In 1968 the port looked like that: the total area of the port precincts reached 199 ha, of which 135 ha land and 64 ha aquatorium. The port had 24 berths, of which 21 were in operation. The storage spaces extended on 236.5 thousand sq.m., of which 113 thousand sq.m. represented covered space. The depth existing then in the port ranged from 8.25 m to 10 m and ensured possibilities of operating vessels of up to 25.000 dwt.

Forecasts of the traffic development made the factors of decision look for various solutions of extending the port southward. Of all the plans proposed choice was made for the one recommending that the north breakwater should have a broken-line direction and a length of 2,554 m and the south breakwater be of 2,780 m long. Thus, the depths provided in this way could permit the access of vessels as large as 80,000 dwt. Works foreseen by this plan started in 1964 and lasted until 1982. The total area of the port was extended to 404 ha of land and 318 ha of basins. The roadstead of Constantza port had an area of 4 x 4 Nm in 1982. From 1966 on, Constantza Shipyard entered an important development stage which permitted that since 1970 the ship building activity become a priority. Between 1975 and 1991 there were built: 11 bulk ore carriers of 65,000 dwt; 3 oil tankers of 85,000 dwt; 6 oil tankers of 150,000 dwt; 2 bulk ore carriers of 165,000 dwt; 2 ferry-boats of 12,000 dwt and others.

Constantza South Port - a great extension of the existing port

Forecast studies performed between 1971-1976 on the increase of the maritime traffic showed that the port of Constantza could no longer cope with the needs of both import and export activities, though it had been systematized and extended.

Different variants were proposed and numerous analysis were made in order to find the best solution. It was chosen the solution of building a port in the Constantza-South area, which was to be connected with the Constantza North precincts.

Special attention was paid to the fact that in the proximity of Agigea - a small locality in the area - the Danube-Black Sea Canal was to have its outlet. The new port was to stretch on 6,300 m of coast line and represented an extension of large size of the port by gaining new lands areas from the sea. There was also foreseen the construction of a *Free Trade Zone* south of the outlet of the canal.

According to the project the new port was to have a precincts of 2,460 ha obtained by building 10,450 m of breakwaters. During the final stage 50 km of quays were to be built. The number of berths increased to 160, of which 154 were in operation. The depths in the new port ranged from 11.5 m to 23 m at the entrance to the manoeuvring basin.

The fitting out design of the port Constantza-South foresaw the building of two main port zones, one in the north and the other in the south, separated by the Black Sea Canal. The traffic capacity of Constantza port on closing of the works was five times greater than that of the extended port. A total traffic of 170 million tons / year can be reached and the final quote will be of 240 million tons / year.

Generally, the situation of the port of Constantza and Constantza-South is the following: the precincts stretches on 3,222 ha, of which 1,704 ha of land and 1,518 ha of aquatorium. The total number of berths in operation is 244.

The Danube-Black Sea Canal and the Fetesti-Cernavodă Railway Complex - Important connections with the Port of Constantza

The idea of the river-maritime canal represented an ambitious dream of the forerunners. The need for the canal has been acknowledged by historians, economists, hydrotechnicians, politicians and other categories of Romanian and foreign specialists.

In 1949 the new political leadership of the country decided that the Danube-Black Sea Canal had to be achieved among other great objectives of the country. The decision was taken at a time when Romania was experiencing a disastrous economical situation as the dramatic consequences of the war had not been removed yet.

Based on previous projects works started on the direction: Cernavoda - Medgidia - Poarta Alba - Midia; there were organized some construction sites having the structure of the *sovrom* joint companies which, in fact, brought a severe control from the part of the Soviet Consultants. Using the slogan *We build without the bourgeoisie and against the bourgeoisie* the communist leadership of the country changed the canal into a camp where tens of thousands of state prisoners were brought to and put to forced labour and physical extermination which made most of them die tragically. Exceeding by its complexity Romania's economical possibilities works on the canal were stopped in 1953.

The matter of building the canal was resumed at the Plenary Session of the Central Committee of the Romanian Communist Party on the 18th and 19th of June, 1973. On the basis of a courageous project, construction works started in 1976. During the peak working period about 30,000 people worked on the four groups of construction sites.

The inauguration took place on the 26th of May, 1984, the work being appreciated as the most important construction ever made in Romania.

The Danube - Black Sea Canal belongs to the type of canals with a unique pond and two double locks on both ends. The canal is 64.4 km long; 100 - 200 m wide, with a mean depth of 7.0 m. Sea-going vessels of up to 5,000 dwt having a maximum length of 143 m, a width of 168 m and a draft of up to 5.5 m can navigate by the canal. Maximum overall dimensions of the convoys may be of 296 m in length and 22.8 m in breadth. The canal has two double locks: at Cernavoda - kilometer 64 and Agigea - kilometer 1.

Several ports have been built on the canal: Cernavoda - kilometer 64; Medgidia - kilometer 37 and Basarabi at kilometer 40. Technical data rank the Danube - Black Sea Canal within the highest class, the 6th, of inland canals according to EEC - UNO standards.

On the 10th of November, 1982 the leadership of the country decided upon the building of a new canal: Poarta Alba - Midia. The canal has a length of 28 km, being provided with a river - maritime port at Ovidiu and a maritime port at Midia where exists the largest oil distillery in the south - eastern Europe as well as two special loading platforms at Lumina and Palazu Mare.

By avoiding the old navigation course Cernavoda - Tulcea - Sulina the canal provides a short-

cut of the way by 400 km. Statistical data show that from 1984 and until the end of 1989 more than 47.9 million tons were carried on this way.

The increase of Constanta's importance as a maritime gateway for the imports and exports required by the national economy caused that over 75% of the goods forwarded to or taken over from the port be performed by the Bucharest - Constantza main line. As a consequence of the fact that the bridges across the Borcea and the Danube were only one way, the railway sector between Fetesti and Cernavoda has become one of the most used routes. The only solution was the construction of new bridges provided with two railways and four circulating tracks.

The Fetesti - Cernavoda road and railway ensemble was inaugurated on the 21st of November 1987, after it had been put to statistic and dynamic trials of resistance a few days before the event of inauguration. Trials consisted of 38 locomotives and 76 tip-up trucks loaded at their maximum capacity rolling and standing on the bridge.

The Cernavoda bridge has a length of 1,600 m, of which 470 m over the Danube being the biggest bridge of the kind built in Europe. The length of the bridge across the Borcea is 970 m, of which 420 m over the water. All these achievements have substantially improved the railway transport requirements of the port.

Organization and Operation of Constantza Port (1950 - 1989)

After 1950 the management of the port activity was organized by the Maritime Navigation Department NAVROM. This enterprise has developed its activity within three main directions: operation of the fleet, operation of the port and international forwarding activities.

The expansion of the port activity, the supply with new technical means as well as the implementation of new carrying and handling technologies have required adequate measures to be taken for the improvement of the port activity.

The loading / discharging rates for vessels operating in the port were approved by the Ministry of Transport. The charter party that had been most frequently used in the port of Constantza was GECON - *Charter party Romanian proforma*.

In 1978 measures were taken for the restructuring of the port activity. It was created the function of Unique Superintendent of the Port with the task of organizing and co-ordinating the port activity and having the duty to use the port capacities and means of transport with maximum efficiency. Starting with July 15th, 1978, at the same time with the creation of this function, all the units operating in Constantza port, no matter what central body was co-ordinating the respective activity, became subordinated to the Unique Superintendent of the port in point of traffic and port activity.

Alongside with the increase and diversification of port activities, the number of port employees increased gradually. In 1950 the port had 3,052 employees while in 1989 almost 40,000 people worked on the port platforms in 24 hours.

Traffic and Maritime Activity Between 1950 - 1989

In 1953 the port traffic reached the level of the year 1938 continuously increasing every year by 350,000 tons in average.

Some of the essential characteristics of the traffic through the port of Constantza after World War II were: the gradual improvement of the classified list of commodities entering the circuit of commercial exchanges, the extension of the geographical areas and the increase of the number of ports with which the port of Constantza has established commercial relationships.

In 1950 the total traffic was of 237 thousand tons and at the end of 1988 figures showed 62,342 thousand tons of goods.

Quantities of goods daily operated in the port have rapidly increased according to the requirements of the international market, maritime activity and port development. For instance, while in 1965 there were handled 16,500 t/day in 1988 there were 85,000 t/day.

Many years after World War II export represented the main activity in Constantza port. So, in 1955 the export represented 94% of the traffic and the import only 6%. Later on, the proportions changed so that in 1970 export of traffic goods was 60% and import reached 40%. Within the structure of the exported goods the first place was held by the oil products grouped into 14 ranges. Motors, tractors and trucks were loaded on vessels in the port of Constantza having Italy, Austria, Turkey, Greece, India as places of destination. Starting with the years 1980-1981 the structure of the traffic goods in the port of Constantza changed quite a lot. The import of raw materials for the

Portul Constanța 1896-1996

Anexe

Valoarea lucrărilor de construcție a portului Constanța (1896-1935)

Anii	Valoarea lucrărilor în lei aur		Valoarea lucrărilor în lei hârtie		Valuta medie a leului hârtie în cențime aur	Total cumulat	Total anual	Total anual	Total cumulat
	Din buget și credite extra-ordinare	Din sume avansate de societăți	Din buget și credite extra-ordinare	Din sume avansate de societăți					
1896-1916	68.693.559	1.085.384	2.250.933.645	35.012.387	3,12	69.778.943			22.859.460
1916-918	Nu s-a lucrat din cauza războiului		Nu s-a lucrat din cauza războiului						
1919	376.491		2.316.869		16,25		376.491	2.316.869	
1920	287.689		2.603.552		11,05		287.689	603.552	
1921	620.922		8.267.943		7,51		620.922	2.267.943	
1922	231.524	158.854	7.015.891	4.813.770	3,30		390.378	11.829.661	
1923	293.233	578.187	10.780.640	21.256.900	2,72		871.420	32.037.540	
1924	378.471	734.754	14.017.445	27.213.146	2,70		1.113.225	41.230.591	
1925	561.877		22.565.356		2,49		361.877	22.565.356	
1926	766.065	466.710	31.655.605	19.285.569	2,42		1.232.775	50.941.174	
1927	1.051.097	1.129.121	34.118.626	36.651.271	3,08		2.180.218	70.769.897	
1928	1.470.690	255.054	17.424.330	8.176.500	3,12		1.734.753	55.600.830	
1929	924.288	250.776	9.623.327	8.037.390	3,12		1.175.081	3.760.717	
1930	1.642.343	267.147	62.637.101	8.562.064	3,12		1.909.490	71.199.165	
1931	2.289.208		73.359.107		3,12		2.289.208	3.359.107	
1932/933	1.888.676		60.522.165		3,12		188.676	60.522.165	
1933/934	2.022.822		64.831.440		3,12		2.022.822	64.831.440	
1934/935	2.364.105		75.769.519		3,12		2.364.105	4.769.549	
1935/936	556.457		17.832.447		3,12		556.457	17.832.447	699.337.973
TOTAL GENERAL LEI AUR						91.354.510			2.985.284.005
TOTAL GENERAL LEI HÂRTIE									

Anii	Tone	Anii	Mii tone	Anii	Mii tone
1879	67549	1935/36	5740	1993	27800
1880	5555	1936/37	6552	1994	30400
1881	40736	1937/38	4853	1995	34900
1882	46291	1938/39	4353		
1883	35109	1939/40	3421		
1884	33822	1940/41	1328		
1885	47068	1941/42	602		
1886	66710	1942/43	276		
1887	81946	1943/44	296		
1888	64974	1944/45	1573		
1889	89400	1946	1881		
1890	73918	1947	1937		
1891	73306	1948	2298		
1892	94820	1949	2143		
1893	143134	1950	2378		
1894	105787	1951	2691		
1895	105787	1952	3324		
1896	156466	1953	4365		
1897	241635	1954	4666		
1898	279457	1955	5033		
1899	217267	1956	4453		
1900	180915	1957	3303		
1901	325335	1958	3909		
1902	427925	1959	4759		
1903	457358	1960	5420		
1904	351615	1961	6571		
1905	685758	1962	7388		
1906	828149	1963	7838		
1907	1069506	1964	8335		
1908	771698	1965	8495		
1909	784727	1966	8515		
1910	1274202	1967	9064		
1911	1400686	1968	10432		
1912	1378820	1969	11546		
1913	1378869	1970	14251		
1914	538530	1971	14670		
1915	52132	1972	16100		
1916	Portul sub ocupație	1973	18426		
1917	inamică	1974	21749		
1918	46294	1975	23624		
1919	93209	1976	26007		
1920	32853	1977	30808		
1921	568125	1978	33700		
1922	753432	1979	43869		
1923	610904	1980	47561		
1924	698074	1981	44300		
1925	863566	1982	37448		
1926	1865613	1983	42346		
1927	2030103	1984	46590		
1928	2196554	1985	49517		
1929	2780437	1986	54253		
1930	3718719	1987	59054		
1931	4696942	1988	62342		
1932	518248	1989	62231		
1933	1460378	1990	42452		
1933/34	5776096	1991	28486		
1934/35	6400444	1992	26882		

**Traficul în
Portul Constanța
între
1879 și 1995**

Caracteristicile și dotările portului Constanța și Constanța Sud

Nr. crt.	Elemente caracteristice	U/M	Portul vechi	Portul extins	Total port C-ța existent	Portul C-ța Sud	Total general
1.	Suprafața totală	ha	199	523	722	2500	3222
	din care:						
	- suprafața teritorială	ha	135	269	404	1300	1704
	- suprafața acvatoriu	ha	64	254	318	1200	1518
2.	Lungimea digurilor de adăpostire	m	2407	5334	7741	10500	18241
3.	Lungimea frontului de acostare	m	2900	12165	15665	50000	65065
4.	Numărul total de dane maritime		24	60	84	160	224
	din care dane operative		21	49	70	154	224
5.	Adâncimi:						
	- la intrarea în port	m	-10,0	-14,5	-14,5	-23,0	
	- în bazinul de manevră	m	-9,0	-14,0	-14,0	-23,0	
	- la dane	m	-8,25	-11,5~	-8,25~-14,0	-7,0~-11,5	
	- la postul de acostare petroliere de 150.000 tdw	m	-	-19,0	-19,0		
6.	Capacitate de trafic	mil.t/an	4,5	62,5	67	170	237
7.	Spații de depozitare din care acoperite	mii m.p. mii m.p.	236,5 113,0	829,5 217,0	1066 330	- 2000	- 2330
8.	Lungime drumuri	km	23	57	80	200	280
9.	Lungime căi ferate	km	34	110	144	180	324
10.	Forța de muncă	mii pers.		35		100	135
11.	Capacitatea navelor care pot opera în port	tdw x 1000	25	65 la mărfuri uscate 90 la prod. petroliere 150 la post. de scoatere petrol		65~200	
12.	Utilaje de cheu:						
	- macarale electrice	nr	42	112	155	10	
	capacitatea de ridicare		3~10tf	5~50tf	3~50tf	5~16tf	
	- poduri minereu - nr/cap.de ridicare			6/20tf	6/20tf	2/50tf	10
	- poduri containere	- " -		2/40tf	2/40tf	2/40tf	4
	- poduri fosfați	- " -		2/25tf	2/25tf		
	- încărcătoare îngrășăminte chimice în saci și vrac	buc.		4	4		
	- încărcătoare ciment în saci și vrac la nave	buc.		2	2		
	- mașini de transbordare minereu în barje	buc.		2	2	3	

Evoluția traficului pe Canalul Dunăre - Marea Neagră 1985 - 1996

Anul	Cargouri străine	Cargouri românești	Piatră escavată	TOTAL
1985	17450	2099550	2523000	4640000
1986	127570	3000430	4402000	7530000
1987	312630	4663370	4144000	9120000
1988	346270	6437730	4806000	11590000
1989	446000	8251000	3863000	12560000
1990	264700	4761300	2684000	7710000
1991	440000	3870000	0	4310000
1992	853300	2836700	0	3690000
1993	516522	4664251	0	5180773
1994	366875	5999897	0	6366772
1995	1196753	8038971	0	9235724
1996 pe primele 5 luni	860205	3309846	0	4170051

Anexa 5

Caracteristicile danelor și utilizarea acestora

Bazin nr.	Dană nr.	Lung. metri	Nr. de dane	Adâncimea m	Destinație
1	1-4	454	4	11,70	Ro - Ro
	1-5	650	5	11,10	Mărfuri generale pentru depozitare pe platforme sau transbordare
2	6-5	190	2	11,10	Mărfuri generale ptr. depozitare în magazii
	11-12	270	2	7,5~7,9	Mărfuri generale și perisabile pentru depozitare pe platforme sau transbordare
	13-16	470	4	6,8~7,2	Mărfuri generale ptr. depozitare în magazii
	17-18	224	2	7,9	Cereale pentru depozitare în silozuri
	19	114	1	7,7	Ulei comestibil și melasă
	20-21	250	2	7,0	Mărfuri generale ptr. depozitare în magazii
3	22	100	1	8,1	Ulei comestibil și nave de pescuit
	23	115	1	7,0	Produse din lemn și materiale de construcție
	24	115	1	7,7	Cereale pentru depozitare în silozuri
6	31-33	682	3	10,9-11,1	Cereale
	35-37	622	3	11,0-11,7	Mărfuri generale pentru depozitare pe platforme sau transbordare
7	38-39	408	2	11,3-13,0	Mașini, utilaje, instalații și piese de schimb
	40	208	1	10,9	Mașini, utilaje, instalații și piese de schimb
	41-43	622	3	11,3-11,9	Mărfuri generale pentru depozitare pe platforme sau transbordare
	44	220	1	11,7	Mașini, utilaje, instalații și piese de schimb
	45-46	455	2	11,7-11,8	Produse metalurgice
8	47-48	455	2	11,2-11,5	Materiale de construcție, ciment, lemn
	49-51	698	3	8,8-9,8	Materiale de construcție, ciment, lemn
	52	240	1	9,7	Mărfuri containerizate
	53	220	1	10,2	Mărfuri alimentare perisabile
	54-57	930	4	10,7-12,0	Produse chimice ambalate

Bazin nr.	Dană nr.	Lung. metri	Nr. de dane	Adâncimea m	Destinație	
9	54-57	930	4	10,7-12,0	Produse chimice ambalate	
	58	180	1	11,6	Produse chimice ambalate	
	59-60	465	2	11,6	Produse chimice ambalate	
	61	232	1	10,7	Îngrășăminte vrac sau ambalate	
	62	232	1	11,7	Fosfați, apatită	
	63	220	1	10,5	Îngrășăminte vrac sau ambalate	
	64-67	852	4	11,0-12,8	Minereuri, cărbuni, cocs	
	68	215	1	12,8	Ciment vrac sau ambalat	
10	69-70	610	2	11,8	Prod. petroliere și alte prod. chimice lichide	
11	72-73	610	2	13,5-13,8	Produse petroliere lichide	
12	75-76	608	2	13,4-13,6	Produse petroliere lichide	
	78	344	1	14,0	Dană de buncheraj, spălare etc.	
1 sud	79	405	1	18,5	Produse petroliere lichide	
	80-84	1395	5	12,5-18,5	Minereuri, cărbuni, cocs	
	85	356	1	11,5	Minereuri pentru navele care au acces la canalul Dunăre - Marea Neagră	
Fluvio-Maritim	94-96	600	3	7,0	Minereuri, cărbuni pentru barje	
	104-114	1747	11	7,0-14,5	Mărfuri generale	
	-	115-119	1195	5	14,5	Mărfuri generale - Zona Liberă
	-	120	210	1	13,5	Feribot
	-	121	212	1	14,5	Ro-Ro
	-	122-125	838	4	14,5	Mărfuri generale
	-	126-137	2822	12	16,5	Mărfuri generale

Anexa 6

Structura flotei maritime NAVROM la 31 decembrie 1988
- conform I. F. M. Constanța

Tipul navelor	Nr. nave	TDW	Țara constructoare	Perioada de construcție	
Petroliere	2	150000	România	1984-1987	
Total 8	4	85250	Japonia	1974-1975	
	1	85000	România	1987	
	1	35000	România	1988	
	Vrachiere	18	65000	România	1981-1987
Total 50	17	55000	România	1975-1985	
	7	25000	Bulgaria	1974-1977	
	8	18000	România	1977-1979	
	Mineraliere	8	25400	Japonia	1966-1967
Total 18	10	22500	România	1968-1976	
Cargouri	15	14900	România-URSS	1978-1988	
	Total 165	1	14830	Anglia	1966
		4	13900	R.D.Germană	1976-1980
		2	12960	R.S.F.Iugoslavă	1961-1962
		1	12519	România	1972
		1	12500	România	1988
		2	11700	Bulgaria	1976
		12	8750	România	1983-1988

Tipul navelor	Nr. nave	TDW	Țara constructoare	Perioada de construcție
	2	8100	URSS	1972-1973
	1	8000	România	1988
	46	7500	România	1972-1982
	7	4800	România	1971-1974
	48	4400	România	1960-1985
	1	2400	România	1892
	13	2000	România	1977-1980
	4	1920	România	1972-1973
	1	1725	România	1964
	1	1460	România	1964
	2	1050	România	1963-1963
	1	1015	România	1961
Cargouri multifuncționale	8	15000	România	1982-1985
Cargou navă școală	1	5000	Polonia	1976
Nave Ro-Ro	4	4100	România	1982-1985
Total 11	2	6700	R.D.Germană	1984-1985
	5	4600	România	1985
Animaliere	1	14830	Anglia	1966
Total 3	2	1725	România	1965
Total	264	48387		

I. IZVOARE

1. Arhive:

- Arhiva Istorică Centrală:
Fonduri: Casa Regală; Ministerul Afacerilor Interne;
 Ministerul Lucrărilor Publice;
Microfilme: Anglia și Franța.
- Arhivele Statului Constanța:
Fonduri: Prefectura Județului Constanța;
 Primăria Municipiului Constanța;
 Direcția Navigației Maritime Constanța;
 Căpitania Portului Constanța;
 Inspectoratul Muncii Constanța.

2. Documente publicate:

Ciorănescu, Al., **Documente privitoare la istoria românilor din arhivele din Simancas**, București, 1940.

- * * * **Din tezaurul documentar dobrogean**, București, 1988.
 (Ediție de documente întocmită de Stanciu Marin, Chiriac Ana, Răducănescu Aurelia, Stăneci Maria)
- * * * Guvernul României, Ministerul Transporturilor, **Portul Constanța, plan strategic de dezvoltare (Master plan). Sinteză, f.a.f.e.**
- * * * **Il compaso da Navigare, opera de la metta del secolar XIII. Prefazione e testo del codica Hamilton 396 a cura di Bachisio R. Motzo**, Cagliari, 1947 .
- * * * **Slavianschi rîcopisi dokumenti i karti za Bîlgarskata istoria of Vatikanskata apostoli ceska biblioteka i secretarnaia arhiv na Vaticana (IX-XVIII vek)**, Izdatelstvo Nauka i Iskustvo, Sofia, 1978.

3. Periodice:

- Analele Dobrogei (1920-1938, Constanța);
- Buletinul Camerei de Comerț și Industrie Constanța (1921-1944), Constanța;
- Buletin P.C.A. (1931-1937, București);
- Cuget liber (1944-1947, Constanța);
- Dacia (1920-1944, Constanța);
- Dobrogea economică (1922-1924, Constanța);
- Dobrogea Jună (1918-1944, Constanța);
- Farul Constanței (1922-1938, Constanța);
- Marea Neagră (1923-1940, Constanța);
- Portul Constanța (1957-1974, Constanța);
- Peuce (1971-1987, Tulcea);
- Pontica (1968-1992, Constanța);

II. LUCRĂRI GENERALE:

- AHRWEILER, HELENE, **Byzance et la mer**, Paris, 1966.
- ARICESCU, ANDREI, **Armata în Dobrogea romană**, Editura Militară, București, 1977.
- BALARD, MICHEL, **Actes du XIV Congres international des etudes byzantines**, vol. III, București 1971;
- BARBU, VASILE, **Tomis, orașul poetului exilat**, București, 1972.
- BARNEA, ION, ȘTEFĂNESCU, ȘTEFAN., **Din istoria Dobrogei**, vol. III, Editura Academiei R.S.R., 1971.
- BEZIRIS, ANTON, BAMBOI, GH., **Transportul maritim**, vol. I-II, Editura

- Tehnică, București, 1988.
- BRĂTIANU, GHEORGHE, I. **Marea Neagră**, vol. I-II. Ediție îngrijită, studiu introductiv, note și bibliografie de Victor Spinei, Editura Meridiane, București, 1988.
- CIORTAN, ROMEO, **Porturile maritime și fluviale**, Editura Tehnică, București, 1984.
- CIUPERCĂ, I., **Contribuții la istoria Marinei Militare românești (1919-1939) (I)**, în "Anuarul Institutului de Istorie " A.D. Xenopol, XXXI, 1994.
- D'HOGGUER, **Informații asupra Dobrogei. Starea ei de astăzi, resursele și viitorul ei**, București, 1879.
- IONESCU, M.D., **Cercetări asupra orașului Constanța. Geografie și istorie**, București, 1879.
- IONESCU, M.D., **Dobrogea în pragul veacului al XX-lea**, București, 1904.
- IORGA, N., **Istoria românilor, vol. I, partea întâi. Strămoșii înainte de romani și - partea a II-a. Sigiulul României**. Ediție îngrijită de Gheorghe Buzatu și Victor Spinei, Editura Științifică și Enciclopedică, București, 1988.
- IOSIPESCU, SERGIU, **Balica, Dobriță, Ioancu**, Editura Militară, București, 1985.
- MATEESCU, TUDOR, **Permanență și continuitatea românilor în Dobrogea**, București, 1979.
- PASCU, ȘTEFAN, (sub îngrijire), **Genovezii la Marea Neagră în secolele XIII- XIV**, Editura Academiei R.S.R., 1977.
- PÂRVAN, VASILE, **Începuturile vieții romane la gurile Dunării**, ediția a II-a, Editura Științifică, București, 1959.
- PIPIDI, D.M., BERCIU, D., **Din istoria Dobrogei, vol.I.**, Editura Academiei R.S.R., București, 1965.
- RĂDULESCU, ADRIAN ȘI BITOLEANU, ION, **Istoria românilor dintre Dunăre și Mare. Dobrogea**, Editura Științifică și enciclopedică, București, 1979.
- ROUGÉ, J., **Recherche sur l'organisation de commerce maritime en mediterranee sur l'Empire Romaine**, Paris, 1966.
- STOIAN, IORGU, **Tomitana. Contribuții epigrafice la istoria cetății Tomis**, Editura Academiei R.S.R, București, 1962.
- SUCEVEANU ,ALEXANDRU, **Viața economică în Dobrogea romană în secolele I-III e.n.**, Editura Academiei R.S.R., București, 1977.
- TAIBOUT DE MARIGNY, M., **Portulan de la Mer Noire et de la Mer d'Asov ou description des cotes de ces deux mers a l'usage des navigateurs**, Odesa, 1830.

III. LUCRĂRI SPECIALE:

- ALEXANDRESCU DERSCA-BULGARU, M.M., **Aspecte ale vieții economice din orașele și târgurile Dobrogei sub stăpânire otomană în sec. XV-XVIII**, în Studii. Revista de istorie, Tom 26, nr. 1, 1973.
- ALEXANDRESCU DERSCA-BULGARU, M.M., **Aspecte ale vieții economice din porturile și schelele Dobrogei în secolele X-XVII**, în "Peuce", VI, 1977.
- ALEXANDRESCU, PETRE, **Dosar pentru Marea Neagră**, în JOHN BOARDAN **Grecii de peste mări**, Editura Meridiane, București, 1988.
- ANTONESCU, REMUS, P.S., **Portul Constanța și podul peste Dunăre**.

- Studiu economic, București, 1889.**
- BARKLEY, H.C. **Between the Danube and the Black Sea or five years in Bulgaria**, London, 1877.
- BĂRBULESCU, MARIA, LIVIA BUZOIANU, **Tomisul în lumina izvoarelor antice**, în **Din istoria Europei romane** (extras), Oradea, 1995.
- BOUNEGRU, O., **Reprezentări de ambarcațiuni de pe monumente din Sciția Mică în secolele I-III e.n.** Extras din "Istros", Brăila, 1980.
- BUCOVALA, MIHAI, **Marele edificiu roman cu mozaic de la Tomis**, Constanța, 1977.
- BUȘILĂD. CONSTANTIN, **Portul Constanța**, în "Independența economică", Iași, anul I, nr. 3, martie 1918.
- BUZOIANU, LIVIA, **Considerații asupra ștampilelor sinopeene de la Edificiul Roman cu Mozaic**, în "Pontica", XV, 1982.
- BUZOIANU, LIVIA, **Tipuri de amfore de sec. VI-IV î.d.Hr. descoperite la Tomis**, în "Pontica", XXIV (1991).
- BUZOIANU LIVIA, **Importurile amforice la Tomis în perioada elenistică**, în "Pontica", XXV, 1992.
- CARANACHE, V., **Tomis**, Editura Meridiane, București, 1961.
- CERNOVODEANU, PAUL, **Relații comerciale româno - engleze în contextul politicii orientale a Marii Britanii (1803-1878)**, Editura Dacia, Cluj-Napoca, 1986.
- *** **Gestiunea portului Constanța. Raportul Camerei de Comerț și Industrie din Constanța**, Pitești, 1905.
- CHRISTODORESCU, G., **Portul Constanța. Mișcarea comercială și maritimă în anul 1903**, Constanța, 1905.
- CIHODARU, C., **Litoralul Mării Negre în cartografia medievală**, în **Studii nr. 2**, 1968.
- CIORBEA, VALENTIN, **Fundarea și dezvoltarea portului Tomis între secolele VI î.e.n.**, în **Buletinul de comunicări științifice și referate**, vol.I, "Institutul de Marină Mircea cel Bătrân", Constanța, 1988.
- CIORBEA, VALENTIN, **Evoluția portului Constanța între cele două războaie mondiale**, în **Comunicări din istoria Dobrogei**, Constanța, 1983.
- CIORBEA, VALENTIN, **Considerații asupra traficului și mișcării maritime din portul Constanța în perioada interbelică**, în "Anuarul Institutului de Istorie și Arheologie", A.D. Xenopol, Iași, XIV, 1977.
- CIORBEA, VALENTIN, **Contribuții la cunoașterea construcțiilor și instalațiilor portului Constanța în perioada interbelică**, în "Anuarul Institutului de Istorie și Arheologie", A.D. Xenopol, XV, 1978.
- *** **Considerații geografico-militare asupra canalului Dunăre - Marea Neagră**, Constanța, 1987.
- COTOVU, VIRGIL, **Portul Constanța după 50 de ani de stăpânire românească**, în "Analele Dobrogei", 1928, nr. 9.
- COTOVU, VIRGIL, **Vederi asupra portului Constanța**, în "Analele Dobrogei", 1923, nr.1.
- COSMA, VASILE, **Ancore din Tomis**, în "Studii și cercetări de istorie veche și arheologie", 1974, Tom. 25, nr.2.
- COSMA, VASILE, **Prospectări arheologice submarine**, în "Buletinul monumentelor istorice". Tom. 42, 1973, nr. 1.
- DIACONU, P., STĂNESCU, EUGEN, **La commerce fluvial et maritime dans la region comprise entre le Danube et la Mer Noire aux IV-XII siecle**, în **Etudes d'histoire maritime**, Moscou, 16-23., 08.1970.
- DRĂGĂNESCU EMIL, **Porturile maritime și fluviale maritime românești în**

- contextul dezvoltării economice naționale, în "Terra". Tom 5, 1973, nr. 6.
- ESKENASY, VICTOR, **Din istoria litoralului vest-pontic: Dobrotici și relațiile sale cu Genova**, în "Revista de istorie". Tom. 34, 1981, nr. 11.
- FOSTER, THOMAS, **The Danube and the Bleake Sea: Memoire on their junction by railway between Tchernavoda and a free port Kustendje**, London, 1857.
- IONESCU, DUMITRU P., **Construire și răscumpărarea liniei ferate Constanța-Cernavodă**, în "Anuarul Institutului de Istorie și Arheologie" A.D. Xenopol, XXV, 1988 (II).
- IONESCU, NICOLAE G., **Euterpe la Tomis**, Constanța, 1981.
- IOSIPESCU, SERGIU, **Dans la Mer Noir pendant l'antiquité la Moyen Age en lou voyant a la recherche de l'ancienne bouche sud du Danube**, in *Revue roumaine d'histoire*, Tom., XXI, 1982, nr. 2.
- LASCU, STOICA GH., **Mărturii documentare privind elaborarea unor proiecte ale canalului Dunăre-Marea Neagră**, în "Revista de istorie", Tom. 37, 1984, nr. 6.
- LATEȘ, M., **Studii și cercetări hidraulice pentru extinderea portului Constanța**, în "Studii de hidraulică, IX-2. Probleme hidrotehnice ale litoralului Românesc al Mării Negre", București, 1965.
- LAZAROVICI, E.B., **Construcția portului Constanța**, în "Analele Dobrogei", anul I, 1920, nr.1.
- LEONACHESCU, NICOLAE P., **Drumul Rasova-Constanța**, în "Construcții", 1987, nr. 2-3.
- MATEI, CRISTIAN, **Notes on the Activity in the Port Ancient Tomis**, în **Cultură și civilizație la Dunărea de Jos**, vol. XIII-XIV, Călărași, 1995.
- MAGLAȘU, LAZĂR, **Munca în porturi**, ediția a II-a, București, f.a.
- MĂNUCU, ADAMEȘTEANU, **Tomis-Constantia-Constanța**, în "Pontica", XXIV, 1991.
- MUNTEANU, DUMITRU, **Coordonate ale dezvoltării flotei comerciale românești (fluviale și maritime)**, în "Revista economică", Tom. 35, nr. 3 septembrie 1976
- *** **Notes sur le port de Constanta**, București, 1909.
- POP, ANGELA, **Un călător francez în Dobrogea, Constanța: Eugène Bolondeau**, în **Comunicări de istorie a Dobrogei**, Constanța 1980.
- *** **Portul Constanța. Ghid.**, Constanța, 1972.
- POPESCU, ANCA, **Circulația mărfurilor la Dunărea de Jos reflectată în Kanunname-le (a doua jumătate a secolului al XVI-lea)**, în *Revista istorică, seria nouă*, Tom.6, nr. 3-4, 1995.
- RĂDULESCU, ADRIAN, **Relații dintre greci și autohtoni între secolele IV-și II î.e.n. în lumina recentelor săpături de la Tomis, Tropraisar și Albești**, în "Noii Tracii", an V., 1979, nr.55.
- RĂDULESCU, A., SCORPAN, C., **Rezultatele preliminare ale săpăturilor arheologice din Tomis (Parcul Ctedralei) 1971-1974**, în "Pontica", an VIII, 1975.
- RĂDULESCU, A., **Știri despre începuturile orașului Constanța**, în "Pontica", an X, 1977.
- ROȘCULEȚ, D. MIRCEA, **Evoluția portului Constanța. Construcția și exploatarea lui**, Cartea Românească, București 1939.
- SCARLAT, C., **Geografia fundului Mării Negre de la Capul Midia la Vama Veche**, în "Terra", 1971, nr.2.
- SCARLAT, CONSTANTIN, **Portul antic Tomis și peninsula submersă**

- Tomis. O aşezare geto-dacică anterioară sosirii navigatorilor. Cercetări de arheologie submarină**, în "Muzeul Național", 1975, nr.2.
- SCORPAN, C., **Prezența și continuitatea getică în Tomis și Callatis**, în "Studii și cercetări de istorie veche", Tom. 21, 1970, nr.1.
- SCORPAN, C., **Tomis-metropolă a Portului stâng**, în **File din istoria unui vechi ținut românesc**, vol. I., Constanța, 1971.
- STĂNESCU, EUGEN, **La commerce maritime du Danube et de la Mer Noire aux VI-e-XII-e siecle**, în **Actes de la Commission Internaționale d'Historie, Maritime**, Paris, 1970.
- TVETKOVA, B.A., **Materiali za stopanskata istoria na celisata no Cerno Moriето iv niakoi prilejaasi oblasti at XVI**, în "Izvestia na narod nia Muzei Varna", Tom. III (XVIII), Varna, 1967.
- ULUBEANU, M., **Extinderea portului Constanța**, în "Studii de hidraulică IX-2, Probleme hidrotehnice ale litoralului românesc al Mării Negre", București, 1965.
- ZAMBACCIAN, K. H., **Activitatea portului Constanța în 1922**, Constanța, f.a.
- ZOTTA, BENONE, **Traficul de mărfuri prin portul Constanța în trecut și astăzi**, în "Revista de statistică", 1967, nr.9.
- ZOTTA, BENONE, **Geografia municipiului Constanța**, Editura "Muntenia", Constanța 1995.

* La întocmirea capitolelor IV și V și completarea datelor din anexe s-au utilizat studii și informații puse la dispoziție cu generozitate de Administrația Portului Constanța R.A. și Navrom S.A.; Administrația Canalelor Navigabile R.A.; Administrația Zonei Libere R.A. Constanța Sud; Șantierul Naval S.A. Constanța.

Motto	3
Cuvânt înainte	5
Capitolul 1	
De la Tomis la Portul Constanța anului 1895	7
Întemeierea și dezvoltarea portului Tomis între secolele VI - I, î. d. Hr.	9
Portul Tomis sub stăpânire romană	19
Constanța - Escală bizantină și port al Țării Românești	26
Portul Constanța sub ocupația otomană până la mijlocul sec. XIX-lea	34
Portul Constanța în preocuparea Marilor Puteri și a României	43
Preocupări privind transformarea Constanței în port național (1878-1882)	52
Studii și proiecte pentru construirea portului modern Constanța (1881-1895)	56
Podurile peste Dunăre și calea ferată Cernavodă - Constanța	
- legături trainice cu portul Constanța	62
Capitolul 2	
Dezvoltarea Portului Constanța între anii 1896 - 1918	65
Contractarea lucrărilor portuare	67
Construcții hidrotehnice și amenajări portuare realizate între anii 1896-1916	70
Traficul și mișcarea maritimă - Crearea Serviciului Maritim Român	80
Organizarea activității și muncii portuare (1878-1916)	87
Capitolul 3	
Evoluția Portului Constanța între anii 1918-1947	91
Portul Constanța pe drumul refacerii 1918 - 1926	93
Construcțiile, amenajările portuare, traficul și mișcarea maritimă între anii 1927-1940	101
Salariații portuari și acțiunile lor sociale	116
Organizarea activității portuare	121
Portul Constanța între anii 1941-1945	123
Portul Constanța între anii 1945-1947	129
Capitolul 4	
Progresele Portului Constanța între anii 1948-1989	133
Sistematizarea și extinderea portului între anii 1948-1989	135
Portul Constanța Sud - o extindere de mari proporții a portului existent	140
Importante legături cu portul Constanța	145
Organizarea și exploatarea portului Constanța (1959-1989)	149
Traficul și mișcarea maritimă între anii 1950-1989	154
Capitolul 5	
Portul Constanța pe coordonatele reformei și viitorului	159
Restructurarea activității portuare	161
Zona Liberă Constanța Sud	167
Portul Constanța - Zonă de Activitate Logistică	168
Summary	
The Port of Constantza from 1896 to 1996	171
Chapter I	173
From tomis Harbour to Constantza Port of 1895	173
Beginnings and Development of Tomis Harbour between the 6th and the 1st Centuries BC	173
Tomis Harbour under the Roman Rule	174
Constantza - a Byzantine point of call and Port of Wallachia	175

The Port of Constantza under the Ottoman Rule until mid 19th century	176
Constantza Port as a concern for the Great Powers and Romania (1855-1877)	177
Preoccupations on turning the Port of Constantza into a national one (1878-1882)	178
Studies and Projects concerning the Construction of Constantza Harbour	178
The bridges across the Danube and the Cernavodă - Constantza Railway lasting and durable Connections with the Port of Constantza	179
Chapter II	180
The Development of Constantza Port between the years 1896-1918	
Contracting the works on the port	180
October 16, 1896 - the inauguration of building and modernizing operations of the port	180
Hydrotechnical constructions and fitting out works in the port between 1896-1916	181
Traffic and maritime activity. Establishment of the Romanian Maritime Service	181
Organization of the port activity and work (1878-1916)	182
Chapter III	183
Evolution of Constantza Port between 1918-1947	183
The Port of Constantza - the way of reconstruction (1918-1926)	183
Constructions and fitting works on the port, traffic and maritime activity between 1927-1940	184
Port employees and their social activities	185
Organization of port activities	186
Situation of the port in 1941-1944	186
Port of Constantza between 1945 and 1947	187
Chapter IV	187
Progress made by the Port of Constantza between 1948 and 1989	187
Systematization and extension of the port between 1948 and 1982	187
Constantza South Port - a great extension of the existing port	187
The Danube - Black Sea Canal and the Fetești - Cernavodă Railway Complex - important connections with the Port of Constantza	188
Organization and operation of Constantza Port (1950-1989)	189
Traffic and maritime activity between 1950 - 1989	189
Chapter V	190
The Port of Constantza on the co-ordinates of reform and future time	190
The Free Trade Zone Constantza South	191
Constantza Port - A Zone of Logistical Activity	
A modern perspective for the future development	191
Anexa 1 - Valoarea lucrărilor de construcție a portului Constanța	195
Anexa 2 - Traficul în Portul Constanța între 1879 și 1995	196
Anexa 3 - Caracteristicile și dotările Portului Constanța și Constanța Sud	197
Anexa 4 - Evoluția traficului pe Canalul Dunăre - Marea Neagră 1985-1996	198
Anexa 5 - Caracteristicile danelor și utilizarea acestora	198
Anexa 6 - Structura flotei maritime Navrom la 31 decembrie 1988	199
Bibliografie	201
Cuprins	206
Cuprins planșe	208
Cuvânt de mulțumire	208

*Tiparul executat în cadrul Sectorului Tipografic al Administrației Portului
Constanța - R.A., Incinta Port, 8700 Constanța, tel.: 41.619100, int.: 2507, 2508*

*Design, layout & pre-press: Costel MITU
Tehnoredactare: Veronica BĂICOIANU, Mariana STĂNCIULESCU
Montaj, pregătire pentru tipar: Adrian BRATU
Tipar offset: Irina AVRIGEANU, Parfenti COJOCARU*

Planșe

Planșa I	Mărturii antice
Planșa II	Edificiul Roman cu Mozaic
Planșa III	Monede, hărți medievale
Planșa IV	Hartă medievală cu localizarea portului Constanța
Planșa V	Harta portului din 1895 înainte de începerea lucrărilor; pictură de Theodor Aman
Planșa VI	Documentul citit la 16 octombrie 1896 cu ocazia inaugurării lucrărilor; medalia
Planșa VII	Documentul citit la 27 septembrie 1909 cu ocazia inaugurării portului
Planșa VIII	Medalia din 1909; imagini ale portului la început de secol
Planșa IX	Imagini contemporane - Canalul Dunăre - Marea Neagră
Planșa X	Imagini contemporane - Partea de nord a portului Constanța
Planșa XI	Imagini contemporane - terminalul de containere, terminalul mineralier
Planșa XII	Imagini contemporane - terminalul Ro-Ro și feribot, molul 1S, aspecte din partea de sud a portului Constanța
Planșa XIII	Harta Portului Constanța

Cuvânt de mulțumire

Ne considerăm onorați și totodată obligați, să-l informăm pe cititorul ce a parcurs cartea de față că ea nu s-ar fi putut tipări fără sprijinul hotărâtor al Administrației Portului Constanța R. A., care a ținut să marcheze centenarul inaugurării oficiale a lucrărilor de construcție și modernizare a portului Constanța și prin apariția acestei monografii istorice. Exprimăm și pe această cale sincerele noastre mulțumiri conducerii regiei.

Cuvinte de recunoștință adresăm doamnei Livia Buzoianu - cercetător la Muzeul de Arheologie și Istorie din Constanța, domnișoarei Anca Popescu - cercetător la Institutul de Istorie Nicolae Iorga, domnilor prof. univ. dr. Ioan Scurtu - director general al Arhivelor Statului, dr. Petre Diaconu, comandor (r) Neculai Pădurariu, Stoica Lascu și Gabi Custurea de la Muzeul de Arheologie și Istorie, publicistului O. Sved, care, cunoscând preocupările noastre ne-au semnalat și pus la dispoziție surse informative și materiale iconografice.

Apreciem generozitatea domnului inginer Valentin Lipovan care ne-a permis să întregim iconografia lucrării cu piese rare din colecția Domniei Sale.

Cuvinte de gratitudine se cuvin, desigur și specialiștilor Tipografiei Administrației Portului Constanța, prieteni devotați ce au trudit la apariția cărții.

Nu în ultimul rând ne exprimăm întreaga noastră recunoștință doamnei Emilia Horovei care a tradus rezumatul în limba engleză și l-a pregătit pentru tipar și, în mod special, domnului inginer Costel Mitu, tehnoredactorul manuscrisului și apropiat sfătuitor.

22 iulie 1996
Constanța

Autorul





Fortuna cu Pontos



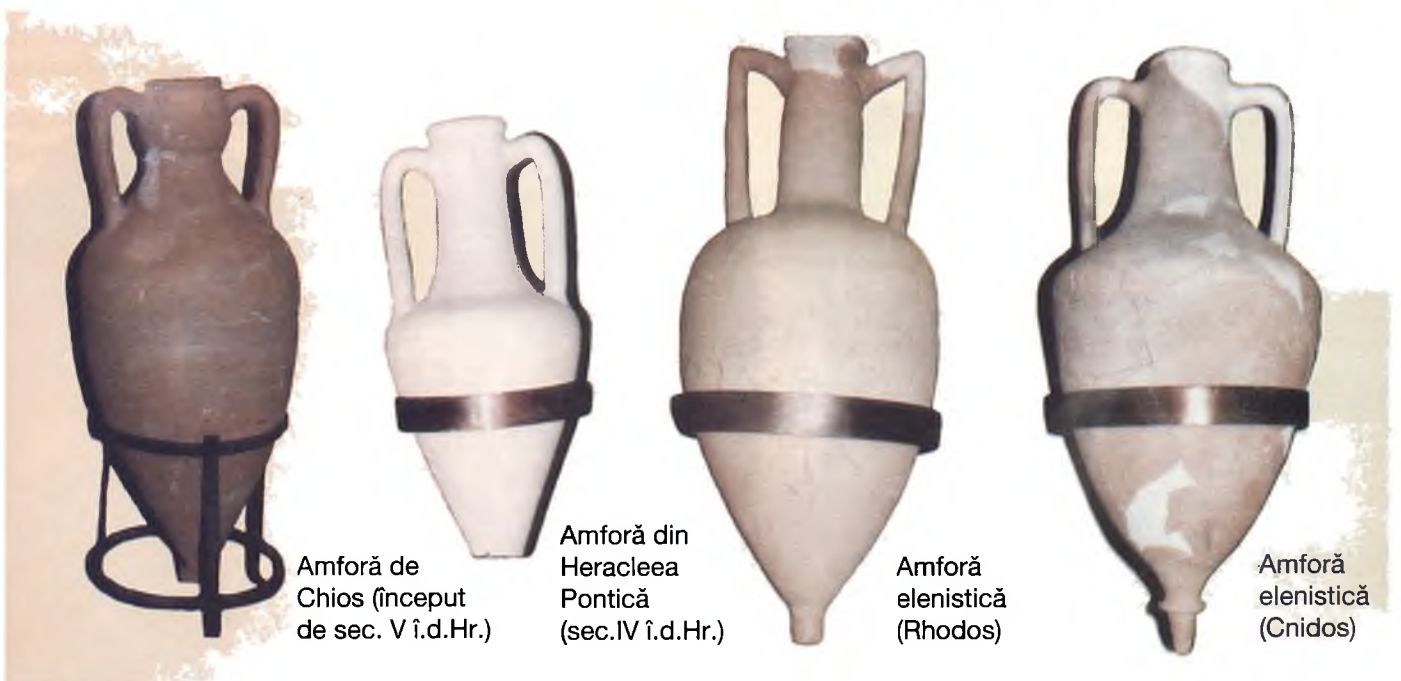
Tomis
zona Parcul Catedralei



Relief Mercur
(sec. II - III d.Hr.)



Piatra
funerară
a lui
Theocritos
(sec. II d. Hr.)



Amforă de
Chios (început
de sec. V î.d.Hr.)

Amforă din
Heracleea
Pontică
(sec. IV î.d.Hr.)

Amforă
elenistică
(Rhodos)

Amforă
elenistică
(Cnidos)

Planșa II



Edificiul Roman cu Mozaic - vedere exterioară



Edificiul Roman cu Mozaic - ancore



Edificiul Roman cu Mozaic - machetă

Edificiul Roman cu Mozaic - detaliu paviment

Edificiul Roman cu Mozaic - amfore romano-bizantine (sec. IV - VI d. Hr.)





Harta
Mării Negre,
Petrus
VESCOINTE
1321,
colecțiile
Vaticanului

NOMISMA
Monede din aur



Constantin X DUCAS
(față - verso)



Constantin VII ROMAN II
(față - verso)



Nicefor II FOCAS
(față - verso)



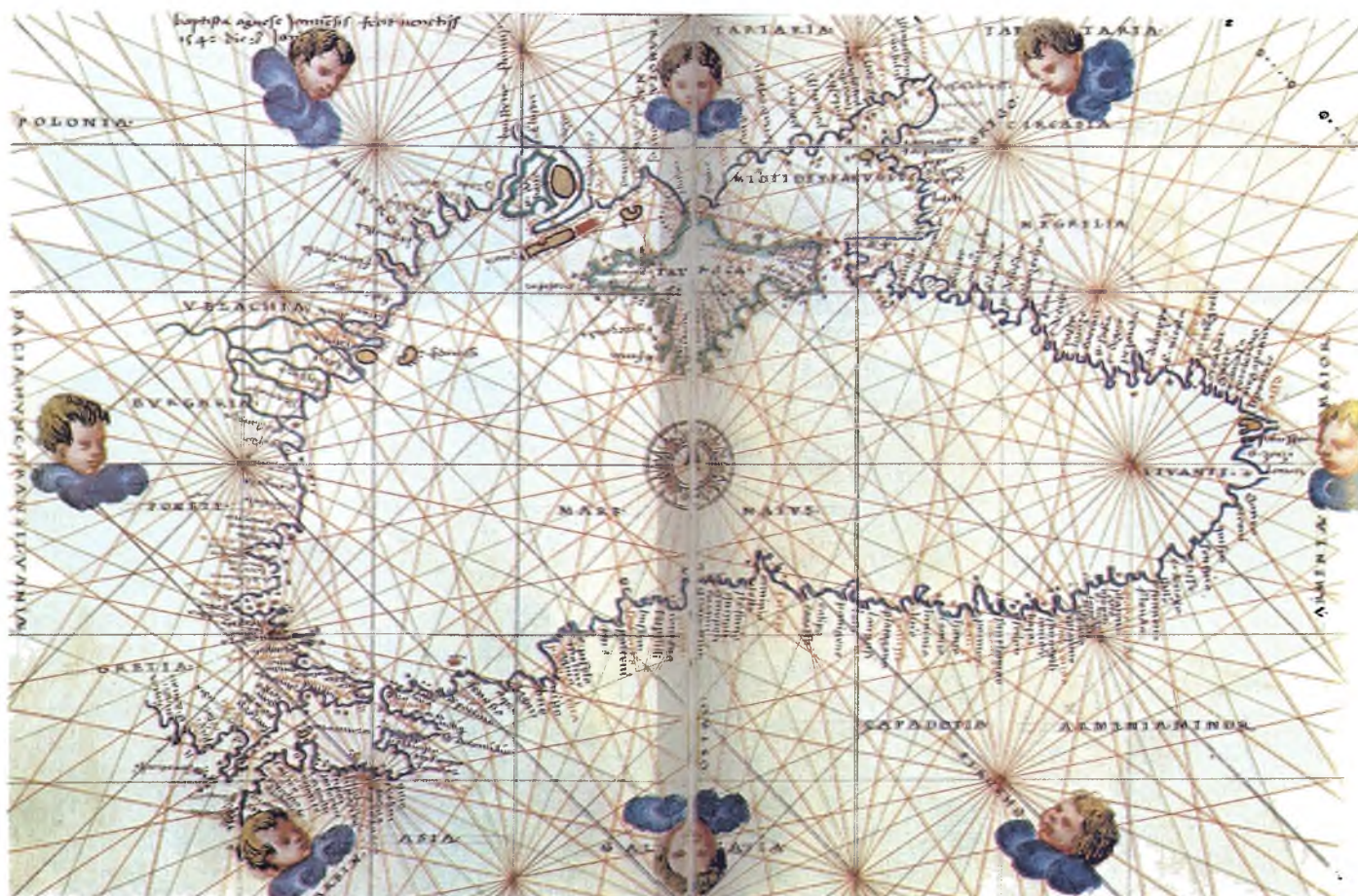
Vasile II Constantin VIII
(față - verso)

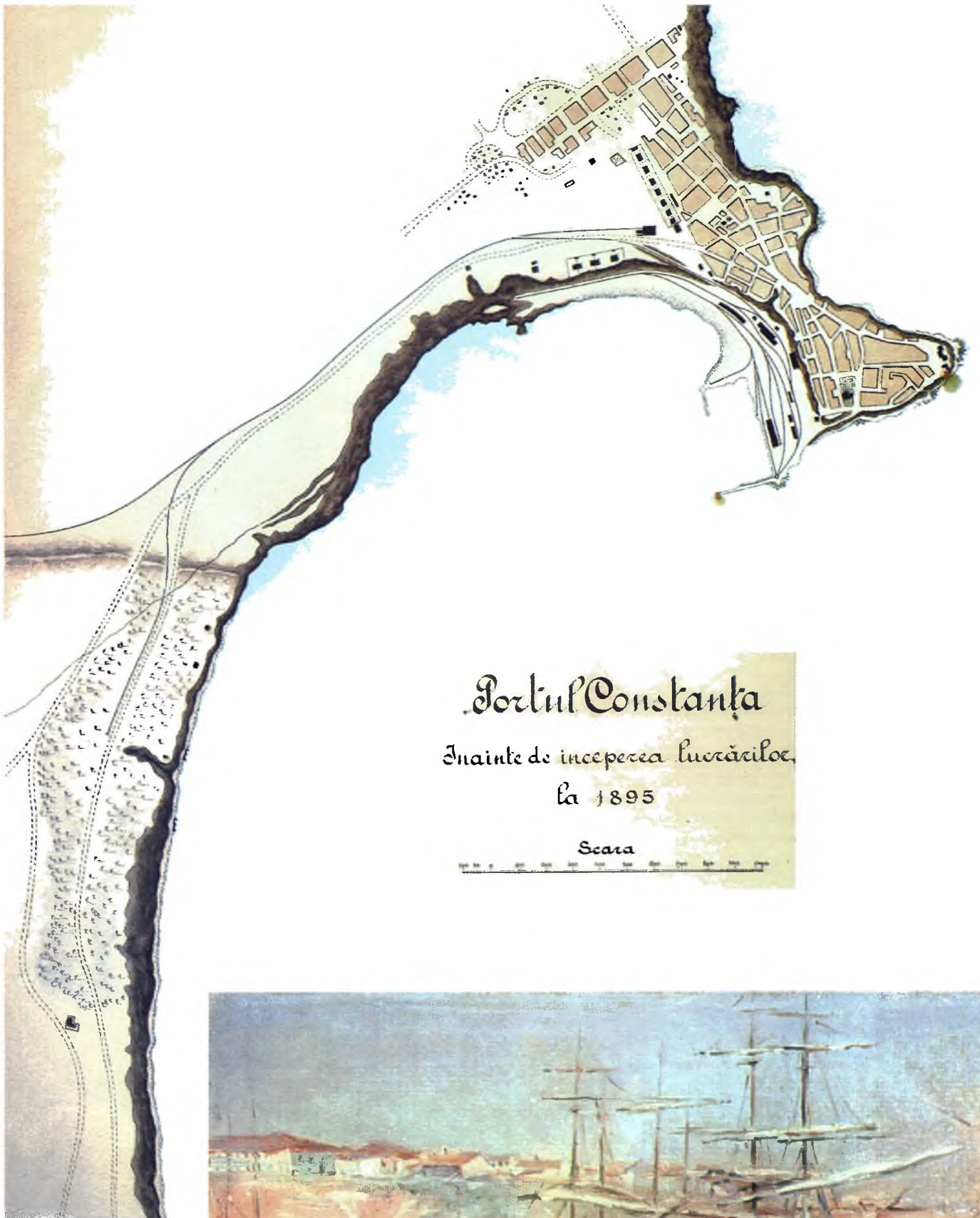




Detalii
în care se poate
observa localizarea
și nominalizarea
portului Constanța

Hartă medievală a Mării Negre, colecțiile Vaticanului





Portul Constanța
Înainte de începerea lucrărilor
la 1895

Scara



Theodor AMAN
(1831-1891)
Corăbii în portul
Constanța
(0,095 x 0,165 cm)
ulei / lemn, nedatat





NOI CAROL I^{LE}

prin ȝraȝia lui Dumnezeu
și voinȝa naȝionala

REGE AL ROMANIEI



In anul, miiituirii 1896, in a sevespreziceoa di a lunii Octombrie, am pus piatra de temelie, pentru constructiunea portului Constanta, pe termurile Mării Negre. Dumnezeu dăruindu-Ne so domnie Noastră asupra acestei țeri, nu numai ani de glorie, ca, imprunã cu sãntãza Alãa, astire, sã și pot de independența și o pozițiune statãrnicã, dar și ani de pacinicã domnie, am lucrat cu cãvni și stãrnuințã, pentru înflorirea și prosperitatea României.

Inmãlãtând cãile de comunicațiune și cãștia cãilor ferite, unind cele douã țãrmuri ale Dunãrii prin podul de la Iotaci-Cornavoda, dual-am hotãrãrea ca aceste țãrmuri și reperitoare lucrãri sã fie dãruite prin intențiunea unui port la țãrmurile vechiului Pont-Euxin, unde, din veacurile cele mai depãrtate, comerțul a gãsit un loc de adãpost, unde gãtãtea monumente istorice ne aducã aminte vechia dominatiune a strãmoșilor Noștri Romani, și unde și-a sfãrșit dãbãle marele port Bizitii.

In al trei decieca, an al domniei Alãe și al cincisprezicelea al sfãntãrei Regãtului, am pus astãzi piatra de temelie a acestei însemnate lucrãri, fãcãu sfãnt Majestãtea și Regina, Alãtefãle lor Regale, Principale și Principesa României, Înãlțãl Noștr, Miniștrii Alãi, Președintele și vice-Președintele Corpurilor Legișlãtoare, Înãlții domnitãri și Statului și Corpul tehnic.

Adãugãndãm ca Dumnezeu ne va ajutã sã dãmãvãrșim în dãnștia și fãcãrea lucrãrea începãtu astãzi, care va duce peste mãri numele Românilor, și va sãlãmãni în toãte vrenourile, transportul bogãțiilor acestei țãri.

Spre amintire, am subșcriis acest document în doișit exemplur, din care unul se va așezã în piatra de temelie, iar celãlalt se va pãstra în arhiva Statului.

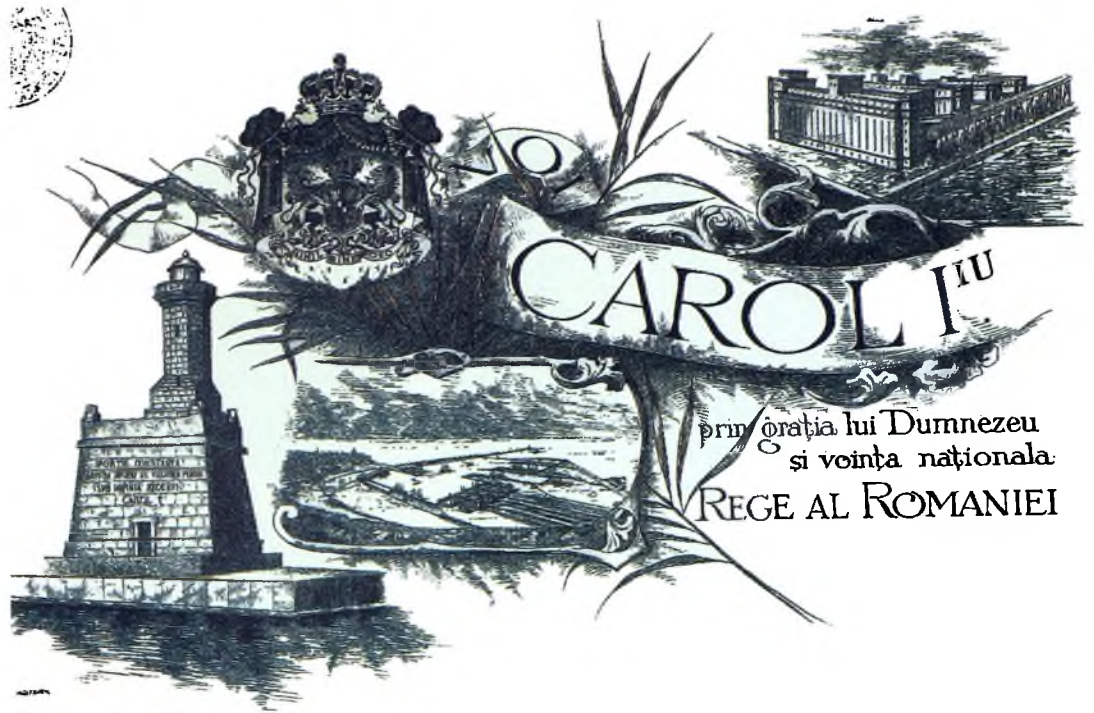
Carol Elisaveta
Prințesa Maria

Președintele Consiliului de Miniștri,
și Ministrul Afãrurilor Strãine, și
ad interim, Ministrul Finanelor și al
Comerțiului, Agriculturii și Domeniilor
Ministrul Justiției
Ministrul de Interne
Ministrul Cãlãtor și Instrucțiunii Publice
Ministrul de Rãzboi
Ministrul Afãrurilor Publice
V. Președintele Senatului
Președintele Camerei Deputațiilor
Episcopul Dunãrii de Jos
Prim-Președintele al Înãlții Curte de Casațiune C. d. / *Prințesa*
Prim-Președintele al Înãlții Curte de Compturi
Procurorul General la Înãlții Curte de Casațiune
Președintele Consiliului Tehnic
Directorul General al Cãilor ferite
Directorul Serviciilor Hidraulice, Fluviale și maritime

Alãtefãle
Lugãtãrean
Nicolajean
General Subșcriitor
Horãțian
P. I. Aurelian
Pop
Prințesa
Prințesa
Prințesa
Prințesa



Documentul citit de
Regele Carol I cu ocazie
inaugurãrii lucrãrilor
de construcție
portului modern
Constanta
la 16 octombrie 1896
și una dintre medaliile
bãtute cu
acea ocazie



De când România și a intrupal Dobrogea prin vitejia ostasilor săi în războiul neatârării și s'a făcut stăpână asupra Mării Negre, gândirea Ne'a fost într-una pironită la mijloacele de a înlesni exportul Țării, în tot cursul anului.

În scop de a deschide României căile nesfârșite ale mărilor, am împreunat cele două maluri ale Dunării, dintre Tetești și Cerna Vodă, ridicând mărețul pod, Regele Carol I', iar în anul mântuirii 1896, am pus temelii portului Constanta, a cărui inaugurare o serbăm astăzi.

De atunci, treplăt cu mijloacele de care s'a dispus. Am avut grija, înaintea de toate, de a asigura împrăvierea lucrărilor pentru exportul cerealelor și al petrolului, cari reprezintă 85 la sută din exportul Țării.

Nădăruind că Dumnezeu va hărăzi României liniște și împlinire, ca să putem împrăvi, cât mai curând portul întreg, merit să slujim la propășirea economică a scumpei Noastre patrii, astăzi în a douăzeci și șaptea și a lunii septembrie din anul mântuirii 1909 și al patruzeci și treilea al Domniei Marelui, am inaugurat asemenea prima magazie de cereale, din cele patru ce se clădesc și instalația pentru exportul petrolului, față fiind Măiestrețea Sa Regina, Altețelor Por Regale, Principele Ferdinand, moștenitorul tronului și Principesa Maria, înaltul Cler, Miniștrii Mei, Președintele și Vice-Președintele Corpurilor legiuitoare, înaltii demnitari ai Statului, fruntașii osterei Mări, și corpul tehnic.

Șpre amintire. Am semnat acest document în întreg exemplar, hotărând ca după sfârșirea lucrărilor, făcute de T.P.S.S. Episcopul Dunării de jos, un exemplar să fie așezat în zidăria dinspre mare a magaziei de cereale, ce se dă acum spre folosința comerțului, al doilea exemplar să fie așezat în zidăria fărâșului dela capul digului dinspre larg, iar al treilea să se păstreze în Arhiva Statului.

Carol Elisavete
Ferdinand Maria

*Președintele Consiliului de Miniștri,
 Miniștrii de Interne și ad-interim
 la Afacerile Străine
 Ion I. C. Brătianu
 Președintele Senatului
 General C. A. B. Beldiceanu
 Președintele Camerei
 M. Gh. Gh. Gh.
 Miniștrii Cultelor și Instrucțiunii Publice
 venit*

*Miniștrii Industriei și Comerțului
 Aurel D. M. M.
 Miniștrii de Finanțe
 E. Costinescu
 Miniștrii Domeniilor și al Agriculturii
 Nicolae
 Miniștrii Justiției și ad-interim la Război
 I. H. H.*

Elisavete
*Miniștrii Lucrărilor Publice
 V. G. M. M.
 T.P.S.S. Episcopul Dunării de jos
 Nifon Nicolaeșcu
 Directorul General al poștilor și al
 căilor de comunicație pe apă
 Augustin P. P.*

Documentul citit de Regele Carol I cu ocazia inaugurării celor mai importante lucrări ale portului la 27 septembrie 1909.

Planșa VIII



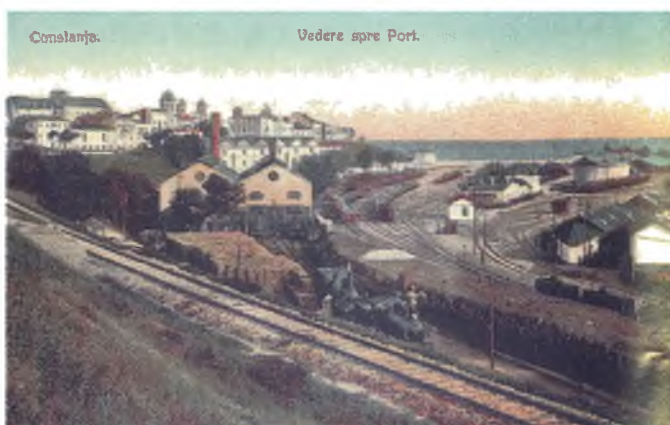
Medalia bătută cu ocazia inaugurării portului



Portul și farul în 1909



Activitate în port 1912



Vedere spre port 1920



Căpitănia portului 1932



Vedere a orașului și portului, anii '30

Ilustrațiile au fost reproduse din colecția de cărți poștale a ing. Viorei LIPOVAN



Porțile ecluzei

Barjă cu cărbuni în ecluză



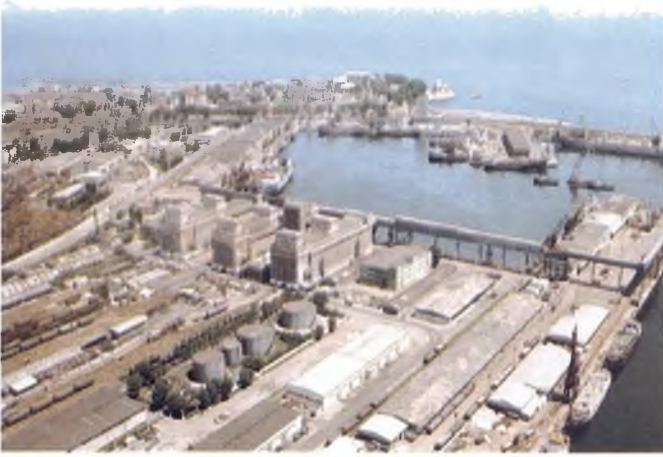
Canalul Dunăre - Marea Neagră, ecluză din portul Constanța Sud (Agigea)



Poduri
peste
Canalul
Dunăre -
Marea
Neagră



Planșa X



Aspecte din portul Constanța, partea de nord





Terminalul de containere



Terminalul de vrac solid din portul Constanța

Planșa XII



Terminalele Ro -Ro și Ferry-boat în portul Constanța Sud



Molul 1 S, Romtrans



Bazinul fluvio-maritim



Accesul direct al căii navigabile Rhin-Maine-Dunăre în portul Constanța Sud



Aspecte din portul Constanța Sud, spațiul amenajărilor viitoare



CONSTANTZA PORT



GENERAL DATA

CHARACTERISTICS	U/M	NORTH PORT	SOUTH PORT		TOTAL
		existent	final	final	
Total area	ha	789	2,837	2,837	3,626
of which: land	ha	484	610	1,300	1,784
water	ha	305	2,227	1,537	1,842
Breakwater length	Km	3.50	10.46	11.46	14.96
Quay length	Km	15.45	13.07	50.0	65.45
Number of berths	no.	82	50	200	282
Depths in the basins	m	7÷14	7÷19	7÷22.5	7÷22.5
Traffic capacity	mil.tons/year	63.5	20.0	170.0	233.5
Ship size	DWT x 1000	65-80	165	250	250

PORT ACTORS

- SHIPPING COMPANIES**
1. C.N.M. NAVROM S.A.
 2. C.N.M. ROMLINE S.A.
 3. C.N.M. PETROMIN S.A.
- STEVEDORING COMPANIES**
1. DEZROBIREA S.A.
 2. SOCEP S.A.
 3. CHIMPEX S.A.
 4. MINMETAL S.A.
 5. COMVEX S.A.
 6. DECROM S.A.
 7. SICIM S.A.
 8. AGROEXPORT SILOZ PORT S.A.
 9. FRIAL S.A.
 10. UMEX S.A.
 11. ROMTRANS S.A.
 12. CASA DE EXPEDITII PHOENIX S.A.
 13. OIL TERMINAL S.A.
- SHIPYARDS**
1. SORENA S.A.
 2. ARMAR S.A.
 3. SANTIERUL NAVAL CONSTANTZA S.A.



CONSTANTZA PORT ADMINISTRATION
 Incinta port, Gara Maritima,
 Constantza, ROMANIA
 Phone: +40.41.619100; 611540
 Fax: +40.41.619512;
 Telex: 14218



LEGEND

- PORT AREAS
- GREEN AREAS
- CONSTANTZA CITY
- BUILDINGS & WAREHOUSES
- RAIL CONNECTIONS
- ROAD CONNECTIONS
- STARBOARD BUOYS
- PORTSIDE BUOYS
- SPECIAL BUOYS
- GATE



La împlinirea centenarului manifestărilor inaugurării oficiale a lucrărilor de construcție și modernizare (16 octombrie 1996), Constanta se prezintă ca cel mai mare port maritim al României și al Mării Negre, situându-se între principalele porturi europene, depășind prognozele cele mai optimiste ale oamenilor de stat, proiectanților și constructorilor de acum un veac.

Intrând în cel de-al doilea secol al evoluției sale moderne, portul Constanta va deveni în pragul mileniului III, pe noua axă comercială Europa de Nord - Orientul Îndepărat - o adevărată placă turnantă și o Zonă de Activitate Logistică - a traficului internațional de mărfuri, transformând România într-un punct modal de primă importanță și interes pentru circuitul mondial.