

Ligia DIMA



Progresele oraşului port Tulcea între anii 1878 - 1948

Tulcea
2015

**INSTITUTUL DE CERCETĂRI ECO-MUZEALE
"GAVRILĂ SIMION" TULCEA**



Ligia Dima

Progresele oraşului-port Tulcea între anii 1878-1948

**Tulcea
2015**

Volum apărut cu binecuvântarea Î.P.S. dr. Visarion BĂLȚAT
și cu sprijinul financiar al Episcopiei Tulcii

Referenți științifici (Universitatea "Ovidius" Constanța):

Prof.univ.dr. Valentin CIORBEA

Prof.univ.dr. Gheorghe DUMITRAȘCU

Prof.univ.dr. Ioan BITOLEANU

DTP & Layout: ing. Carmen SIMIONESCU

Traducere rezumat în limba engleză: Alina PIFTOR

Descrierea CIP a Bibliotecii Naționale a României:

DIMA, LIGIA

Progresele orașului port Tulcea între anii 1878-1948 / Ligia Dima. -
Iași: StudIS, 2015

Bibliogr.

ISBN 978-606-775-095-9

94(498 Tulcea)"1878/1948"

Coperta 1: fragment dintr-o carte poștală (colecția BAR)

Coperta 4: carte poștală (colecția ICEM Tulcea)

Publicat de Institutul de Cercetări Eco-Muzeale "Gavrilă Simion" Tulcea
str. Progresului, nr. 32, Tulcea, 0240 51 32 31, e-mail: icemtl@icemtl.ro

CUPRINS

Cuvânt de binecuvântare	9
Cuvinte înainte	11
Cuvântul autorului	19
INTRODUCERE	21
CAPITOLUL 1. Orașul Tulcea în perioada 1878 - 1918	42
1.1. Evoluția orașului Tulcea din cele mai vechi timpuri până în anul 1878	42
1.1.1. <i>Condiții geografico-istorice</i>	42
1.1.2. <i>Situația economică a orașului-port Tulcea până la 1878</i>	52
1.2. Orașul Tulcea după reunirea Dobrogei cu România și până la sfârșitul Primului Război Mondial	54
1.2.1. <i>Situația administrativă</i>	54
1.2.2. <i>Administrația orașului Tulcea în perioada 1878-1918</i>	60
1.2.3. <i>Dinamica populației</i>	67
1.2.4. <i>Activitatea edilitară</i>	69
1.2.5. <i>Dezvoltarea economică a orașului Tulcea</i>	76
1.2.5.1. <i>Agricultura</i>	76
1.2.5.2. <i>Piscicultura</i>	78
1.2.5.3. <i>Industria</i>	81
1.2.5.4. <i>Comerțul</i>	82
1.2.6. <i>Presa tulceană</i>	86
1.2.7. <i>Învățământul</i>	95
1.2.8. <i>Viața culturală și religioasă</i>	100
1.2.9. <i>Orașul Tulcea în perioada Primului Război Mondial</i>	106
CAPITOLUL 2. Progresele orașului Tulcea între anii 1919-1939	109
2.1. Orașul Tulcea în perioada 1919-1939	109
2.1.1. <i>Populația orașului Tulcea între anii 1919-1939</i>	114
2.1.2. <i>Administrația orașului Tulcea în perioada 1919-1939</i>	117
2.1.3. <i>Activitatea partidelor politice, filiala Tulcea, în perioada interbelică</i>	120

2.2. Dezvoltarea economică a orașului Tulcea pe ramuri industriale	129
2.2.1. Piscicultura	129
2.2.2. Comerțul	131
2.2.3. Târguri și bâlciuri	132
2.2.4. Instituțiile de credit	133
2.2.5. Agricultură	135
2.2.6. Creșterea animalelor	137
2.2.7. Subramuri meșteșugărești	139
2.2.7.1. Subramura textile	139
2.2.7.2. Subramura pielărie	142
2.2.7.3. Subramura prelucrarea lemnului	145
2.2.7.4. Subramura prelucrarea produselor chimice	147
2.2.7.5. Subramura prelucrarea ceramicii și a materialelor de construcții	147
2.2.7.6. Subramura prelucrarea materiilor prime	148
2.2.7.7. Subramura morărit	149
2.2.7.8. Subramura panificație și paste făinoase	149
2.2.7.9. Apele gazoase	151
2.2.8. Tipografiile	152
2.2.9. Instituții culturale și de învățământ	157
2.2.10. Periodicele școlare	162
2.2.11. Presa	162
 CAPITOLUL 3. Orașul-port Tulcea între anii 1940-1948	167
3.1. Administrația orașului Tulcea în perioada 1940-1948	167
3.2. Activitatea edilitară a orașului Tulcea după anul 1940	185
3.3. Instituții sanitare	192
3.4. Situația întreprinderilor industriale înființate, desființate sau naționalizate	194
3.5. Tulcea – oraș turistic	200
 CAPITOLUL 4. Evoluția portului Tulcea în perioada 1878-1939	209
4.1. Regimul de navigație pe Dunăre în perioada 1878-1939	209
4.2. Activitatea Comisiei Europene a Dunării în zona portului Tulcea	214
4.3. Situația portului Tulcea între anii 1878-1918	219
4.4. Traficul și mișcarea fluvială în portul Tulcea între anii 1919-1939	243

CAPITOLUL 5. Portul Tulcea în perioada 1940-1948	279
5.1. Regimul de navigație pe Dunăre după izbucnirea celui de-al Doilea Război Mondial	279
5.2. Situația portului Tulcea în timpul celui de-al Doilea Război Mondial. Traficul navelor și pierderile materiale ..	283
5.3. Situația forței de muncă din portul Tulcea	307
CONCLUZII	313
ABSTRACT	325
BIBLIOGRAFIE	347

CONTENTS

Benediction note	9
Forewords	11
Author's note	19
INTRODUCTION	15
CHAPTER 1. The city of Tulcea in the period 1878 - 1918	42
1.1. Evolution of the city of Tulcea from time immemorial to 1878.....	42
1.1.1. <i>Geographical and historical circumstances</i>	42
1.1.2. <i>Economic situation of the city port of Tulcea until 1878</i>	52
1.2. The city of Tulcea after the union between Dobrudja and Romania until the end of the First World War	54
1.2.1. <i>Administrative situation</i>	54
1.2.2. <i>Administration of the city of Tulcea in the period 1878-1918</i>	60
1.2.3. <i>Dynamic of the population</i>	67
1.2.4. <i>City-planning aspects</i>	69
1.2.5. <i>Economic development of the city of Tulcea</i>	76
1.2.5.1. <i>Agriculture</i>	76
1.2.5.2. <i>Pisciculture</i>	78
1.2.5.3. <i>Industry</i>	81
1.2.5.4. <i>Commerce</i>	82
1.2.6. <i>Media of Tulcea</i>	86
1.2.7. <i>Education</i>	95
1.2.8. <i>Cultural and religious life</i>	100
1.2.9. <i>The city of Tulcea in the period of the First World War</i>	106
CHAPTER 2. Progresses of the city of Tulcea in the years 1919 -1939	109
2.1. The city of Tulcea in the period 1919-1939	109
2.1.1. <i>Administrative organization of the city in the interwar period</i>	114
2.1.2. <i>Population of the city of Tulcea in the period 1919-1939</i>	117
2.1.3. <i>Administration of the city of Tulcea in the period 1919-1939</i>	120

2.2. Economic development of the city of Tulcea on industrial fields	129
2.2.1. Pisciculture	129
2.2.2. Commerce	131
2.2.3. Fairs and marts	132
2.2.4. Credit institutions	133
2.2.5. Agriculture	135
2.2.6. Animal breeding	137
2.2.7. Manufacturing sub-branches	139
2.2.7.1. Textile sub-branch	139
2.2.7.2. Sub-branch of skin processing	142
2.2.7.3. Wood processing sub-branch	145
2.2.7.4. Sub-branch of chemical products processing	147
2.2.7.5. Sub-branch of pottery and construction materials processing	147
2.2.7.6. Sub-branch of raw materials processing	148
2.2.7.7. Milling sub-branch	149
2.2.7.8. Bread-making and pasta sub-branch	149
2.2.7.9. Mineral waters	151
2.2.8. The presses	152
2.2.9. Cultural and educational institutions	157
2.2.10. School periodicals	162
2.2.11. The media	162
CHAPTER 3. The city of Tulcea in the years 1940-1948	167
3.1. Administration of Tulcea city in the period 1940-1948	167
3.2. City-planning activity of Tulcea after the year 1940	185
3.3. Health institutions	192
3.4. Situation of the founded, liquidated, or nationalized industrial companies	194
3.5. Tulcea – touristic city	200
CHAPTER 4. Evolution of the Tulcea port in the period 1878- 1939	209
4.1 Navigation regime on the Danube in the period 1878-1939	209
4.2. Activity of the European Danube Commission in the area of the Tulcea port	214
4.3. Situation of the Tulcea port in the period 1878-1918	219
4.4. Traffic and fluvial motion in the Tulcea port in the years 1919 –1939	243

CHAPTER 5. Tulcea port in the period 1940 -1948	279
5.1. Navigation regime on the Danube after the outbreak of the Second World War	279
5.2. Situation of the Tulcea port during the Second World War. Traffic of ships and material losses	283
5.3. Situation of the labour force in the Tulcea port	307
CONCLUSION	313
ABSTRACT	325
SELECTIVE BIBLIOGRAPHY	347

Cuvânt de binecuvântare

În anul 2015, care este un an special pentru întreaga Patriarhie Română, când misiunea pastorală a Bisericii se cere intensificată și pe planurile social-cultural și catehetic – misionar, d-na dr. Ligia Dima, din cadrul Institutului de Cercetări Eco-Muzeale „Gavrilă Simion” din Tulcea, ca un mirean conștient și responsabil de darul său primit de la Dumnezeu, oferă urbei tulgene, spre cunoaștere și îmbogățire sufletească, o importantă pagină din cartea de aur a bimilenarului Aegyssus: *perioada 1878 -1948*.

Deși *Progresele orașului – port Tulcea între anii 1878 - 1948* constituie o importantă lucrare de doctorat, care însumează peste 350 de pagini, scrisă - după cum poate observa oricine o citește - cu pasiune și responsabilitate științifică, însoțită de un important aparat critic, o considerăm „o pagină” doar prin prisma faptului că raportăm perioada studiată - de aproape trei sferturi de veac – la bimilenaritatea așezării.

Altfel spus, nu este doar „o pagină” ci „o pagină recuperată, unică și extrem de valoroasă” dintr-o carte care încă își mai așteaptă astfel de istorici - cercetători locali care să o definitiveze.

Se simțea acut lipsa unei asemenea lucrări unitare, de intensă cercetare științifică, mai ales că o monografie a orașului Tulcea a fost abordată și publicată - în limitele timpului și ale condițiilor - în anul 1928.

Perioada analizată acoperă un spectru deosebit de generos: administrația, politica, populația, economia, învățământul, viața culturală și religioasă a orașului-port Tulcea, încadrat între două regimuri politice: sfârșitul administrației otomane (la 1878) și instaurarea regimului comunist (în 1848), o perioadă dificilă, dar și plină de avânt și realizări majore pentru Dobrogea, în care oameni providențiali din sfera politicii, învățământului și Bisericii Ortodoxe și-au unit forțele pentru propășirea ținutului dintre Dunăre și Mare.

Din dragostea pentru ținuturile nord-dobrogene și locuitorii ei, urmași ai martirilor primelor veacuri creștine, ne bucurăm în mod deosebit de faptul că împlinim lucrarea misionară a Bisericii în lume prin patronarea editării acestei lucrări care merită cunoașterea trecutului dar și asumarea și trăirea prezentului.

Nădăjduim ca această lucrare nobilă să sădească și mai mult în sufletele și în mințile cititorilor dragostea și respectul pentru orașul Tulcea, care merita cu prisosință aceasta de multă vreme.

Felicitănd-o pe autoare și încurajându-o pentru viitor, binecuvântăm apariția lucrării și cerem mila și ajutorul lui Dumnezeu asupra tuturor cititorilor.

Cu arhieriești binecuvântări,

† VISARION

Episcopul Tulcii

Cuvânt înainte

Cartea pe care o ții în mână, stimate cititor, este rodul drumului parcurs de tânăra ei autoare, dr. Ligia Dima, expert-conservator al Institutului de Cercetări Eco-Muzeale „Gavrilă Simion” din Tulcea, unde prestigioși cercetători continuă cu succes pe mentorul celui care i-a dat binemeritat numele.

Fiică a orașului de la Dunăre, animată de curiozitatea de a-i ști trecutul, Ligia Dima a început în anii studenției la Facultate de Istorie și Științe Politice a Universității ”Ovidius” din Constanța să investigheze fonduri arhivistice inedite, precum și surse editate, pentru a cunoaște evoluția orașului și a portului Tulcea între 1878, anul istoric al unirii Dobrogei la România, și 1948, când în țară s-a instalat deplin regimul comunist. Cu bucurie, constant venea și ne prezenta documente necercetate și, evident, nepuse încă în valoare.

Primele rezultate le-a prezentat în lucrarea de licență, comisia apreciind eforturile candidatei prin calificativul maxim, încurajând-o să iscodească izvoarele istorice și să-și continue studiul asupra temei. A urmat o nouă contribuție adusă investigării istoriei moderne și contemporane a Tulcei prin lucrarea de disertație, ca ulterior, pe parcursul studiilor doctorale, tânăra cercetătoare să se aplece sistematic asupra proiectului, să-și lărgescă aria de investigare a documentării inedite și editate, a contribuțiilor istoriografice și a presei, pentru a încheia monografia ce vede lumina tiparului și pornește către cititori.

Ai în față, distinse lector, un reușit studiu monografic care, după ce a fost susținut cu succes ca teză de doctorat în cadrul Școlii Doctorale, domeniul Istorie, din Universitatea ”Ovidius” Constanța, comisia recomandând autoarei publicarea, vine să clarifice o etapă majoră din istoria Tulcei, la un nivel încă neatins până în prezent.

Din capul locului, ca profesor al autoarei, care i-a urmărit și îndrumat demersurile de cercetare, subliniez că monografia se recomandă prin documentarea temeinică și structurarea problematicii avută în vedere astfel încât istoria orașului și a portului Tulcea să fie scoasă din izvoare și redată cunoașterii publicului larg.

Se va putea constata, încă din Introducere, că autoarea a investigat și evaluat cu atenție contribuțiile istoriografice ale perioadei ce au avut în atenție Dobrogea, Dunărea de Jos și orașul Tulcea, Ligia Dima fiind preocupată să nu îi scape vreun aspect.

Abordarea temei este realizată cronologic și etapizat. Cartea ne introduce mai întâi în reperle evoluției anticului *Aegyssus*, cum s-a numit localitatea în vechime, și a Tulcei până în 1878.

Unirea celei mai mari părți a Dobrogei la România a avut și asupra Tulcei efecte benefice, orașul devenind un reper al modernizării și integrării administrativ-economice realităților românești a regiunii transdunărene.

Ligia Dima ne poartă prin variate aspecte din viața urbei: administrație, dezvoltare urbanistică, populație, economie (pe ramurile pe care a avut câmp de dezvoltare), presă, învățământ, activitate culturală și religioasă. După ce așează Tulcea în contextul Primului Război Mondial, autoarea își continuă periplusul în perioada interbelică. Viața Tulcei s-a îmbogățit, epoca este benefică orașului, economia a progresat în cele 11 ramuri identificate de Ligia Dima. Viața politică și cea culturală au făcut salturi notabile, puse în evidență în lumina izvoarelor cercetate. Anii celui de-al Doilea Război Mondial nu lipsesc din analiza făcută de Ligia Dima la care, evident, a adăugat și etapa până în 1948, anul limită propus pentru cercetare. Partea a treia a cărții este dedicată evaluării portului, ca instituție în sine, pe care a etapizat-o pe două epoci: 1878-1939 și 1940-1948. O astfel de abordare se impunea pentru a pune în evidență elementele ce au caracterizat activitatea portuară, locul unde localitatea s-a conexasă cel mai bine cu Dunărea ce i-a influențat decisiv locul și rolul de riveran al marelui fluviu european. Datele adunate din fondul arhivistic Căpitănia portului Tulcea, analizate, comparate și sistematizate în evoluție cronologică au permis autoarei să surprindă veridic și convingător caracteristicile activității portuare la Tulcea. Se evidențiază specificul mărfurilor traficate, înțrări-ieșiri, tipurile de nave care au acostat la dane și momente în care vremurile au marcat geopolitic zona cu efecte asupra vieții portuare. Deși datele statistice abundă, paginile dovedind acribie, ele sunt necesare, fiind expresia pură a realităților istorice.

În finalul *Cuvântului înainte* apreciem cartea doamnei dr. Ligia Dima ca pe o solidă contribuție științifică la cunoașterea Tulcei, cel mai important oraș românesc din arealul Deltei Dunării, într-o etapă istorică bogată în evenimente, atât benefice, cât și dificile pentru viața tulcenilor, și o recomandăm cu căldură tuturor celor interesați.

Fără doar și poate, cartea îmbogățește istoriografia urbană și pe cea a Dobrogei, așezând-o pe autoare între tinerii istorici, dintre Dunăre și Marea Neagră, care au trecut pragul celui care promite în rândul aureolatului de certitudine, convingerea noastră fiind, așa cum am cunoscut-o în anii de colaborare fructuoasă, că nu se va opri aici și că-n vremurile viitoare ne va oferi noi contribuții la descifrarea și cunoașterea trecutului melegurilor tucene.

29 septembrie 2015

prof. univ. dr. Valentin Ciorbea

**O carte absolut necesară și deosebit de utilă:
dr. Ligia Dima: „Progresele orașului-port Tulcea între anii 1878-1948”**

E firesc ca o lucrare de doctorat notată cu „f.b.” să tindă la a deveni carte. Cu atât mai mult una care privește un subiect oricât de „bătut”, dar cu insule neatînse de istoric.

Am făcut parte din Comisia de Doctorat a autoarei acestei cărți. Am susținut-o. Nu numai că mi-a fost studentă, nu doar că-și dădea doctoratul la Universitatea noastră, dar și pentru că aveam și am argumente indubitabile. Pentru că:

În primul rând, județului Tulcea îi e închinată, monografic, o singură carte, și aceea de acum aproape o sută de ani, cu rigorile foarte largi de atunci - e vorba despre lucrarea colectivă semnată Voicu T., Cotovu B., Constantinescu P., *Monografia orașului Tulcea*, Tulcea, 1928. Nu că bibliografia ar fi săracă – numai studii, cărți și articole din bibliografie totalizează o sută de titluri, lăsând izvoarele specioase de primă mână, arhivă și presă – dar niciuna dintre cărți n-a avut ambiția a se intitula monografie. În acest sens, orice pe această temă este binevenit. Salut, deci, teza de doctorat materializată într-o carte de peste 350 de pagini.

Departee de a o considera o carte liniară și socotită drept „stas”, dimpotrivă, este una ce se refuză seriei: atipică unitate administrativă Tulcea, atipică evoluția sa, mai ales după 1878. După revenirea Dobrogei la Țară, Tulcea își pierde calitatea de centru administrativ al unui sangeac care cuprindea, în principiu, și partea de sud - mai târziu județul Constanța - și ceva mai la sud de acest județ. Și, dintr-o dată, Tulcea e redusă la dimensiunea administrativ-teritorială de județ, iar orașul Tulcea, cu unele înzestrări de sedii administrative, devine capitala unui județ cam uitat de lume. Toată puterea și toată reprezentativitatea trece în zestrea Constanței: mai puțin decât un târg, mai puțin decât un oraș, abia renăscut după lucrările cu capital englezesc primit după Războiul Crimeei.

Tulcea e ruptă de Țară; calea ferată se va construi la aproape 50 de ani după revenirea Dobrogei la Țară. Tulcea nici nu joacă un rol de prim port la Dunărea de Jos, în condițiile în care Galați și Brăila dispuneau de mari forțe, ca să nu mai vorbim de Sulina - sediul Comisiei Europene a Dunării.

În acest caz, titlul părea că nu prea poate avea consistență: *Progresele orașului și ale portului?* În ce sens? Tulcea, ca oraș, nu-și poate câștiga pozițiile din ultima perioadă a stăpânirii otomane. Iar județul în sine este „monoeconomic în parte”, județul fiind, în ultimă instanță, slab populat și sărac. Iată de ce am spus că județul avea o situație atipică, iar teza - devenită carte - este și ea atipică în raport cu ceea ce trebuie să fie, în general, titlul. În cazul de față *progres* înseamnă încercarea disperată de a ține pasul cu Țara.

Și totuși, istoricul Ligia Dima a găsit acele elemente prin care să impună noțiunea de progres al orașului și portului până la 1948. Cred că numai din precauție cineva n-ar putea ataca în mod serios - științific și apolitic – revoluția, căci revoluție a fost în perioada comunistă, când, în câteva domenii, Tulcea a căpătat rolul de simbol național - vezi marile șantiere, uzina de aluminiu, sediul flotei de pescuit oceanic, industria piscicolă aferentă ș.a.m.d.

Pe de altă parte, autoarea a sesizat - și nu i-a fost foarte ușor - că raportul port-oraș nu e cel clasic, adică orașul nu depinde de port. Acesta nu-i dă identitate deosebită și nici nu-l subordonează. Dar, ceea ce a sesizat autoarea e că cele două entități s-au completat, astfel încât putem vorbi de două entități care s-au sprijinit reciproc în evoluție, evoluție care e progres. Așadar, câteva merite ale tezei încă din faza ei de referate: încercarea de a aduna materialul bibliografic și documentar de primă mână, ce susține specificitatea temei. În acest sens, sumă - pe de o parte, sinteză - pe de alta. Nu e ușor ca din atâtea studii să reții elementele care definesc entitatea subiectului, fără a omite vreuna dintre caracteristici (sigur, volumului *Tulcea 1878-1948: memoria unui oraș*, Muzeul Brăilei, Editura Istros, Brăila, 2012, 430 p., îi dă mâna să se intituleze astfel, pentru că aduce, sub diverse semnături, contribuții. Ceea ce e bine, dar nu are pretenția de a le sintetiza într-un tot care să semene a monografie).

A doua calitate prin care mă argumentez în susținerea cărții este expunerea, anticurent chiar, a unor elemente definitorii într-o perioadă. Iată, de pildă, scriind despre orașul Tulcea între 1878 și Primul Război Mondial, autoarea tratează analitic aspectele economice administrative și numai în final ceea ce influențează mai puțin: viața culturală și religioasă, învățământul, presa. Mai detaliată este perioada interbelică. Mai profund decât în prima parte, autoarea e interesată de problema populației și de „amestecul” partidelor politice în viața oamenilor, dar nu într-atâta încât să intervină masiv asupra subcapitolului 2.2. privind viața economică. Ramuri, până la subramuri. Poate că nu s-a avut imperativ în vedere ideea că dincolo de ceea ce pare economie închisă (adică satisfacerea de către aceste ramuri și subramuri a nevoilor populației orașului), imperativul istoric apasă pe butonul implicării orașului și meșterilor lui în rezolvarea nevoilor de toate felurile ale locuitorilor din județ. Și, iarăși, evoluția portului este tratată în paralel cu a orașului. Cele două entități își satisfac simultan necesitățile, completându-se. Poate că, în perioada interbelică evoluția portului e mai puternic influențată de legislația internațională, națională și de hotărâri administrative județene. Ca și în perioada anterioară, problema tipografiilor, învățământului, instituțiilor culturale, presa – ca noutate „periodicele școlare” -, tot la sfârșitul capitolului. Nu ele influențează în prea mare măsură elementele anterioare economice, comerciale, de credit.

Autoarea își permite un capitol de vreo 40 de pagini privind Tulcea în perioada celui de-al Doilea Război Mondial și imediat după. Sesizează și impune - pentru că

istoria însăși a impus - noua politică a noului regim privind administrația, intervențiile structurale și, mai ales, destructurale în domeniul întreprinderilor industriale și apariția - pentru prima dată după revenirea Dobrogei la țară – a caracterului orașului Tulcea de oraș turistic.

Ultimele două capitole sunt închinată evoluției portului. Era firesc ca portul să fie tratat separat de oraș, întrucât factorul extern, de influență externă, era mai pregnant în problema navigației pe Dunăre, pe de o parte printr-o legislație anume, pe de alta prin implicarea Comisiei Europene a Dunării în zona Portului Tulcea.

Remarcăm, în mod deosebit, folosirea masivă a bagajului statistic din arhiva județului Tulcea, ceea ce poate părea plictisitor, dar e absolut necesar. Atât de diferită e situația din perioada 1940-1948, prin cele două „cicluri” - 1940-1944 și 1944-1948 - încât s-ar părea unite doar prin efectele negative ale războiului și ale „războiului de clasă”. În acest din urmă caz, se citesc, parcă, transformările ce vor urma, în care politicul începuse deja să determine social-economicul.

Fotografiile erau necesare. Mă refer la iconografia cărții. Purtând amprenta acelor timpuri, au devenit parte din conținutul cărții, definind locuri și întâmplări.

*

Aceasta e „povestirea” și prezentarea doamnei doctor Dima Ligia privitoare la progresele orașului și ale portului Tulcea între anii 1878-1948, despre care se va vorbi în două sensuri: această carte se va constitui în momentul de trecere spre alte perioade, constituind rezultanta demonstrată a primilor 70 de ani de la reunirea Dobrogei cu Țara.

Cartea ar putea deveni clasică, în sensul că s-ar putea cere la bibliotecă în felul acesta: „dați-mi, vă rog, o „Tulcea” a doamnei doctor Ligia Dima”.

*

Salut instituția care, onorată de a publica această carte, onorează, prin ea, orașul și portul Tulcea în evoluția lor semnificativă în istoria Dobrogei și a României.

30 septembrie 2015

prof. univ. dr. Gheorghe Dumitrașcu

UN SINCER CUVÂNT DE PREȚUIRE

În cartea de față, doamna (SECHILA) LIGIA DIMA oferă cititorului pasionat de istorie o valoroasă pagină ce ilustrează un moment din viața unei străvechi așezări urbane, fondată din vechime acolo unde fluviul Dunărea își desface brațele spre Marea cea Mare.

Port fluvio-maritim, municipiul Tulcea – vechea cetate *Aegyssus* – a trăit o zbuciumată istorie sub diverse stăpâniri care și-au pus amprenta asupra înfățișării sale, ale cărei vestigii s-au păstrat până în epoca modernă, și care i-au conferit pitorescul și farmecul său inconfundabil. Se cade să amintim că așezarea a fost, o vreme, și sub stăpânirea marelui nostru domnitor, Mircea cel Bătrân, a cărui statuie ecvestră veghează spre neuitarea urmașilor săi de azi.

Potrivit mărturiilor autoarei, obiectivul lucrării care vede lumina tiparului a fost acela de a contribui la cunoașterea evoluției generale a orașului Tulcea, pe un anumit segment de timp, cu referire la organizarea administrativă, activitatea politică, dezvoltarea economică, progresele infrastructurii, dinamica populației, viața cultural-religioasă, învățământ, activitatea edilitară, starea instituțiilor sanitare, evoluția industrială, vocația turistică a orașului.

Nu este întâmplător faptul că perioada aleasă pentru studiu debutează cu anul 1878, dată crucială a istoriei noastre naționale, când, dobândindu-și independența de Stat, România și-a ales propria-i cale de dezvoltare. De asemenea, este de înțeles de ce autoarea a pus accentul pe mecanismul regimului de navigație pe Dunăre, pe traficul și mișcarea fluvială în perioada aleasă în zona portului Tulcea, pentru că aceste elemente au contribuit în mod decisiv la afirmarea și destinul mândrului oraș. Concluziile finale subliniază rolul hotărâtor al marelui fluviu european în destinul străvechii așezări urbane.

O subtilă notă romantică răzbate în descrierea vieții acestui oraș multiethnic, dar și un strigăt de alarmă față de primejdia dispariției ireversibile a vestigiilor ce-i dau încă personalitatea sa inconfundabilă. Este, totodată, remarcabilă preocuparea lucrării de a

elogia opera unor edili – primari, prefecti, oameni de cultură – după revenirea Dobrogei în cadrul statal românesc, în 1878.

În final, cititorul este plăcut impresionat de faptul că volumul este în mod fericit ilustrat cu imagini ale orașului și cu facsimile ale unor documente de epocă. În mod cert, cartea oferă aleasa satisfacția unei plăcute lecturi și concluzia că merită să-i parcurgi paginile.

12 octombrie 2015

prof. univ. dr. Ioan BITOLEANU

Cuvântul autorului

Această carte reprezintă teza de doctorat susținută în anul 2014 în cadrul Universității ”Ovidius” din Constanța. Apariția ei are loc sub îndrumarea și sprijinul profesorului coordonator, prof. univ. dr. Valentin Ciorbea, care m-a susținut pe tot parcursul acestui demers.

La unul dintre evenimentele culturale organizate de către Episcopia Tulcii, cineva spunea că: „nu poți cataloga o carte ca fiind proastă sau bună, din orice carte poți învăța câte ceva”. M-a purtat gândul imediat către lucrarea mea de doctorat, pe care o prezint astăzi cititorilor și iubitorilor de Tulcea. M-am întrebat, cum era firesc de altfel, oare ce vor reține cei care vor citi această carte sau ce vor învăța? Fără a avea pretenția că am reușit să pătrund prin toate ungherele istoriei acestei localități, consider că fiecare dintre noi ar putea găsi ceva interesant legat de trecutul ei. Obişnuim să spunem că întotdeauna este loc de mai bine. Eu spun doar atât: cercetările trebuie să continue și vor continua.

Veți găsi în această carte alături de informații istorice, fotografiile ale oraşului, portului, reclame din ziare, foi de titlu ale unor ziare și reviste locale, ale unor personalități tulcene, toate cu rolul de a completa imaginea despre ceea ce a însemnat oraşul-port Tulcea în perioada 1878-1948. Imaginile au fost selectate din colecțiile ICEM ”Gavrilă Simion” Tulcea, din cărțile publicate de către Valentina Postelnicu (*Tulcea de altădată*), Victor Henrich Baumann, Elena Franga, Raluca-Elena Petrov (*Instituția Prefectului Județul Tulcea, trecut și prezent*), Petru Zaharia (*100 de ani de presă tulceană. 1879-1979*). Tuturor le transmit un gând bun și mulțumiri.

Datorez mulțumiri familiei mele pentru înțelegerea de care a dat dovadă.

Totodată le mulțumesc domnilor profesori Valentin Ciorbea, Gheorghe Dumitrașcu, Ion Bitoleanu, Stoica Lascu, Marian Cojoc, Marian Zidaru, Daniel Flaut, Constantin Ardeleanu pentru toate sfaturile și încurajările primite.

Mulțumesc doamnei Lavinia Dumitrașcu, care a devenit un critic al meu, dar și un prieten pe măsură și doamnei Carmen Simionescu pentru corectură, tehnoredactarea cărții și pentru susținerea necondiționată oferită pe toată durata acestei munci.

Mulțumiri adresez reprezentanților Episcopiei Tulcii pentru ajutorul financiar oferit, fără de care apariția acestei cărți nu ar fi fost posibilă.

Și, nu în ultimul rând, aș dori să aduc un pios omagiu celui care a fost directorul Institutului de Cercetări Eco-Muzeale timp de 50 ani, dr. Gavrilă Simion. Un om deosebit căruia îi datorez mare parte din ceea ce sunt astăzi. Îi voi păstra vie amintirea pentru totdeauna. Mulțumesc!

septembrie 2015

autoarea



INTRODUCERE

Lucrarea se ambiționează asupra unui caz aparent obișnuit și linear: evoluția unui oraș și port, la prima vedere mai puțin atins de istorie și de inovație. Noțiunea de progres poate fi folosită fără prea mult discernământ.

În acest context Tulcea este un caz chiar special: împrejurările istorice i-au conferit patru momente de cumpănă, care o condamnau: urmările războiului ruso-turco-român, desfășurarea și urmările Primului Război Mondial, cel de-al Doilea Război Mondial și începutul Socialismului comunist, până la uriașa transformare de după 1947-1948. Tulcea reușește să supraviețuiască, să viețuiască, să se dezvolte și să progreseze, înscriindu-se onest și util în evoluția României moderne și contemporane.

Care sunt factorii care favorizează acest proces?

În primul rând factorul natural: al așezării într-o zonă riverană Dunării, ceea ce a favorizat o poziție comercial portuară cu totul deosebită. Apoi, trebuie să precizăm că importanța portului Tulcea a devenit internațională, favorizată fiind de existența în apropiere a orașului-port Sulina, cu toată faimoasa sa istorie. Iar în final putem să mai aducem un argument, deloc de neglijat, faptul că pentru fiecare perioadă a existenței orașul și portul Tulcea au avut evoluție constantă, portul neavând nevoie de investiții și transformări uriașe - cum a fost cazul Constanței. Puținele intervenții tehnice și de investiții și-au adus repede contribuția în caracteristicile fundamentale ale portului, atrăgând cu sine dezvoltarea orașului comercial. Tulcea nu era doar centrul unei unități administrative ci și un oraș și un port cu toate funcțiile sale în acest sens.

Permanența Tulcei a constatat în faptul că a fost un oraș centru comercial de regiune economică și a beneficiat de „veșnicia” câtorva ocupații, dar și de calitățile administrative ale unor personalități care au slujit interesului orașului și portului, uneori până la sacrificiu.

În acest context, elaborarea lucrării de față a fost determinată de dorința de a realiza o „monografie” cu privire la orașul-port Tulcea dar, pe de altă parte și de a lărgi cunoașterea istoriei Dobrogei de la sfârșitul secolului XIX și începutul secolului XX, cu informații oferite de documentele de arhivă, mai puțin sau deloc cercetate de-a lungul timpului. Așadar, inexistența unei lucrări referitoare la acest subiect a constituit o motivație puternică.

În domeniul *Istoriei* lucrarea se poate încadra în rândul studiilor de istorie locală. Obiectivul lucrării este acela de a contribui la cunoașterea evoluției generale a orașului-port Tulcea și aprofundarea unor aspecte legate de activitatea sa comercială. Limitele în care se încadrează această evoluție cuprinde patru evenimente istorice importante: *Războiul de Independență* (1877-1878), *Primul Război Mondial* (1914), *cel de-al doilea Război Mondial* (1939) și *începutul Socialismului comunist*, toate aceste evenimente producând schimbări în viața, activitatea și dezvoltarea orașului-port Tulcea.

Abordarea temei *Progresele Orașului și ale Portului Tulcea între anii 1878-1948* își propune, din punct de vedere metodologic, să cerceteze, să sistematizeze și să interpreteze documentația accesibilă pentru a reconstitui progresele orașului-port între limitele precizate: analizarea izvoarelor literare care fac referire la istoricul zonei și a orașului-port Tulcea precum și analizarea documentelor de arhivă (pe categorii de situații: numărul navelor intrate și ieșite în port, categoriile de mărfuri intrate și ieșite, cantitatea mărfurilor intrate și ieșite pe luni și pe ani, țările de proveniență a mărfurilor, destinația mărfurilor locale, situația muncitorilor din port, problemele de infrastructură ale portului și ale orașului, dezvoltarea economică, dinamica populației, viața culturală, religioasă, învățământul și presa locală).

Contribuția tezei constă în analiza unor noi aspecte cu privire la situația portului Tulcea, scopul fiind formarea unei imagini de ansamblu, documentată, a ceea ce a însemnat existența portului, ceea ce nu a fost explorat de istoricii dobrogeni până acum, precum și reconstituirea traiectului istoric al orașului în perioada 1878-1948.

Sursele documentare pe care ne-am bazat sunt lucrările cu caracter general, lucrările cu caracter special, periodicele, presa centrală și locală, fondurile arhivistice. Lucrările cu caracter general sunt importante pentru o înțelegere mai bună a zonei din care face parte portul, pentru conturarea unei imagini, atât la nivel local cât și la nivel național, a ceea ce a însemnat existența orașului Tulcea.

Momentul 1878, concretizat prin Războiul de Independență și unirea Dobrogei cu Patria-Mamă, a reprezentat un moment important pentru provincie și locuitorii acesteia, istoriografia românească dedicându-i o serie de studii care analizează evoluția acestei zone din punct de vedere istoric, geografic, economic și demografic, în aceste lucrări regăsindu-se și informații importante cu privire la orașul Tulcea.

Nu puțini au fost cercetătorii care au manifestat un interes deosebit față de această provincie, îmbogățind astfel întreaga bibliografie dobrogeană. Printre lucrările importante pentru Istoria Dobrogei se numără lucrarea lui Grigore Dănescu¹, publicată în anul 1896. Lucrarea reprezintă, după cum spune și titlul, un dicționar geografic, statistic și istoric al județului Tulcea. Căpitanul M.D. Ionescu² realizează în anul 1904 prima monografie a Dobrogei, pentru toți cei interesați în a cunoaște evoluția acestei provincii.

După anii 1880-1890, interesul cercetătorilor pentru această temă sporește. Apare lucrarea profesorilor Iosif Colcer și Viorel Măgureanu³ care analizează situația economică a județului Tulcea după anul 1878.

Dar poate cea mai importantă lucrare având ca temă istoria Dobrogei a fost realizată de către profesorii Adrian Rădulescu și Ion Bitoleanu⁴, aceasta prezentând evoluția Dobrogei pe epoci istorice.

De referință pentru bibliografia dobrogeană sunt lucrările „Studii istorice dobrogene”⁵ și „Dobrogea 1878-2008. Orizonturi deschise de mandatul european”⁶, coordonate de profesorul Valentin Ciorbea, în care regăsim o serie de articole privind evoluția și transformările produse în Dobrogea de după 1878 și importanța provinciei pentru România. Tot profesorul Valentin Ciorbea contribuie prin lucrarea „Evoluția Dobrogei între anii 1918-1944”⁷, la cunoașterea mai profundă a problemelor geopolitice, economice, demografice, sociale, ale vieții politice și militare, devenit ghid pentru mai tinerii cercetători.

Nu putem ignora lucrarea profesorului Lascu Stoica intitulată sugestiv „Mărturii de epocă privind istoria Dobrogei (1878-1947)”⁸, o lucrare ce conține

¹ Grigore Dănescu, *Dicționarul Geografic, Statistic și Istoric al Județului Tulcea*, Editura Stabilimentul Grafic I. V. Socecu, București, 1896.

² M.D. Ionescu, *Dobrogea în pragul veacului al XX-lea, Geografia matematică, fizică, politică, economică și militară*, Atelierele Grafice I.V. Socecu, București, 1904.

³ Iosif Colcer, Viorel Măgureanu, *File din istoria Dobrogei*, Inspectoratul pentru Cultură al Județului Tulcea, 1998.

⁴ Adrian Rădulescu, Ion Bitoleanu, *Istoria românilor dintre Dunăre și Marea Neagră. Dobrogea*, Editura Științifică și Enciclopedia, București, 1979; *Istoria Dobrogei*, Editura Ex Ponto, Constanța, 1998.

⁵ ****Studii istorice dobrogene* (coord. Valentin Ciorbea), Editura „Ovidius” University Press, Constanța, 2003.

⁶ ****Dobrogea 1878-2008. Orizonturi deschise de mandatul european* (coord. Valentin Ciorbea), Editura Ex Ponto, Constanța, 2008.

⁷ Valentin Ciorbea, *Evoluția Dobrogei între anii 1918-1944*, Editura Ex Ponto, Constanța, 2005.

⁸ Lascu Stoica, *Mărturii de epocă privind istoria Dobrogei (1878-1947)*, vol. I (1878-1916), Biblioteca Tomitană II, MINA Constanța, 1999.

selecții valoroase din presa dobrogeană cu ajutorul căreia se pot reconstitui momente importante din viața acestei provincii.

La aceste lucrări se adaugă numeroasele studii precum „Istoria Românilor”⁹, „Enciclopedia României”¹⁰, „Enciclopedia de Istorie a României”¹¹, „Indicatorul industriei românești”¹², toate contribuind la o mai bună cunoaștere a subiectului. Nemaivorbind despre seria „Călători străini despre Țările Române”¹³ în care regăsim cu lux de amănunte impresii despre aspectul edilitar al orașului Tulcea și al locuitorilor săi.

În ceea ce privește lucrările cu caracter special, din păcate, pentru orașul-port Tulcea nu există foarte multe studii dedicate acestuia. Cea mai importantă „Monografie a orașului Tulcea” a fost realizată în anul 1928, de către T. Voicu, B. Cotovu, P. Constantinescu, în care regăsim o descriere a orașului Tulcea sub toate aspectele.

Altă lucrare despre istoria orașului Tulcea, care ne-a ajutat să vedem dincolo de conținutul celorlalte studii, este cea realizată de Valentina Postelnicu¹⁴. În lucrarea „Tulcea de altădată” autoarea face o incursiune pe străzile Tulcei, prezentând în imagini, locuri, clădiri importante, reconstituiri de străzi (unele dintre acestea nemaexistând astăzi, din păcate).

De asemenea, pictorul Constantin Găvenea¹⁵ în lucrarea sa „Amintiri și imagini din Tulcea de odinioară”, povestește cu inima și sufletul despre orașul de altădată, cu horele din cartierele Tulcei, cu bragagii și bragageriile de pe stradă, despre morile de vânt ce tronau culmile Colnicului Hora, despre măcelăriile din Tulcea, despre centrul orașului (cu Ansamblu sub Coloane), despre toate acele locuri care l-au impresionat și pe care le-a redat atât de viu în picturile și lucrările sale de grafică.

⁹ ****Istoria Românilor*, volum VIII, Editura Enciclopedică, București, 2003.

¹⁰ ****Enciclopedia României*, volum II, Țara Românească, Imprimeria Națională, București, 1939.

¹¹ ****Enciclopedia de Istorie a României*, Ediția a III-a, Editura Meronia, București, 2000.

¹² ****Indicatorul Industriei Românești*, București, 1925.

¹³ ****Călători străini despre Țările Române*, vol. VIII, Editura Academiei Române, București; vol. X, Partea I, Editura Academiei Române, București, 2000; vol. X, Partea a II-a, Editura Academiei Române București, 2000; ****Călători Străini despre Țările Române în secolul al XIX-lea*, Serie Nouă, Vol. I și vol. II, Editura Academiei Române, București, 2005.

¹⁴ Valentina Postelnicu, *Tulcea de altădată*, Editura Harvia, Tulcea, 2002.

¹⁵ Constantin Găvenea, *Amintiri și imagini din Tulcea de odinioară*, Editura Școala XXI, Tulcea, 2004.

O altă lucrare importantă, pentru bibliografia locală de această dată, „Ghidul Turistic al județului Tulcea”¹⁶ realizat în anul 2011, prezintă potențialul turistic al orașului și județului Tulcea, menționând toate obiectivele arheologice, religioase și culturale importante din zonă.

Preocupați de aspectele economice ale orașului-port Tulcea au fost cercetătorii dobrogeni Gheorghe Dumitrașcu¹⁷, Lascu Stoica¹⁸, Valentin Ciorbea¹⁹ care, prin studiile publicate, au valorificat izvoare arhivistice importante din care se constată că din punct de vedere economic orașul Tulcea se dezvoltase pe ramuri industriale.

Cercetătorul Victor H. Baumann²⁰ prezintă evoluția activității edilitare pe teritoriul orașului Tulcea, constatând faptul că la sfârșit de secol XIX și început de secol XX s-au construit o serie de edificii și monumente istorice (Monumentul Independenței-1899, Monumentul lui Mircea cel Bătrân 1900-1902).

În „Buletinul Comunal al Orașului Tulcea” am regăsit aspecte legate de activitatea primarilor din oraș în perioada 1878-1918, iar cercetările lui Victor H. Baumann, Raluca Elena Petrov, Elena Franga²¹, Petru Vulcan²² ne-au ajutat să înțelegem instituția Prefecturii și să cunoaștem viața și activitatea prefecților orașului Tulcea între 1878-1948.

Profesorul Răzvan Limona²³ în lucrarea “Populația Dobrogei în perioada interbelică” analizează dinamica populației orașului și județului Tulcea.

¹⁶ ****Ghid Turistic al județului Tulcea*, Editura Cartografică S. C. Shubert & Franzke S.R.L., Cluj Napoca, 2011.

¹⁷ Gheorghe Dumitrașcu, *Dezvoltarea economică a Dobrogei până la 1878 și problema apariției proletariatului*, în “Revista de Istorie”, Tom 31, Nr. 6, Editura Academiei, București, 1978.

¹⁸ Lascu Stoica, *Din istoricul industriei românești interbelice. Principalele componente ale ramurilor de profil din Dobrogea (I-II)*, în „Pontica”, XIX-XX, Muzeul de Istorie Națională și Arheologie Constanța, 1986-1987.

¹⁹ Valentin Ciorbea, *Aspecte ale situației Dobrogei la sfârșitul primului război mondial*, în „Anuarul Institutului de Istorie și Arheologie A.D. Xenopol”, tom XXIV/1, 1987; *Industria Dobrogei între anii 1918-1944*, în „Profesorul Ilie Grămadă la 70 de ani”, Universitatea Al.I.Cuza, Iași, 1984; *Evoluția Dobrogei între 1918-1944*, Editura ex-ponto, Constanța, 2005.

²⁰ Victor H. Baumann, *Schiță privind evoluția istorică a teritoriului actual al municipiului Tulcea*, în „Steaua Dobrogei”, Anul V, Nr. 1-4 (17-20), decembrie 2003.

²¹ Victor H. Baumann, Raluca Elena Petrov, Elena Franga, *Instituția prefectului – Județul Tulcea, trecut și prezent*, Editura Celebris, Constanța, 2012.

²² Petru Vulcan, *Albumul Național al Dobrogei 1866-1877-1906*, Tipografia regală, Piața Palatului Regal, București, 1906.

²³ Răzvan Limona, *Populația Dobrogei în perioada interbelică*, Editura on-line Semănătorul, Tulcea, 2009.

În ceea ce privește învățământul tulcean, lucrarea profesorului Mihai Albotă²⁴ (Inspector General al învățământului tulcean 1968-1979) analizează situația învățământului din orașul și județul Tulcea de la începuturi până în anul 2007, aceste analize bazându-se pe documente de arhivă și situațiile școlare păstrate la nivelul Inspectoratului Școlar Județean Tulcea. I.C. Atanasiu²⁵, prof. Virginia Dima, prof. Aurel Munteanu²⁶, Apostol D. Culea²⁷ contribuie fiecare, prin studiile personale, la o cunoaștere mai aprofundată a problemelor învățământului tulcean.

Presa a reprezentat o altă sursă bibliografică importantă, contribuind la realizarea acestei lucrări; ne referim îndeosebi la publicațiile centrale și cele locale păstrate în colecțiile Muzeului de Istorie și Arheologie Tulcea și ale Bibliotecii Județene Constanța. Nu putem să nu menționăm faptul că profesorul Lascu Stoica²⁸ a manifestat și dumnealui un deosebit interes față de presa vremii, realizând lucrări publicate care mi-au fost de real folos în demersul de față.

Importantă pentru istoriografia dobrogeană este și lucrarea lui Dumitru Zamfir și Constantin Georgescu Octavian²⁹, aceștia realizând o bibliografie comentată și adnotată a presei dobrogene.

Studiul realizat de cercetătorul Petru Zaharia³⁰ cu ocazia a „100 de ani de presă tulceană. 1879-1979” demonstrează activitatea și continuitatea presei tulgene.

Profesorii tulceni Mihai și Ioana Marinache³¹ realizează prima monografie dedicată primului ziar al Dobrogei, „Steaua Dobrogei”.

²⁴ Mihai Albotă, *Istoria învățământului tulcean de la începuturi până în anul 2007*, Editura Școala XXI Tulcea, 2008.

²⁵ I.C. Atanasiu, *Expunerea privind situația învățământului din județ*, la sesiunea Comitetului Județean Tulcea, din anul 1909.

²⁶ Virginia Dima, Aurel Munteanu, *Liceul Spiru C. Haret Tulcea 100 ani (1883-1983)*, Editura Sport-Turism, București, 1983.

²⁷ Apostol D. Culea, *Dobrogea*, Editura Casei Școalelor, București, 1928.

²⁸ Lascu Stoica, *Mărturii de epocă privind istoria Dobrogei (1878-1947)*, vol. I (1878-1916), Biblioteca Tomitană II, MINA Constanța, 1999; *Presa dobrogeană și idealul unității naționale românești*, în “Revista muzeelor și monumentelor”, nr. 9-10, Consiliul Culturii și Educației Socialiste, București, 1989.

²⁹ Dumitru Zamfir, Constantin Georgescu Octavian, *Presa dobrogeană. Bibliografie comentată și adnotată*, Constanța, 1985.

³⁰ Petru Zaharia, *100 de ani de presă tulceană. 1879-1979*, Muzeul Delta Dunării, Supliment „Peuce”, Tulcea, 1979.

³¹ Mihai Marinache, Ioana Marinache, <<Steaua Dobrogei>> *Încercare de reconstituire monografică*, Editura Harvia, Tulcea, 2007.

Articolele Mădălinei Lasca³² ne transpun în atmosfera orașului de altădată și a presei de divertisment.

Periodicele “Anuarul Liceului Principele Carol din Tulcea” (anii școlari 1918-1919; 1919-1920 și 1920-1921), „Anuarul Școala secundară Gr. II de Fete Pr. Ileana”, „Anuarul Școala Profesională de Fete Gr. I”, „Anuarul Școalei Normale de Învățători din Tulcea”, „Buletinele Camerei de Comerț și Industrie Tulcea 1909-1936”, “Buletinul Oficial al Orașului Tulcea” oglindeau evoluția învățământul tulcean, activitatea comercială și a instituțiilor de credit, aspecte privind sănătatea populației, activitatea administrativă a primăriei și prefecturii orașului.

Am cercetat impresiile unor călători străini, care au avut prilejul de a poposi, chiar și pentru puțin timp, pe aceste meleaguri. Coroborate cu izvoarele arhivistice, acestea devin o importantă sursă de informații pentru cercetători, oferind o viziune reală despre evoluția orașului-port Tulcea în perioada modernă și contemporană.

Cine va dori să răsfoiască documentele păstrate în dosarele Fondurilor “Căpitania Portului Tulcea”, „Prefectura Orașului Tulcea - Serviciul administrativ”, „Vama Tulcea”, „Tribunalul județului Tulcea”, „Primăria Orașului Tulcea - Serviciul Administrativ, Serviciul Tehnic”, ”Consilieratul Agricol Tulcea”, ”Partidul Comunist Român – Comitetul Județean Tulcea” (păstrate în dosarele Serviciului Județean Tulcea al Arhivelor Naționale) și Fondul ”Inspectoratul General Administrativ Constanța” (păstrate în dosarele Serviciului Județean Constanța al Arhivelor Naționale) va fi surprins să constate activitatea intensă a portului, activitatea economică a orașului, aspectele privind activitatea administrativă, informațiile cu privire la activitatea educațională și de învățământ, aspectele privind populația orașului și județului Tulcea, situația locașurilor de cult, planurile și rapoartele de activitate întocmite de către prefectii județului, activitatea partidelor politice și ale filialelor locale.

Din toate aceste izvoare arhivistice putem constata faptul că orașul-port Tulcea a continuat să se dezvolte, depășind greutățile și pierderile provocate de evenimentele istorice petrecute atât la nivel național cât și local.

*

³² Mădălina Lasca, *Hai să râdem! Debutul presei de divertisment la Tulcea*, în „Tulcea 1878-1948: memoria unui oraș”, Editura Istros, Brăila, 2012.

Prezenta lucrare este structurată pe cinci capitole.

Primul capitol este intitulat *Orașul-port Tulcea în perioada 1878-1918* și cuprinde două subcapitole: *Evoluția orașului Tulcea din cele mai vechi timpuri până în anul 1878* și *Orașul Tulcea după reunirea Dobrogei cu România până la sfârșitul Primului Război Mondial*.

În primul subcapitol sunt tratate condițiile geografico-istorice și situația economică a orașului-port Tulcea până la 1878, trecerea de la anticul Aegyssus la orașul Tulcea, schimburile comerciale desfășurate între greci, romani și populația autohtonă - geții, mai târziu interesul turcilor față de această zonă. Lucrarea „Marele Dicționar Geografic al României”³³ ne-a ajutat la încadrarea geografică și la cunoașterea potențialului economic al județului Tulcea.

De asemenea, lucrările cercetătorilor Gheorghe Mănușcu-Adameșteanu³⁴, V.H. Baumann³⁵, Aurora Corhan³⁶ subliniază faptul că un rol important în dezvoltarea așezării l-au jucat raporturile economice ale geților cu cetățile grecești din Pontul Stâng. Din aceleași lucrări putem constata că în comerțul de tranzit care se desfășura în zona Gurilor Dunării un important centru l-a constituit, cu certitudine, Tulcea. Semnificative pentru acest subcapitol sunt articolele lui M.M. Alexandrescu Dersca Bulgarul³⁷, Constantin și Viorica Șerban³⁸. Cercetătorii analizează aspecte cu privire la viața economică și rolul politico-militar în zona Dobrogei de Nord în secolele XV-XIX.

Nu putem omite descrierile călătorilor străini ce au lăsat mărturii cu privire la orașul Tulcea. Astfel avem mărturiile lui Georg Lauterer³⁹ (1745-1784) care descrie orașul Tulcea „ca pe o localitate destul de mare, cu o cetate cu patru turnuri”.

³³ ****Marele Dicționar Geografic al României*, vol. V, Editura Stabilimentul I.V. Socecu, București, 1902.

³⁴ Gheorghe Mănușcu-Adameșteanu, *Raport final asupra locuirii medievale timpurii de la Aegyssus - Tulcea (sec. X-XV)*, în „Peuce”, XI, Tulcea, 1995.

³⁵ V.H. Baumann, *Noi mărturii istorice dintr-un sondaj arheologic*, în „Peuce”, IV, Tulcea, 1976.

³⁶ Aurora Corhan, *De la Aegyssus la Tulcea*, în „Brătescu. Buletin de informație și cultură geografică. Studii, Cercetări, Comunicări”, An 1, Nr. 1, Tipărit de S.C. Tip-Media S.R.L., Tulcea, decembrie 2005.

³⁷ M.M. Alexandrescu Dersca Bulgarul, *Aspecte ale vieții economice din porturile și schelele Dobrogei în secolele XV-XVII*, în „Peuce”, VI, Tulcea, 1977.

³⁸ Constantin Șerban, Viorica Șerban, *Rolul economic și politico-militar al orașelor din Dobrogea de Nord în secolele XVI- XVIII*, în „Peuce II”, Tulcea, 1971.

³⁹ ****Călători străini despre Țările Române*, Volum X, Partea I, Editura Academiei Române, București, 2000.

Generalul Alexandre De Langeron⁴⁰ descrie orașul ca „un oraș foarte mare, foarte atrăgător, foarte bogat, clădit pe malul drept al Dunării”.

F.F. Berg⁴¹ descrie cetățile de pe malul drept al Dunării în anul 1826.

Lucrarea lui Dan Ghinea⁴² evidențiază campaniile arheologice efectuate pe teritoriul orașului Tulcea începând cu anul 1974, campanii ce atestă că Tulcea se numără printre cele mai vechi localități de tip urban din țară.

Din lucrările lui Grigore Gr. Dănescu⁴³, Gheorghe Dumitrașcu⁴⁴ dar și din „Buletinele Camerei de Comerț și Industrie Tulcea” înțelegem starea în care se afla economia orașului în perioada de după 1878 și până la izbucnirea Primului Război Mondial.

Tulcea constituia unul dintre principalele puncte de export pentru Orient, în special pentru Turcia, iar prezența consulatelor străine atestă interesul altor țări precum Austria, Grecia, Franța, Anglia, Statele Unite, Italia, Olanda față de produsele autohtone și păstrarea relațiilor comerciale.

Subcapitolul 2, intitulat *Orașul Tulcea după reunirea Dobrogei cu România și până la sfârșitul Primului Război Mondial*, tratează situația și activitatea administrativă a orașului Tulcea în perioada 1878-1918, dinamica populației, aspecte edilitare, dezvoltarea economică a orașului, agricultura, piscicultura, industria, comerțul, învățământul, viața culturală și religioasă, presa tulceană.

Nu se poate vorbi despre o istorie completă a orașului Tulcea fără a menționa momentul cel mai important din viața acestuia reprezentat de recuperarea Dobrogei de către români, după secole de despărțire. „Dobrogea este pentru noi nu numai o nouă provincie, ci și o nouă cale de prosperitate și de învațuție” - titra presa la acea vreme⁴⁵.

⁴⁰ ****Călători străini despre Țările Române*, Volum X, Partea a II-a, Editura Academiei Române, București, 2000.

⁴¹ ****Călători străini despre Țările Române în secolul al XIX-lea*, Serie Nouă, Volum I, Editura Academiei Române, București, 2004.

⁴² Dan Ghinea, *Enciclopedia Geografică a României*, Ediția a III-a revăzută și adăugită, Editura Enciclopedică, București, 2002.

⁴³ Grigore Gr. Dănescu, *Dicționarul Geografic, Statistic și istoric al Județului Tulcea*, Editura Stabilimentul I. V. Socecu, București, 1896.

⁴⁴ Gheorghe Dumitrașcu, *Dezvoltarea economică a Dobrogei până la 1878 și problema apariției proletariatului*, în „Revista de istorie”, Tomul 31, nr. 6, Editura Academiei, 1878.

⁴⁵ „Românul”, XXII, f. 4, 5 septembrie 1978, în Lascu Stoica, *„Mărturii de epocă privind istoria Dobrogei 1878-1947”*, Volum I (1878-1916), Biblioteca Tomitana, MINA Constanța, 2000.

Momentul 1878, cel mai important moment din istoria Dobrogei și din viața locuitorilor săi, a fost analizat de către istorici dobrogeni precum Adrian Rădulescu, Ion Bitoleanu⁴⁶, Marian Cojoc⁴⁷, Lascu Stoica⁴⁸, Gheorghe Dumitrașcu, Lavinia Dacia Gheorghe⁴⁹, Andreea Atanasiu⁵⁰.

Evoluția populației din Dobrogea a depins de anumiți factori precum organizarea economică, socială și politică a societății. Informații cu privire la evoluția populației orașului Tulcea regăsim în rapoartele realizate de către prefectii orașului, în statisticile realizate cu ocazia recensămintelor aplicate pe întreg teritoriul țării, în situațiile solicitate de către autoritățile locale cu diverse ocazii și păstrate în documentele arhivistice.

Economia orașului Tulcea cunoaște o dezvoltare lentă, cauza acestui neajuns fiind lipsa căilor ferate. Pescuitul a reprezentat una dintre principalele ocupații ale dobrogenilor. Dunărea și toate apele țării produceau cantități însemnate de pește, aducând astfel venituri substanțiale statului, constituind totodată unul dintre alimentele de bază a populației locale. După agricultură, pescăriile ocupau un loc important în producția țării, cu o valoare de 40 milioane lei anual, după aceasta urmând pădurile, sarea, petrolul. Grigore Antipa⁵¹ publică studii în care prezintă situația pescăriilor, cherhanalelor, cum se realiza exploatarea peștelui în Delta Dunării. Acesta propunea pe de o parte măsuri pentru îmbunătățirea vieții și activității pescarilor, pe de altă parte măsuri menite a fi luate pentru a nu dispărea speciile de pești, deoarece pescuitul se realiza destul de haotic, fără a respecta perioadele de prohibiție.

În ceea ce privește industria orașului și județului, aceasta era reprezentată de mici fabrici de făină, ulei, cherestea, ateliere de fierărie, postav, brânzeturi,

⁴⁶ *Ibidem*.

⁴⁷ Marian Cojoc, *Dobrogea în rapoartele diplomației europene. Considerații geostrategice (1877-1879)*, în „Anuarul Muzeului Marinei Militare Române”, Tom II, 1999, Editura Campaniei naționale Administrația Porturilor Maritime Constanța SA, Constanța, 2000.

⁴⁸ Lascu Stoica, *Mărturii de epocă privind istoria Dobrogei 1878-1947*, Biblioteca Tomitana, MINA Constanța, 2000.

⁴⁹ Gheorghe Dumitrașcu, Lavinia Dacia Gheorghe, *Trei documente privind situația Dobrogei la 1878*, în „Dobrogea 1878-2008. Orizonturi deschise de mandatul european” (coord. Valentin Ciorbea), Editura Ex Ponto, Constanța, 2008.

⁵⁰ Andreea Atanasiu, *Dobrogea sub administrația otomană. Constanța și Tulcea – studiu de caz*, în „Dobrogea 1878-2008. Orizonturi deschise de mandatul european” (coord. Valentin Ciorbea), Editura Ex Ponto, Constanța, 2008.

⁵¹ Grigore Antipa, *Studii asupra pescăriilor din România*, Imprimeria Statului, București, 1895, p. 32-39; www.dacoromanica.ro/ accesat 17.01.2014; *Exploatarea în regie a pescăriilor statului*, Imprimeria Statului, București, 1905, p. 26; www.dacoromanica.ro/ accesat 17.01.2014; *Pescăriile statului din Tulcea*, Imprimeriile Independența, București, 1911, p. 1-10; www.dacoromanica.ro/ accesat 17.01.2014.

cupatoare de var, conservarea peștelui și icrelor negre pentru export. S-a dezvoltat exploatarea carierelor dobrogene, cariere bogate în materiale de calitate excepțională.

O sursă importantă de informare și înțelegere a evoluției orașului din punct de vedere economic au constituit-o documentele de arhivă păstrate în arhiva locală a orașului Tulcea. În acest context aflăm că în anul 1900 orașul Tulcea avea 5.900 case, 35 bordeie, 10 hanuri (din care 3-4 erau adunate la începutul străzii Mahmudiei, în cartierul bulgăresc). Clădirea unuia dintre acestea, care a funcționat un timp și ca poștă, a existat până în 1963 lângă Piața Veche. Tot la 1900 inventarul primăriei Tulcea era completat de 71 prăvălii, 54 mori de vânt și 165 fântâni. Dar nu era tot: diferite ateliere formau industria orașului. Funcționau ateliere de olărie, cinci patroni cărămidari cu șase calfe, cinci ateliere de fierărie. Renumitele căruțe despre care I. Ionescu de la Brad spunea că nu au un cui de metal, erau lucrate în 28 ateliere⁵².

Viața culturală și religioasă a orașului Tulcea consta în acțiunile a numeroase societăți, asociații și cercuri culturale înființate de intelectualitatea orașului, organisme ce contribuiau la răspândirea culturii în rândul populației de la orașe și sate. Din studiul profesorului Răzvan Limona constatăm că, în Tulcea funcționau „Liga Culturală” și „Societatea pentru Emanciparea Femeilor”, la care se adăugau contribuțiile aduse de comunitățile ebraică și greacă care organizau sărbători și baluri în beneficiul bisericii sau elevilor⁵³.

Valentina Postelnicu precizează faptul că „societățile tulgene au activat fie independent, cu sau fără statut propriu, fie ca filiale ale unor societăți la nivel național”⁵⁴.

După 1918 date despre astfel de asociații și societăți culturale se păstrează în Arhiva orașului Tulcea, „Fondurile Prefecturii Județului Tulcea”, „Fondul Tribunalului Tulcea”.

Despre cum arătau vechile biserici și primele școli românești înainte de 1877 multe știri nu avem, dar cele existente provin de la cărturarul Apostol D. Culea care descrie, în cartea sa „Dobrogea”, aspecte ale activității școlii și bisericii înainte de 1877.

⁵² Arhivele Naționale, Direcția Județeană Tulcea, *Fond Prefectura Județului Tulcea, administrativ*, dosar 887 /1939, f. 1 – 10.

⁵³ Răzvan Limona, *op. cit.*, p. 139.

⁵⁴ Valentina Postelnicu, *Societăți, Asociații, Cercuri Culturale Tulgene în perioada 1918-1944*, în “Steaua Dobrogei”, Nr. 1, martie 1999.

În perioada anilor 1878-1916 pe întreg teritoriul dobrogean și-au făcut apariția un număr însemnat de ziare, marea lor majoritate fiind editate în orașul Tulcea. Dintre acestea amintim: „România Trans-Dunăreană” (31 august 1880 - mai 1881) - unul dintre primele ziare ce au apărut în Dobrogea; „Ecoul Dobrogei” (6 mai 1882 - 1 septembrie 1884, 15 august 1910 - 28 iulie 1916) - publicație săptămânală în prima parte a existenței sale, organ independent al intereselor Dobrogei după 1910; „Delta” (februarie 1885) - apărea săptămânal la Tipografia Română - Tulcea; „Dunărea de Jos” (22 decembrie 1884 - 26 aprilie 1898) - publicație cu apariție neregulată. În articolul-program din primul număr se preciza scopul apariției acestui ziar, subliniindu-se faptul că: „Nu scriem pentru ca să scriem, ci pentru că simțim necesitatea de a ridica binele, oriunde ar fi el, și de a lovi răul atât de rodnic într-o provincie de abia de câțiva ani legată de instituțiuni liberale ca ale țării mame”; „Gazeta Tulcei” (26 septembrie 1889 - aprilie 1890) - apărea o dată pe săptămână. Revine în anul 1905 ca ziar conservator. Dintre rubricile dedicate orașului Tulcea menționăm: chestiuni edilitare, chestiunea apei, chestiuni agricole, veniturile R.M.S., veniturile C.E.D., modernizarea Tulcei, teatrale, note și impresii; „Deșteptarea Dobrogei” (9 noiembrie 1892 - august 1893) - își propunea să contribuie la procesul de educare a dobrogenilor, să lupte pentru drepturile lor politice⁵⁵; „Patria” (20 ianuarie - 20 martie 1898) - a tratat probleme locale de ordin economic, populație, culte; „Santinela” (8 martie 1898) - se declara ziar independent, a apărut un singur număr și acela era îndreptat împotriva prefectului județului Tulcea, Ioan Nenițescu; „Curierul Dobrogei” (ianuarie - septembrie 1905) - a publicat informații locale și articole pe probleme importante ale județului Tulcea, precum amenajarea Deltei, linia ferată Tulcea-Constanța, băncile populare, împrumutarea țăranilor; „Dobrogea Nouă” (6 octombrie 1907 - 15 iulie 1908) - se intitula ziar independent al intereselor Dobrogei. Trata probleme specific dobrogene, în programul ziarului intrând: „o largă dezvoltare a chestiunilor politice, economice și administrative”, dar și „rubrici speciale pentru clasa muncitoare, care va avea în noi sprijinul cel mai dezvoltat”; „Independența Dobrogei” (18 mai - 30 iunie 1908) - organ independent, având drept scop susținerea intereselor Dobrogei; „Ecoul Tulcei” (1908-1909) - au apărut 52 de numere, subiectele abordate fiind politica, economia, comerțul, finanțele, industria, agricultura; „Independența” (19 februarie 1912 - 20 noiembrie 1913) - au apărut 25 de numere. Periodic cu vederi național-liberale, a criticat

⁵⁵ Dumitru Constantin-Zamfir, Octavian Georgescu, *Presa Dobrogeană (1879-1980). Bibliografie Comentată și Anotată*, Constanța, 1985, p. 112-283.

administrația conservatoare din Tulcea, pe primarul Ștefan Borș și coaliția Calafeteanu-Lichiardopol⁵⁶.

Nu toate buletinele informative, expunerile de situațiuni, monitoarele sau gazetele științifice s-au bucurat de o existență îndelungată. Dintre gazetele perioadei, care s-au impus oarecum prin longevitate, menționăm: „Steaua Dobrogei” (22 iunie 1879 – februarie 1891) - care se autointitula „Foaia intereselor locale”; „Dobrogea”(16 noiembrie 1900 - 26 octombrie 1906) - apăsarea săptămânal și fiind un periodic de orientare liberală, critica administrația conservatoare din Tulcea, susținea problemele lărgirii drepturilor politice și ale dezvoltării comerțului în Dobrogea; „Dobrogea Liberală” (24 decembrie 1905 - 14 martie 1910) - organ național-liberal care a criticat administrația conservatoare și a susținut necesitatea lărgirii drepturilor politice; „Farul” (23 noiembrie 1914 - 20 februarie 1923) - săptămânal ce critica administrația tulceană; avea și o cronică muzicală și teatrală, dar și rubrici precum „Oameni și fapte”, „Cutia cu scrisori”, „Buletinul Sfatului Negustoresc”, „Delta Dunării”, „Informații”, „Artistice”, „Noutăți literare”; „Istrul” (11 ianuarie 1898 - 22 februarie 1901) – subintitulat și „Ziar politic, financiar. Științific și literar”, l-a avut director-proprietar pe Ion Răsvan și a fost tipărit la Tipografia „Schenck” din Galați. Motto-ul ziarului era „Unirea face tăria”⁵⁷.

Capitolul 2 este intitulat *Progresele orașului-port Tulcea între anii 1919-1939* și tratează în subcapitolul 1 *Orașul-port Tulcea în perioada 1919-1939*, deci pentru perioada interbelică prezentăm organizarea administrativă a orașului, populația, administrația și activitatea partidelor politice, filiala Tulcea.

Preocupați de organizarea administrativă a orașului Tulcea după Primul Război Mondial, cu analiza asupra situației orașului, pierderilor și distrugerilor lăsate în urma războiului, întoarcerea populației locale, au fost Traian Brătianu⁵⁸ și Raymond Netzhammer⁵⁹.

În „Monografia orașului Tulcea”, realizată în anul 1928 de către T. Voicu, B. Cotovu și P. Constantinescu, este prezentată radiografia orașului după încheierea Primului Război Mondial.

⁵⁶ *Ibidem.*

⁵⁷ *Ibidem.*

⁵⁸ Traian Brătianu, *Politică și Societate în Dobrogea*, Constanța, Editura Fundației Andrei Șaguna, 2010.

⁵⁹ Raymond Netzhammer, *Arhiepiscop în România*, Buzău, Atelierul Tipografic Catolic, 1994.

Izvoarele arhivistice păstrate în „Fondul Prefecturii Județului Tulcea” și „Fondul Primăriei Orașului Tulcea” ne-au ajutat să constatăm creșterile sau descreșterile numărului de locuitori, numărul de capi de familie, religiile și profesiile practicate, etniile din care făceau parte locuitorii orașului Tulcea.

Pentru primarii și prefecții orașului Tulcea din perioadă am revenit la lucrările menționate și în primul capitolul al tezei, la care am mai adăugat lista primarilor publicată de Traian Brătianu în lucrarea „Politică și Societate în Dobrogea”.

În ceea ce privește activitatea partidelor politice în Tulcea interbelică, profesorul Valentin Ciorbea în „Evoluția Dobrogei 1918-1944” analizează activitatea organizațiilor politice din Dobrogea și regăsim și activitatea organizațiilor tulcene.

Revenind la presa locală, cu ilustrarea activității politice de această dată, amintim: „Lupta” (organ național-liberal, Tulcea), „Dobrogea Jună”, „Înainte” (Tulcea), „Țăranul Dobrogean” (Tulcea).

Lucrarea profesorilor Adrian Rădulescu și Ion Bitoleanu⁶⁰ prezintă evoluția și activitatea partidelor politice din Dobrogea, iar Gheorghe Dumitrașcu⁶¹ prezintă activitatea Organizațiilor județene Tulcea și Constanța ale Partidului Țărănist Radical.

Profesorul Stoica Lascu⁶² prezintă, prin intermediul articolelor de presă, un documentar ce evidențiază aspecte privind politica și politicienii, membrii ai partidelor politice filiala Tulcea.

Subcapitolul 2 tratează și punctează *Dezvoltarea economică a orașului Tulcea pe ramuri industriale, piscicultura, comerțul, târgurile și bâlciurile, instituțiile de credit, agricultura, creșterea animalelor, apele gazoase, tipografiile, instituțiile culturale și de învățământ, periodicele școlare, presa scrisă, subramurile meșteșugărești - textilă, pielărie, prelucrare lemn, prelucrare produse chimice, prelucrare ceramică și materiale de construcții, prelucrare materii prime, morărit, panificație și paste făinoase.*

⁶⁰ Adrian Rădulescu, Ion Bitoleanu, *Istoria Dobrogei*, Constanța, Editura Ex Ponto, 1998.

⁶¹ Gheorghe Dumitrașcu, *Contribuții la istoria Dobrogei (1932-1938). Organizațiile județene Tulcea și Constanța ale Partidului Țărănist Radical*, în „Comunicări de Istorie a Dobrogei 2”, Constanța, Muzeul de Istorie Națională și Arheologie Constanța, 1983

⁶² Lascu Stoica, *Politica și politicienii la Tulcea în perioada modernă. Documentar*, în „Tulcea 1878-1948: memoria unui oraș”, Brăila, Editura Istros, 2012; *Contribuții la cunoașterea mișcării muncitorești dobrogene. Aspecte ale activității organizațiilor Social-Democrate în Perioada Interbelică*, în „Comunicări de Istorie a Dobrogei 2”, Muzeul de Istorie Națională și Arheologie Constanța, Constanța, 1983,

Importante pentru problemele tratate în acest subcapitol sunt articolele cercetătorilor dobrogeni Lascu Stoica⁶³ și Octav O. Șeitan⁶⁴ în care se analizează evoluția economică a orașului Tulcea, structurând industria pe ramuri industriale.

Pentru o evidențiere mai bună a impactului portului asupra economiei orașului Tulcea am mai studiat și alte documente păstrate în fondurile arhivei tulgene și anume: volumul II al „Enciclopediei României”, „Monografia Camerei de Comerț și Industrie Tulcea”, „Buletinele Camerei de Comerț și Industrie Tulcea”.

Virginia Dima, Aurel Munteanu⁶⁵, Valentina Postelnicu⁶⁶, Dumitra Mîndru⁶⁷, Nistor Barda⁶⁸, Gh. Stanciu⁶⁹ au publicat articole cu privire la instituțiile culturale și de învățământ ce au funcționat în orașul Tulcea.

Preocupările cele mai importante ale tuturor cadrelor didactice, și nu numai, au fost acelea de refacere a clădirilor școlilor, rezolvarea problemei materialelor didactice, readucerea elevilor la școală și pregătirea acestora.

Documentele de arhivă menționează pentru orașul Tulcea instituții culturale reprezentate de diversele asociații și societăți de profil, precum „Societatea științifico-literară Barbu Delavrancea”, „Asociația culturală Dobrogea”, „Liga culturală - filiala Tulcea”, „Asociația Tulcea culturală”, „Societatea culturală Armonia”, „Cercul studentesc Tulcea”. Existența în oraș a diverselor asociații culturale, cât și a unui cămin cultural, reprezentau un beneficiu pentru populația orașului, oferindu-le diverse modalități de petrecere a timpului liber.

⁶³ Lascu Stoica, *Din istoricul industriei românești interbelice. Principalele componente ale ramurilor de profil din Dobrogea (I-II)*, în „Pontica”, XIX-XX, Constanța, MINA Constanța, 1986-1987.

⁶⁴ Octav O. Șeitan, *Date statistice: (1928-1931), județul Constanța, Caliacra, Durostor și Tulcea*, Tipografia lucrătorilor asociați, Constanța.

⁶⁵ Virginia Dima, Aurel Munteanu, *Liceul Spiru C. Haret Tulcea 100 ani (1883-1983)*, București, Editura Sport-Turism, 1983.

⁶⁶ Valentina Postelnicu, *Societăți, Asociații, Cercuri Culturale Tulcea în perioada 1918-1944*, în „Steaua Dobrogei”, nr. 1, martie 1999.

⁶⁷ Dumitra Mîndru, *Preocupări Culturale în Publicații Dobrogene din Perioada Interbelică*, în „Comunicări de Istorie 2”, Constanța, MINA Constanța, 1983.

⁶⁸ Nistor Barda, *Din istoria învățământului dobrogean. Învățământul profesional în perioada interbelică*, în „Colegiul Pedagogic Constantin Brătescu. Valori ale civilizației românești în Dobrogea”, Constanța, 1993.

⁶⁹ Gh. Stanciu, *Școala și doctrinele pedagogice în secolul XX*, București, Editura Didactică și Pedagogică, 1995.

Capitolul III intitulat *Orașul-port Tulcea între anii 1940-1948* cuprinde subcapitolele *administrația orașului Tulcea, activitatea edilitară, instituții sanitare, situația întreprinderilor industriale înființate, desființate sau naționalizate, Tulcea – oraș turistic.*

Marian Cojoc⁷⁰, Constantin Găvenea⁷¹, Alexandrina Cuțui⁷², Lavinia Vizauer⁷³, Valentina Postelnicu⁷⁴ oglindesc prin articole imaginea orașului Tulcea din punct de administrativ, economic, situația monumentelor tulcene, a lăcașurilor de cult și, nu în ultimul rând, posibilitățile de petrecere a timpului liber în perioada sus menționată.

Pentru activitatea edilitară a orașului Tulcea după anul 1940, instituțiile sanitare, situația întreprinderilor industriale înființate, desființate sau naționalizate o contribuție deosebită au adus-o documentele de arhivă păstrate în „Fondul Camerei de Comerț și Industrie Tulcea”, „Fondul Prefecturii Județului Tulcea”, „Fondul Partidului Comunist Român - Comitetul Județean Tulcea”.

Capitolul IV este intitulat *Evoluția portului Tulcea în perioada 1878-1939* și este structurat pe subcapitolele *Regimul de navigație pe Dunăre în perioada 1878-1939, Activitatea Comisiei Europene a Dunării în zona portului Tulcea, Situația portului Tulcea în perioada 1878-1918, Traficul și mișcarea fluvială în portul Tulcea între anii 1919-1939* deci este un capitol dedicat strict activității portuare.

Preocupări cu privire la situația și activitatea portului Tulcea regăsim în articole semnate de Georgeta Borandă⁷⁵ prin intermediul cărora ne putem crea o imagine de ansamblu a ceea ce a însemnat existența portului pentru oraș, autoarea realizând o analiză a situației portului de la începuturile lui până în

⁷⁰ Marian Cojoc, *De la reforma agrară la colectivizarea forțată (1945-1957)*, Constanța, Editura Muntenia & Leda, 2001. Idem, *Repere economico-sociale în Dobrogea primelor decenii postbelice*, în „Studii Istorice Dobrogene”, Editura Ovidius University Press, Constanța, 2003.

⁷¹ Cosntantin Găvenea, *Amintiri și imagini din Tulcea de odinioară*, Editura Școala XXI, Tulcea, 2004.

⁷² Alexandrina Cuțui, *Catedrala Sf. Nicolae din Tulcea - mărturii istorice*, în „Tulcea 1878-1948: memoria unui oraș”, Editura Istros Brăila, 2012.

⁷³ Lavinia Vizauer, *Recuperarea memoriei orașului Tulcea prin documente de arhivă și imagini – vechi și noi*, în „Tulcea 1878-1948: memoria unui oraș”, Editura Istros Brăila, 2012.

⁷⁴ Valentina Postelnicu, *Monumentele eroilor tulceni*, Editura Harvia, Tulcea, 2003.

⁷⁵ Georgeta Borandă, *Porturi Dobrogene. Scurt istoric*, în „Analele Dobrogei”, serie nouă, An III, nr. 1, Editura Ex Ponto, Constanța, 2005.

prezent. Borandă afirmă chiar că „portul Tulcea este cel mai mare din nordul Dobrogei; la fel ca și alte porturi românești de la Dunăre și mare, acesta își întemeiază existența pe un trecut istoric îndelungat, legat de tradițiile care se pierd în negura vremurilor”⁷⁶.

Profesorul Constantin Ardeleanu⁷⁷ analizează comerțul exterior și navigația la Dunărea de Jos, prezentând date statistice cu privire la activitatea comercială și rolul portului Tulcea în comerțul exterior al României moderne. Acesta considera că „esența portului este să faciliteze schimbul, astfel că schimburile de produse pe care le derulează, comerțul său exterior în primul rând, reprezintă indicatorul de bază al valorii absolute și relative a unui oraș-port în economia regiunii sau statului în discuție”⁷⁸.

Istoriografia referitoare la problema Dunării și a regimului de navigație pe Dunăre s-a îmbogățit foarte mult după 1918 când tot mai mulți istorici, preocupați a sublinia importanța Dunării pentru România, dar mai ales pentru Dobrogea, doresc să clarifice adevărul istoric cu privire la tratatele încheiate între România și Marile Puteri interesate direct de regimul de navigație pe Dunăre și să puncteze luptele duse pe căi diplomatice pentru supremația în zonă.

Între aceștia menționăm pe Ion Giurcă⁷⁹, Constantin C. Giurescu⁸⁰, Eugeniu P. Botez (Jan Bart) - care considera Gurile Dunării drept „Poarta Europei Centrale” și că „cel ce va avea cheia acestei „porți” va putea domina zona”⁸¹.

⁷⁶ Georgeta Borandă, *Porturi Dobroge: Scurt istoric*, în ”Analele Dobrogei”, serie nouă, An III, nr. 1, Ex Ponto, Constanța, 2005.

⁷⁷ Constantin Ardeleanu, *Rolul portului Tulcea în comerțul exterior al României moderne (1878-1914)*, în “Tulcea 1878-1948: memoria unui oraș”, Editura Istros, Brăila, 2012; *Comerțul exterior și navigația la Dunărea de Jos. Serii Statistice (1881-1900)*, Editura Europolis, Galați, 2008; *Comerțul exterior și navigația prin Gurile Dunării. Serii Statistice (1901-1914)*, Galați University Press, 2008.

⁷⁸ Constantin Ardeleanu, *Rolul portului Tulcea în comerțul exterior al României moderne (1878-1914)*, în “Tulcea 1878-1948: memoria unui oraș”, Editura Istros, Brăila, 2012.

⁷⁹ Ion Giurcă, *Dunărea în geopolitica puterilor europene în epoca modernă*, în „Anuarul Marinei Militare”, Tom IV, Editura Companiei Naționale Administrația Porturilor Maritime Constanța SA, Constanța, 2001.

⁸⁰ Constantin C. Giurescu, *Formarea poporului român*, Editura Scrisul Românesc, Craiova, 1973.

⁸¹ Jean Bart, *Cum se dezleagă cheștiunea Dunării?*, Chișinău, 1918.

În această temă se înscriu și lucrările lui C.I. Baicoianu⁸², Paul Gogeanu⁸³, Maria Petru, Marian Sârbu⁸⁴, P. Manolescu⁸⁵, N. Dașcoviciu⁸⁶, Marian Cojoc⁸⁷, Ion Aurel⁸⁸, Constantin Hlihor⁸⁹, Ștefan Stanciu⁹⁰, Arthur Tuluș⁹¹, Lt. M. Drăghicescu⁹², M.D. Ionescu⁹³, Andreea Atanasiu⁹⁴, Luca Ionescu⁹⁵ și I.Colcer, V. Măgureanu⁹⁶, L. Băbulescu, Gh. Canja, E. Galser⁹⁷, Dimitrie S. Nenițescu⁹⁸.

⁸² C.I. Baicoianu, *Dunărea - privire istorică, economică și politică*, Tipografia Eminescu Institutul de Arte Grafice, București, 1915, p. 23-25; www.dacoromanica.ro/ accesat 17.02.2014.

⁸³ Paul Gogeanu, *Dunărea în relațiile internaționale*, Editura Științifică, București, 1970.

⁸⁴ Maria Petru, Marian Sârbu, *Considerații privind restabilirea suveranității statelor riverane Dunării în urma Aranjamentului suplimentar de la Sinaia (august 1938) și a Acordului suplimentar de la București (1939)*, în „Anuarul Muzeului Marinei Române”, Tom II, Editura Companiei Naționale Maritime Constanța SA, Constanța, 1999.

⁸⁵ Paul Manolescu, *Istoricul reglementărilor navigațiunii pe Dunăre*, București, 1941.

⁸⁶ N. Dașcoviciu, *Regimul Dunării și al strămtorilor în ultimele două decenii*, Iași, Tipografia Al. Terek, 1943.

⁸⁷ Marian Cojoc, *Repere cu semnificație geostrategică în ținutul românesc dintre Dunăre și mare după al doilea război mondial*, în „Anuarul Muzeului Marinei Române”, Tom IV, Editura Companiei Naționale Maritime Constanța SA, Constanța, 2001.

⁸⁸ Ion Aurel, *Politica Uniunii Sovietice la Dunărea maritimă în timpul Conferinței de la București (21 octombrie – 21 decembrie 1940)*, în „Anuarul Muzeului Marinei Române”, Tom II, Editura Companiei Naționale Maritime Constanța SA, Constanța, 1999.

⁸⁹ Constantin Hlihor, *Armata Roșie în România. Adversar – Aliat – Ocupant, 1940 - 1948*, vol. I, Editura Academiei de Înalte Studii Militare, București, 1996.

⁹⁰ Ștefan Stanciu, *România și Comisia Europeană a Dunării. Diplomatie. Suveranitate. Cooperare Internațională*, Editura PAX AURA MUNDI, Galați, 2002.

⁹¹ Arthur Tuluș, *Problema Dunării la Conferința de la Paris și în perioada imediat următoare*, în “Analele Universității Dunărea de Jos Galați”, Seria 19, Istorie, Tom VII, Galați, 2008; Idem, *Cereri și intenții interbelice de aderare ale unor state la Comisia Europeană a Dunării*, în “Analele Universității Dunărea de Jos Galați”, Seria 19, Istorie, Tom VIII, Galați, 2009.

⁹² Lt. M. Drăghicescu, *Istoricul principalelor puncte pe Dunăre de la Gura Tisei până la mare și pe coastele mării de la Varna la Odessa*, București, 1943.

⁹³ M.D. Ionescu, *Dobrogea în pragul veacului al XX-lea*, Atelierele Grafice I.V. Socecu, București, 1904.

⁹⁴ Andreea Atanasiu, *Dobrogea sub administrație otomană. Constanța și Tulcea – Studiu de caz*, în „Dobrogea 1878-2008. Orizonturi Deschise de Mandatul European” (coord. Valentin Ciorbea), Editura Ex Ponto, Constanța, 2008.

⁹⁵ Luca Ionescu, *Județul Tulcea – Dare de seamă prezentată Consiliului Județean*, București, 1904.

⁹⁶ I. Colcer, V. Măgureanu, *op. cit.*; apud M.D. Ionescu, *Dobrogea în pragul al XX-lea. Geografia matematică, Fizică, Politică, Economică și Militară*, București, Atelierele Grafice I.V. Socecu, 1904.

⁹⁷ L. Băbulescu, Gh. Canja, E. Galser, *Contribuții la studiul istoriei regimului internațional de navigație pe Dunăre*, Editura Științifică, București, 1957.

⁹⁸ Dimitrie S. Nenițescu, *Dunărea și Dreptul Internațional Public*, Tipografia lucrătorilor asociați Marinescu și Șerban, București, 1903, p. 10-28; www.dacoromanica.ro/ accesat 18.02.2014.

Lucrarea intitulată „La Commission Européenne Du Danube Et Son Oeuvre De 1856 À 1931”⁹⁹ prezintă activitatea Comisiei Europene a Dunării de la înființarea sa, din anul 1856, până în anul 1931.

În lucrarea intitulată „A Biography Of Sir Charles Hartley, Civil Engineer (1825-1915)”¹⁰⁰ găsim aspecte legate de viața inginerului Charles Hartley, supranumit *Părintele Dunării*, dar mai ales de activitatea acestuia în zona gurilor Dunării.

Constantin Bondar, Virginia Dima, Eugenia Iacovici Lungu, în monografia dedicată orașului Sulina analizează problemele zonei portului Tulcea¹⁰¹.

Preocupați de situația căilor de comunicație (rutiere și fluviale) au fost profesorii Valentin Ciorbea și Constantin Ardeleanu, din studiile cărora reiese situația deficitară în care se afla județul Tulcea la acest capitol. Constantin Ardeleanu constata faptul că Tulcea: „servise, pe Dunăre, ca punct intermediar în drumul navelor de la Brăila - Galați - Sulina însă, în ultimele decenii ale secolului al XIX-lea se făcea trecerea la navigația cu aburi, iar cele mai multe vapoare deja nu mai opreau la Tulcea”¹⁰². Pe lângă aceste impedimente, mai exista unul legat de navigația pe Dunăre: faptul că datorită condițiilor meteo traficul se închidea anual între 15 noiembrie și 1 martie, adică iarna.

În completarea activității portului Tulcea vine Constantin A. Cristofor, cu lucrarea sa “Monografia județului Tulcea” realizată în anul 1938, în care prezintă mișcarea mărfurilor exportate prin portul Tulcea în perioada anilor 1930-1936¹⁰³.

La aceste lucrări s-au adăugat „Buletinele Camerei de Comerț și Industrie Tulcea” și toate documentele din fondurile de arhivă care ne prezintă în detaliu mișcarea portului Tulcea în perioada analizată¹⁰⁴.

În ceea ce privesc izvoarele de arhivă, trebuie precizat faptul că pentru perioada 1878-1897 sursele lipsesc complet, de aceea ne-am rezumat la puținele studii ce au abordat această temă.

⁹⁹ ****La Commission Européenne Du Danube Et Son Oeuvre De 1856 À 1931*, Imprimerie Nationale, Paris, 1931.

¹⁰⁰ ****Hartley. A Biography Of Sir Charles Hartley, Civil Engineer (1825-1915). The Father of the Danube*, Volume one and two, The Edwin Mellen Press, 1989.

¹⁰¹ Constantin Bondar, Virginia Dima, Eugenia Iacovici Lungu, *Sulina. Monografie*, Volum I, Editura Rawex Coms S.R.L., București, 2010.

¹⁰² Constantin Ardeleanu, *op. cit.*, p. 24.

¹⁰³ Const. A. Cristofor, *Monografia Județului Tulcea (manuscris)*, 1938, p. 100.

¹⁰⁴ *Buletinul Camerei de Comerț și Industrie Tulcea*, Anul II, Nr. 12, martie 1911.

Pentru perioada 1898-1926 se păstrează informații legate de corespondența privind romanizări de nave, ordine sau circulare cu privire la siguranța navigației și prevenirea accidentelor, liste cu nave aflate la iernat.

După anul 1927 situația se schimbă, sursele ne ajută să reconstituim mișcarea de trafic a portului Tulcea, pe luni și pe ani, putând astfel să constatăm activitatea portuară din Tulcea.

Capitolul V intitulat *Portul Tulcea perioada 1940-1948* continuă în primul subcapitol analiza *Regimului de navigație pe Dunăre după izbucnirea celui de-al doilea Război Mondial*, în subcapitolul al doilea se prezintă *Situația portului Tulcea în timpul celui de-al Doilea Război Mondial. Traficul navelor și pierderile materiale*, în cel de-al treilea regăsim *Situația forței de muncă din portul Tulcea*.

Interes pentru subiectul legat de regimul de navigație pe Dunăre după izbucnirea celui de-al Doilea Război Mondial au manifestat Arthur Tuluș¹⁰⁵, Constantin Hlihor¹⁰⁶ și Carmen Atanasiu¹⁰⁷, analizând momentul încetării ostilităților ca urmare a acceptării armistițiului oferit de Uniunea Sovietică, Marea Britanie și Statele Unite ale Americii și urmările acestuia.

Ion Alexandrescu prezintă în studiul său „Convenția” (este vorba de Convenția încheiată la 16 ianuarie 1945 între guvernele român și sovietic) planul livrărilor, a cantităților și calității mărfurilor ce trebuiau transmise Uniunii Sovietice în decurs de șase ani, în valoare de 50 milioane dolari anual, precum și prețul acestora¹⁰⁸.

Carmen Atanasiu precizează faptul că „între anii 1945-1952 au fost construite în România 16 societăți mixte sovieto-române, între care Sovrompetrol,

¹⁰⁵ Arthur Tuluș, *România și neutralizarea Dunării (septembrie 1939-iunie 1940)*, în „Analele Universității Dunărea de Jos Galați”, Seria 19, Istorie, Tom VI, Galați, 2007; *Dunărea maritimă între Aranjamentul de la Sinaia și Acordul de la Belgrad (1938-1948)*, Editura Galați University Press, Galați, 2008; *Cereri și intenții interbelice de aderare ale unor state la Comisia Europeană a Dunării*, în “Analele Universității Dunărea de Jos Galați”, Seria 19, Istorie, Tom VIII, Galați, 2009; *România și neutralizarea Dunării (septembrie 1939-iunie 1940)*, în „Analele Universității Dunărea de Jos Galați”, Seria 19, Istorie, Tom VI, Galați, 2007.

¹⁰⁶ Constantin Hlihor, *Armata Roșie în România. Adversar – Aliat – Ocupant, 1940 – 1948*, volum I, Editura Academiei de Înalte Studii Militare, București, 1996, p. 35.

¹⁰⁷ Carmen Atanasiu, *Navigația fluvială română în perioada 23 august 1944 – 1954*, în „Anuarul Muzeului Marinei Române”, Tom IV, Editura Companiei Naționale Maritime Constanța SA, Constanța, 2001, p. 116.

¹⁰⁸ Ion Alexandrescu, *Economia României în primii ani postbelici (1945 - 1947)*, Editura Științifică și Enciclopedică, București, 1986, p. 38.

Tars-Transporturi aeriene româno-sovietice, Sovrombanc, Sovromcârbune, Sovrommetal, Sovromgaz, Sovromtractor, Sovromchim, SovromConstrucția, Sovromutilaj petrolifer, Sovromnaval (august 1952), consecințele colaborării româno-sovietică în cadrul Sovromtransport, fiind acelea că toate porturile României, fără excepție, au avut de suferit”¹⁰⁹.

Subcapitolul 2, *Situația portului Tulcea în timpul celui de-al doilea Război Mondial. Traficul navelor și pierderile materiale*, cât și 3, *Situația forței de muncă din portul Tulcea*, se bazează exclusiv pe analiza documentelor de arhivă, Fondul Căpitania portului Tulcea, Fondul Vama Tulcea. Din sursele de arhivă analizate constatăm preocupările pe care le aveau autoritățile portuare locale pentru dezvoltarea și extinderea portului (impusă de traficul intens desfășurat în port și care, de cele mai multe ori, nu putea fi ținut sub control), problemele muncitorilor din port și faptul că aceștia nu ezitau să-și exprime nemulțumirile în scris (amenințând chiar), cu refuzul de a mai presta servicii în port dacă nemulțumirile denunțate nu vor fi rezolvate.

Declanșarea celui de-al doilea Război Mondial și evenimentele petrecute la nivel național în perioada anilor 1940-1944 au impus pe plan local luarea măsurilor de siguranță pentru protecția populației orașului Tulcea și pentru protejarea infrastructurii portuare împotriva atacurilor prin surprindere. Cu toate acestea porturile au suferit multe pierderi materiale.

Aceleași surse confirmă faptul că indiferent de evenimentele declanșate la nivel național cu efecte la nivel local, portul Tulcea și-a continuat activitatea comercială, dovadă stând situațiile statistice întocmite de către Căpitania Portului Tulcea.

¹⁰⁹ Carmen Atanasiu, *op. cit.*, p. 128.

CAPITOLUL 1

Orașul Tulcea în perioada 1878 - 1918

1.1. Evoluția orașului Tulcea din cele mai vechi timpuri până în anul 1878

1.1.1. Condiții geografico-istorice

Județul Tulcea este așezat în partea de sud-est a țării și cuprinde în structura sa întreaga structură a pământului României. Suprafața totală a județului este de 8.499 kmp, având în componența sa 51 unități administrativ-teritoriale (Municipiul Tulcea, patru orașe și 46 de comune). Specificitatea județului este dată de varietatea sa fizico-geografică, relieful cuprinzând Horstul Dobrogean, cu trei zone biogeografice: stepa, pădurea de stepă și pădurea. Atât variația solului, a subsolului, faunei, florei, cât și prezența Dunării îmbogățesc județul. Toate aceste aspecte legate de înfățișarea și bogăția județului constituie un punct de atracție pentru cercetători sau vizitatori¹.

Municipiul Tulcea este amplasat în partea de Nord a județului Tulcea și are o suprafață de 1.600 kmp. Relieful său cuprinde zona șesului în partea de Nord și Est, întretăiat de Dunăre cu gârlele și bălțile ei, care în mare parte sunt acoperite cu stuf².

Pe harta arheologică a județului și orașului Tulcea, vestigiile culturilor Hamangia, Gumelnița și traco-dacică, ale cetăților geto-dacice și marilor construcții edilitare romane oferă importante mărturii documentare ale vieții materiale și spirituale pe aceste meleaguri³.

Orașul Tulcea, așezat în formă de amfiteatru, între două cotituri ale Dunării, ne oferă o priveliște dintre cele mai pitorești, cum puține orașe de pe lungul țărmurilor dunărene reușesc să ofere călătorilor⁴.

Începând cu anul 1974, pe teritoriul orașului Tulcea s-au efectuat o serie de campanii arheologice care au scos la iveală urme de locuire începând cu epoca

¹ C.A. Cristofor, *Monografia economică a județului Tulcea*, Tulcea, 1938, p. 4.

² ****Marele Dicționar Geografic al României*, volum V, Editura Stabilimentul Grafic J. V. Socecu, București, 1902, p. 656.

³ vezi G. Simion, *Culturi antice în zona Gurilor Dunării*, vol. I – *Preistorie și Protoistorie*, Cluj Napoca, 2003; Victor Baumann, *Așezări rurale antice în zona gurilor Dunării*, Tulcea, 1999; *Idem*, *Ferma romană din Dobrogea*, Tulcea, 1983; Mihaela Iacob, A. Doboș, D. Paraschiv, *Descoperirile paleolitice în Nordul Dobrogei*, în „Studii de Preistorie”, 2, 2005.

⁴ T. Voicu, B. Cotovu, P. Constantinescu, *Monografia orașului Tulcea*, Tulcea, 1928, p. 58.

neolitică (mileniul IV-III î.Hr.). Un alt punct important, din punct de vedere arheologic, l-a constituit „Dealul Taberei”, unde arheologii au găsit mărturii aparținând culturii materiale traco-getice (sec. VIII - VII î.Hr.). Punctul „La Vărărie” situat pe „Dealul Taberei” a dezvăluit vestigii ale purtătorilor culturii Gumelnița (mileniul IV î.Hr.), vestigii ce atestă faptul că Tulcea se numără printre cele mai vechi localități de tip urban ale țării. Pe colnicul Hora arheologii au identificat vatra cetății *Aegyssus*, construită de către celți la sfârșitul secolului IV – începutul secolului III î.Hr.⁵.

La dezvoltarea orașului *Aegyssus* au contribuit, în egală măsură, raporturile economice dintre geți și greci, transformând așezarea într-un important centru al comerțului de tranzit⁶.

Importanța orașului *Aegyssus* a fost evidențiată și de către poetul Ovidius, în două epistole din „Ex Ponto” (anii 12-15 p.Chr.). Acesta menționa existența acestei vechi cetăți, la care cu greu puteai pătrunde, datorită locului și zidurilor care o înconjurau. Întemeietorul așezării ar fi fost *Caspius Aegyssus*, cel puțin așa susțineau locuitorii săi.

Procopius în lucrarea sa scrisă între 553-555, cunoscută sub denumirea *De aedificis*, menționează orașul *Aegyssus* și cetățile renovate de către Împăratul Iustinian. Lucrările *Notitia Episcopatum* (sec. VIII d.Chr.) și *De Thematibus* (sec. X) amintesc existența acestei cetăți⁷.

Împăratul bizantin Constantin Porfirogenetul în secolul X p.Hr. menționează așezarea care nu s-a bucurat de o existență îndelungată, fiind distrusă în anul 1064. Campaniile arheologice inițiate în anul 1959, în perimetrul cetății *Aegyssus* și descoperirile monetare ce datează din anii 971-1484, demonstrează existența și continuitatea locuirii pe teritoriul actual al orașului Tulcea⁸.

Nu puține sunt documentele în care găsim mențiuni despre viața economică înfloritoare a dobrogenilor, cât și a târgurilor și centrelor comerciale existente în zona Gurilor Dunării. Cu toate acestea, evenimente istorice precum invazia tătarilor și concurența genoveză au reprezentat momente de cumpănă pentru

⁵ D. Ghinea, *Enciclopedia Geografică a României*, Ediția a III-a revăzută și adăugită, Editura Enciclopedică, București, 2002, p. 1319.

⁶ V.H. Baumann, *Sângele martirilor*, Editura Arhiepiscopiei Tomisului, Constanța, 2004, p. 103.

⁷ Aurora Corhan, *De la Aegyssus la Tulcea*, în „Brătescu. Buletin de informație și cultură geografică. Studii, Cercetări, Comunicări”, An 1, Nr. 1, Tipărit de SC Tip-Media SRL, Tulcea, decembrie 2005, p. 5.

⁸ Gh. Mănușu-Adameșteanu, *Raport final asupra locuirii medievale timpurii de la Aegyssus-Tulcea (secolele X-XV)* în „Peuce XI”, Tulcea, 1995, p. 363-365.

societatea românească; pe fondul acestora întâlnim figuri legendare ale unor voievozi precum Dobrotici și Ivanco - fiul său -, ca reprezentanți ai populației românești din Dobrogea.

Despre Dobrotici, izvoarele istorice spun că a urcat pe tronul Dobrogei în anul 1354. Își consolidează puterea prin cucerirea de noi teritorii, precum Varna, până în zona Messembria, și către Dunărea de Jos. Între anii 1374 și 1385 Dobrotici poartă războaie cu genevezii cu scopul de a înlătura pe negustorii străini în favoarea negustorilor localnici. După moartea sa atârnă tronul, cât și luptele au fost continuate de către fiul său, Ivanco. Acesta încheie în anul 1386 un armistițiu cu genevezii. Anul 1388 aduce dispariția lui Ivanco. Drept urmare, Dobrogea își încheie existența ca stat feudal independent la asta contribuind boierii care s-au unit cu cei din Țara Românească pentru a ține piept mai ușor otomanilor⁹.

Dezvoltarea economică pe teritoriul dobrogean continuă în timpul domniei lui Mircea cel Bătrân (1386-1418), ceea ce atrage și declanșează expedițiile turcești, încheiate cu instaurarea puterii Imperiului Otoman¹⁰ în provincie.

Sultanii Imperiului Otoman au dat dovadă de înțelepciune în ceea ce privește teritoriile ocupate, ținând seama de obiceiurile și dezvoltarea economică a ținuturilor ocupate, emițând așa zisele kanunnamele. Acestea aveau rolul de reglementare a raporturilor economice, administrative, juridice cu populația dobrogeană și stabileau, prin regulamente, funcționarea porturilor și schelelor dunărene și pontice. Pentru puterea otomană, prezența Dunării a constituit un avantaj, aceasta fiind artera fluvială prin care erau înlesnite anumite legături comerciale ale turcilor cu Transilvania și Polonia. Nici porturile și nici schelele dobrogene nu au avut de pierdut. De aici plecau nave încărcate cu produse agricole, în special grâne, spre Istanbul, și tot aici soseau nave din porturile pontice, precum Trapezunt, Caffa, Sinop sau Istanbul¹¹.

Prin regulamentele pentru buna funcționare a porturilor și schelelor dunărene s-au stabilit taxele ce trebuiau plătite pentru navele care ajungeau în această zonă. Spre exemplu, în regulamentul pentru schela Tulcea corăbiile de mare plăteau o dare în valoare de 50 de asprii, iar celelalte corăbii plăteau 16 asprii. Pentru prizonieri se plătea o taxă de 20 asprii, iar pentru animale un

⁹ R.Șt. Ciobanu, *Genevezii și rolul lor în Dobrogea în secolul XIV*, în „Pontica”, nr. 2, Muzeul de arheologie Constanța, 1969, p. 401-405.

¹⁰ Valentina Postelnicu, *Tulcea de altădată*, Editura Harvia, Tulcea, 2002, p. 3.

¹¹ M.M. Alexandrescu-Dersca Bulgaru, *Aspecte ale vieții economice din porturile și schelele Dobrogei în secolele XV-XVII*, în „Peuce VI”, S. V., Tulcea, 1977, p. 259-260.

aspru pe cap de animal. Plățile se efectuau în funcție de capacitatea navelor și de marfa transportată. Toate taxele impuse prin regulament asigurau venitul în vistieria otomană și a dregătorilor otomani locali¹².

În secolele XVI-XVIII orașele nord-dobrogene au deținut importante funcții economice, iar printre ocupațiile locuitorilor se numărau agricultura, viticultura, morăritul, creșterea vitelor și a oilor, pescuitul și căraușia pe apă¹³.

Din regulamentele emise de Imperiul Otoman se certifica denumirea schelei dunărene Tulcea, care, după cum preciza Mehmed al II-lea (1451-1481), erau moștenite de la bunicul și tatăl său¹⁴.

Sub denumirea de Tulcea, localitatea apare menționată într-o serie de documente otomane, lucrări și impresiile de călătorie ale unor călători străini care au avut prilejul să ajungă pe aceste meleaguri. Dintre acestea menționăm Registrul Otoman Vamal datat 1506¹⁵, Registrul Otoman datat 1515-1517, harta Moldovei din anul 1541, întocmită la cererea lui Petru Rareș de către Georg Reichersdorfer¹⁶; lucrarea italianului Paolo Giorgici apărută în anul 1595¹⁷, lucrarea călătorului turc Evlia Celebi din 1650 și lucrarea, din 1674, a lui Matteo Gondola¹⁸.

Călătorii străini au lăsat mărturii impresionante despre Tulcea medievală, în această categorie înscriindu-se cele semnate de Mihail Bay și Gaspar Papai, hârtiile trimise de solii lui Rakoczy II hanului tătarilor din Crimeea, care precizează „trecând prin Tulcea în anul 1705 văd în oraș o cetate mică, zidită pe o stâncă de pe malul Dunării, ce păzește un braț al Dunării ca să nu poată trece corăbiile fără de veste din Dunăre în Marea Neagră și din Marea Neagră în Dunăre”¹⁹.

Georg Lauterer (1745-1784), într-o călătorie pe care o face cu prilejul unui transport de mărfuri, descrie orașul Tulcea ca “o localitate destul de mare, având o cetate cu patru turnuri, o vamă principală, unde plăteau taxe toate corăbiile care veneau dinspre Galați sau coborau pe Dunăre”. De asemenea,

¹² *Ibidem*, p. 261-266.

¹³ C. Șerban, Viorica Șerban, *Rolul economic și politico-militar al orașelor din Dobrogea de Nord în secolele XVI-XVIII*, în „Peuce II”, Serie Veche, Tulcea, 1971, p. 283-284.

¹⁴ M.M. Alexandrescu-Dersca Bulgaru, *op. cit.*, p. 260.

¹⁵ A Stănică, *Tulcea. Un centru economic la Dunărea de Jos în secolul al XVI-lea*, în “Peuce”, S.N. II (XV), Tulcea, 2004, p. 199.

¹⁶ Valentina Postelnicu, *op. cit.*, p. 3.

¹⁷ P Coteș, I. Popovici, G. Simion, *Ghid turistic al județului Tulcea*, București, 1975, p. 43.

¹⁸ Georgeta Borandă, *Porturi dobrogene. Scurt istoric*, în „Analele Dobrogei”, III, nr. 1, Editura Ex Ponto, Constanța, 2005, p. 125.

¹⁹****Călători străini despre Țările Române*, vol. VIII, Editura Academiei Române, București, p. 514.

acesta menționează faptul că: „în fața Tulcei, Dunărea era lată de vreo sută cincizeci de stânjeni, în timp ce în brațul Sulina era lată de 40 de stânjeni”²⁰.

Încă de atunci comercianții remarcau faptul că în afara posibilelor greutăți întâmpinate de către navigatori datorate cursului de apă mai rapid în zona orașului Tulcea și a intrării pe canalul Sulina, alte pericole nu-i puteau aștepta pe Dunăre.

În descrierea campaniilor din 1788 și 1789 ale rușilor împotriva turcilor, generalul Alexandre de Langeron comentează momentul în care rușii ajung în fața Tulcei - pe 1/12 noiembrie 1788 -: „un oraș foarte mare, foarte atrăgător, foarte bogat, clădit pe malul drept al Dunării”. După încheierea luptei, „rușii ocupă orașul părăsit de turci, în care s-au găsit o mare mulțime de magazii cu alimente, grâu, fructe uscate, furaje, piese de artilerie, chesoane cu praf de pușcă și cu ghiulele, pe care turcii, în orbirea lor sau prostia lor, nu s-au gândit să le distrugă”²¹.



Relatând episoade din războiul ruso-turc din 1806-1812, același Alexandre de Langeron descrie astfel orașul Tulcea: „așezat la 18 verste de Izmail, se ridică în amfiteatru, era înconjurat de grădini și de livezi care se întindeau de-a lungul Dunării”.

Nici generalului Alexandre de Langeron nu i-au scăpat neajunsurile legate de circulația pe Dunăre din fața Tulcei, el afirmând în descrierea sa: „cursul Dunării era foarte rapid și agitat de vârtejuri care împiedicau să mergi în susul apei, chiar fără obstacole militare”²².

Călătorul străin F.F. Berg, ajuns în Tulcea anul 1826, descrie cu lux de amănunte cetatea și împrejurimile acesteia. Autorul constată existența în oraș a

²⁰ *Ibidem*, vol. X, partea I, Editura Academiei Române, București, 2000, p. 328-329.

²¹ *Ibidem*, vol. X, partea II, Editura Academiei Române, București, 2000, p. 946.

²² *Ibidem*, vol. I, S. N., Editura Academiei Române, București, 2004, p. 323.

două cartiere, unul moldovenesc, celălalt turcesc. Cele două cartiere cuprindeau 320 case, o moară de vânt, un mecet de lemn, minarete acoperite cu stuf. Bazarul turcesc cuprindea câteva cafenele și prăvălii turcești, 30 case de lut și o cherhana²³.

Despre un oraș, în adevăratul sens al cuvântului, se poate vorbi după anul 1860, când Tulcea devine reședință de sangeac și, în acest context, se deschid noi perspective și posibilități de dezvoltare din punct de vedere urbanistic și economic. În Tulcea de azi se mai păstrează încă unele edificii și locuințe care poartă amprenta arhitecturală a acelor vremi.

Dezvoltarea și intensificarea activității comerciale din oraș au determinat necesitatea extinderii portului comercial, ridicarea unor prăvălii în zona portuară și dispariția vechiului port pescăresc²⁴. Intensificarea comerțului aduce după sine alte avantaje, contribuind la creșterea numărului de locuitori, astfel că în prima jumătate a secolului al XVIII-lea se constată așezarea în această zonă a numeroase grupuri etnice: rușii-lipoveni, grecii, armenii, evreii și italienii²⁵. Ocupațiile acestora erau diverse și, în același timp, benefice orașului, ele mergând de la pescuit și construcția de bărci, la comercializarea diverselor produse sau băuturi, toate contribuind câte puțin la dezvoltarea orașului, nu de puține ori încercat de evenimentele petrecute în țară, care au adus atingere și acestei zone.

Încă din anul 1859 orașul Tulcea beneficia de un șantier naval ce producea nave pentru export, iar portul Tulcea devenise unul dintre porturile fluviale importante în zonă²⁶.

Dintre mutesarifiile care au condus destinele Tulcei, doi s-au remarcat în mod special: Ahmed Rezim Pașa și Ismail Bey. Aceștia au contribuit la dezvoltarea orașului Tulcea din punct de vedere constructiv, ridicând o serie de edificii. Dintre acestea se disting în mod deosebit Conacul Pașei (ridicat între anii 1863-1865), devenit după 1878 sediul Prefecturii, azi adăpostind colecțiile impresionante ale Muzeului de Artă din Tulcea. Alte realizări din acea perioadă sunt: prima școală turcească, construită în anul 1868 și care, în timp, a căpătat altă utilitate fiind transformată în cazarmă a jandarmeriei și apoi sediul Primăriei Tulcea (clădirea se mai păstrează și azi, în ea funcționează sediul firmei „DeltaCons”). În anul 1873 încep lucrările de construire a unei Geamii

²³ *Ibidem*, vol. II, S. N., Editura Academiei Române, București, 2005, p. 148-150.

²⁴ A. Munteanu, *Tulcea*, Editura Sport-Turism, București, 1975, p. 15.

²⁵ V.H. Baumann, *Schiță privind evoluția istorică a teritoriului actual al municipiului Tulcea*, în „Steaua Dobrogei”, V, nr.1-4 (17-20), decembrie 2003, p. 34.

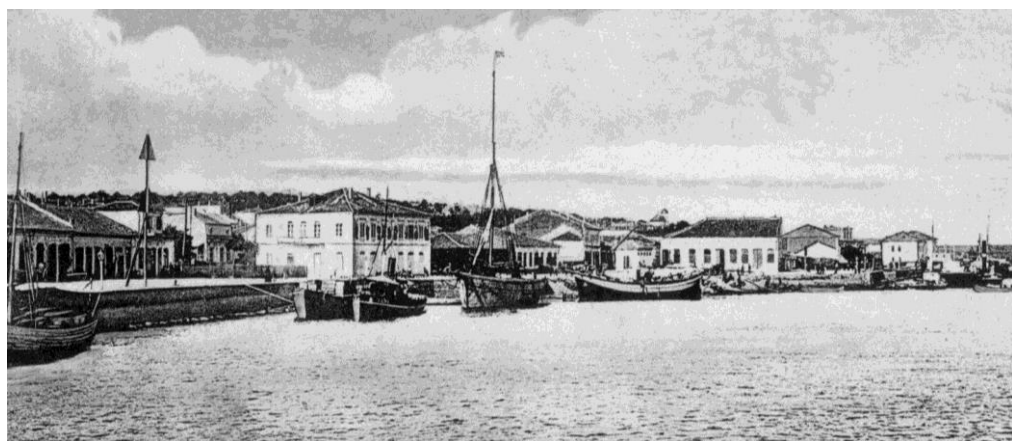
²⁶ T. Mateescu, *Construcții navale la Tulcea înainte de 1877*, în „Peuce IX”, Tulcea, 1984, p. 396.

cu minaret, ce poartă numele de Aziziye. Din fericire, pentru comunitatea turcă din oraș, acest monument de arhitectură orientală se păstrează și în zilele noastre, aici desfășurându-se ritualurile religioase tradiționale comunității turcești existente în orașul Tulcea.



În imagine se văd în ordine turnul geamiei, clădirea școlii turcești, Palatul Pașalei

Printre alte realizări ale epocii se numără construirea unei părți de chei în zona portului comercial, clădirea Căpitaniei Portului și Vămii, iar Comisia Europeană a Dunării construiește un far pentru orientarea navelor.



În centrul orașului se construiesc, începând cu anii 1870, locuințe ale unor comercianți bogați din oraș. Grecul Licheardopoulos, comerciant de profesie, își construiește o locuință în stil Empire între anii 1870-1875 (azi se numără printre imobilele părăsite din oraș, declarate monument istoric dar, din păcate, aflat într-o stare continuă de degradare din cauza construcțiilor moderne din vecinătate și a

dezinteresului administrației locale). O altă casă impresionantă (care se păstrează azi, adăpostind Muzeul Casa Avramide – Casa Colecțiilor) a fost construită în anul 1897 de către Alexe Avramide, cunoscut comerciant din oraș, deținător la acea vreme a unei fabrici de cherestea și a unei mori.

Dar poate cea mai impresionantă și importantă construcție a epocii a fost ridicată ”din cărămidă și mortar cu ciment” la poalele dealului Mahmudiei, în cartierul unde locuiau laolaltă tătari, români, bulgari și armeni, și anume, bazarul turcesc.



Acest ansamblul arhitectonic oriental era cunoscut sub numele de „Ansamblul sub coloane” (având 72 de coloane orientale) și cuprindea în componența sa un număr de 41 de prăvălii (6 cu etaj și locuințe) cu portic la fațadă²⁸.

Soarta acestui bazar nu a fost una deloc fericită. În ultimii ani de existență locul prăvăliilor a fost luat de depozite, ulterior, toate cele 41 de prăvălii sau depozite fiind abandonate. Totul a ajuns un loc mizer, un focar de infecție pentru locuitorii orașului ajungându-se astfel la momentul demolării lui (în 1963), în locul acestuia fiind construite locuințe. Tulcenii nu au uitat bazarul turcesc în care întâlneai diverse categorii sociale, amestecul acela minunat de populații ce dădea un farmec aparte orașului de altădată. Ansamblul „Sub Coloane” s-a păstrat doar cu numele, administrația locală având în plan reconstituirea unui fragment din acesta cu scopul de a trezi amintirile celor care au apucat, măcar în copilărie, să se plimbe din prăvălie în prăvălie, iar pentru cei care nu au trăit acele vremuri, de a le creiona o imagine din trecutul

²⁸ V.H. Baumann, *op. cit.*, p. 36.

orașului. Câți nu se întreabă dacă în Tulcea de azi mai există o brăgărie, o ceainărie sau o cafenea ca cele din Tulcea cea de altădată? Toate aceste amintiri, hărmălaia produsă de vânzătorii care doreau să-și vândă marfa, clienții care doreau să cumpere la preț de chilipir, tot acest farmec s-a pierdut odată cu dispariția ansamblului arhitectural „Sub coloane”, care a rămas însă în memoria orașului prin picturile și lucrările de grafică realizate de artiștii locali precum Constantin Găvenea și Nicolae Dărăscu.

Până în anul 1880 orașul era împărțit în mahalale, cuprinse în două circumscripții teritoriale, însemnate în hărți prin culorile galben, respectiv roșu²⁹. *Culoarea galben* reprezentând mahalaua Prislăvenilor; mahalaua Mocanilor, mahalaua Tătărască, mahalaua Armenilor, mahalaua Ceairului, mahalaua Rusească, iar *culoarea roșu* reprezentând mahalaua Românească, mahalaua Beștepenilor, mahalaua Grecească, mahalaua Israelită, mahalaua Nemțească, mahalaua Molocanilor, mahalaua Ceamurlia³⁰.

Prezența acestor numeroase etnii și religii în Tulcea acelei perioade îndreptățește ideea de oraș cosmopolit. Edificatoarele pentru coloratura etnică a orașului este descrierea de călătorie, de la începutul secolului al XX-lea, a lui Nicolae Iorga care, povestește că a văzut în Tulcea îngrămădindu-se, “prăvălii bulgărești, grecești, evreiești”, iar în cafenele „căciuli bulgărești, mocănești, pălării țărănești și orașenești, fesuri turcești, turbane tătărești și hainele

²⁹ Valentinei Postelnicu, *op. cit.*, p. 6.

³⁰ Conform cercetărilor doamnei Valentina Postelnicu: *Culoarea galben*: mahalaua Prislăvenilor - străzile Prislav, Ciurarilor (azi Ciurel), Pescarilor, Armoniei, Monumentului (partea dreaptă); mahalaua Mocanilor - străzile Sfinții Împărați, Renașterii (ambele formând azi strada Nicolae Bălcescu), Horei, Prudenței; mahalaua Turcească - străzile 14 Noiembrie, Independenței, Suvenir; mahalaua Lipovenească - strada Buciumului, Umbrei, Soarelui; mahalaua Tătărască - strada Mahmudiei (partea de jos), Potcovarilor, Dragoș Vodă; mahalaua Armenilor - străzile Fabricii (azi Banatului), Gura Pieții (azi Concordiei), Armenească (azi Al. Ciucurencu); mahalaua Ceairului - străzile Graur (fosta stradă din spatele hotelului Egreta), Ștefan cel Mare (azi strada din spatele cinematografului Tineretului, denumită în 1948 strada 7 Noiembrie), Regina Elisabeta (azi str. Corneliu Gavrilov) - partea de jos; mahalaua Rusească - strada Plugarilor, partea dreaptă și strada Regina Elisabeta, partea stângă, dincolo de biserica rusească; *Culoarea roșu*: mahalaua Română - străzile Sf. Nicolae, Principele Ferdinand, (azi Victoriei), Smârdan, Cimitirului; mahalaua Beștepenilor - străzile Beștepeni (azi str. Eroilor), Palestinei (azi capătul străzii Lupeni) și Nicopol (partea de sus); mahalaua Grecească - străzile Belvedere (azi Mihai Eminescu), Buna Vestire (azi Trandafirilor) și Gheorghe Doja; mahalaua Israelită - străzile Babadag, Cuza Vodă, Orientului, General Angelescu (azi Toamnei); mahalaua Nemțească - străzile Mircea Vodă și Traian; mahalaua Molocanilor - străzile Mircea Vodă colț cu str. G-ral Angelescu (azi str. Toamnei); mahalaua Ceamurlia - străzile Isaccea și Carol (azi Gării).

denumirea de Tulcea, originea acestui nume fiind turco-tătară, datorată “fabricilor de cărămizi de mână - tullila”³⁴.

Astfel se prezenta orașul Tulcea în anii de după Războiul de Reîntregire a Neamului și Primul Război Mondial; un orașel de provincie, cu un amestec etnic și cultural, iar din punct de vedere economic, un oraș slab dezvoltat.



1.1.2. Situația economică a orașului-port Tulcea până la 1878

În ciuda stăpânirii străine în această zonă, raporturile comerciale cu străinătatea au continuat să se dezvolte. Poate că cel mai important atu al Tulcei în toate timpurile, în ceea ce privește economia, în general, și comerțul și pescuitul, în special, îl reprezintă Dunărea. Comerțul tulcean nu a fost lipsit de importanță în perioada de până la unirea Dobrogei cu Patria-Mamă, și acest lucru îl demonstrează prezența unui număr însemnat de consulate străine, preocupate cu rezolvarea raporturilor comerciale cu statele lor. Printre țările care aveau reprezentanțe consulare în zonă se numărau Austria, Grecia, Franța, Anglia, Statele Unite, Italia, Olanda și România³⁴.

Până la momentul izbucnirii Războiului de reîntregire, orașele Tulcea, Sulina și Mahmudia constituiau punctele principale de export pentru Orient și, în special, pentru Turcia. În ceea ce privește comerțul, acesta se desfășura fără nici o formalitate, cu excepția dărilor pe care le încasa statul. Diferențele

³⁴ *Istoricul formării și dezvoltării orașului Tulcea; situația economică-socială a localității în anul 1955 elaborată de Institutul Central pentru Proiectarea Sistemizării Orașelor și Regiunilor București*, apud coord. Virgil Coman, *Dobrogea în Arhivele românești (1597-1989)*, Editura Etnologică, București, 2013, p. 726.

³⁴ *Buletinul Oficial al Camerei de Comerț și Industrie Tulcea*, XXVII, nr. 2, Tipografia Modernă Tulcea, 1937, p. 9

comerciale erau rezolvate de către un tribunal ce avea în componența sa un președinte și trei membri aleși, de naționalități diferite (un turc, un bulgar și un rus). Se comercializau în mod special cereale, pește, icre, lână, piei de animale și vinuri³⁵.

Efectele intensificării comerciale s-au resimțit la nivelul întregului oraș. În Tulcea s-a extins portul, prin prelungirea cheiului spre vechiul port pescăresc din partea de vest a orașului, s-au construit prăvălii de tipul bazarelor orientale. Centrul de greutate economică a orașului s-a mutat de-a lungul cheiului, către partea de vest a orașului, astfel încât populația turcă a fost nevoită să aducă numeroase îmbunătățiri în sectorul în care locuia (construirea noii Geamii, Conacul Pașalei, Școala Turcească în anul 1863).

S-a creat o Grădină Publică, prin plantarea lagunei din dreptul Bisericii Sfântul Gheorghe, și un chioșc din lemn în care o meterhana (formație de muzică orientală) cânta pentru Pașă, trecători și turiști. Din păcate, primul parc creat de populația turcă a orașului a fost distrus, în acea zonă stabilindu-se ulterior piața și oborul de vite, care vor funcționa până prin anii 1940³⁶.

Din punct de vedere al ocupațiilor, orașul Tulcea dispunea de „449 meseriași (din care 62 români, 105 evrei, 34 nemți, 248 diferiți); 1051 liber profesioniști (362 români, 116 evrei, 36 nemți, 2 francezi, 8 italieni, 527 diferiți); 2.325 lucrători manuali (725 români, 53 evrei, 28 nemți, 1.517 greci, bulgari, armeni și turci); patru librării, două tipografii, trei farmacii, o drogherie, aceste unități dispunea de proprii angajați. Importurile și exporturile anului 1876 atinseseră cifra de 9.708.272 lei”³⁷.

În Tulcea anului 1878 se constată prezența câtorva unități economice, mai mici sau mai mari, după cum urmează: „4 mori cu vaporii, 81 mori cu vânt, 2 fabrici de bere, 1 fabrică de apă Saldzsodă, 13 distilerii, 5 fabrici de lumânări, 4 fabrici de cărămidă, 10 ateliere de olării, 12 ateliere de construcții de luntre, 1 atelier rotărie, 45 fierării și ateliere de construit căruțe, 2 ateliere căldărării, 17 ateliere de tinichigerie, 8 ateliere de tăbăcărie, 6 ateliere de făcut hamuri, 15 ateliere de blănării și cojocării, 2 ateliere de apagii și trăistari, 1 atelier de site, 17 ateliere de cizmărie, 1 atelier de pălării, 2 ateliere de șepcari, 35 de hoteluri și restaurante, 166 de cârciumi, 59 cafenele, 110 băcănii, 32 tutungerii”³⁸.

³⁵ *Ibidem*.

³⁶ H. Marin, G. Cuculis, A. Munteanu, *op. cit.*, p. 24.

³⁷ G. Gr. Dănescu, *op. cit.*, p. 490.

³⁸ Gh. Dumitrașcu, *Dezvoltarea economică a Dobrogei până la 1878 și problema apariției proletariatului*, în „Revista de Istorie”, tom 31, nr. 6, Editura Academiei, București, 1978, p. 1020-1021.

Prezența mișcării comerciale în anul 1876, existența unor fabrici și ateliere, a meseriașilor și lucrătorilor de diverse etnii din anul 1878, demonstrează faptul că Dobrogea nu era înapoiată din punct de vedere economic, cum precizează unele surse istoriografice.



1.2. Orașul Tulcea după reunirea Dobrogei cu România și până la sfârșitul Primului Război Mondial

1.2.1. Situația administrativă

Nu se poate vorbi despre istoria orașului Tulcea fără a menționa momentul cel mai important din viața acestuia, reprezentat de reunirea Dobrogei cu România, după secole de despărțire. După realipirea Dobrogei autoritățile guvernamentale n-au rămas indiferente la nevoile și problemele ce priveau această „nouă” provincie a țării.

Nici presa nu era lipsită de informații cu privire la această chestiune, transmițând mesajele reprezentanților națiunii române prin care se afirma că „Dobrogea era nu numai o nouă provincie, ci și o nouă cale de prosperitate și de înnavuție”⁴⁰.

Momentul reintegrării în granițele naționale marca un nou capitol în istoria Dobrogei. Devenită parte componentă a unui stat aflat într-un amplu proces de dezvoltare pe calea modernității, întreaga ei viață economico-socială, politică și culturală se înscria acum pe noi coordonate⁴¹. Cu toate că noua provincie se afla într-o stare deplorabilă în momentul reunirii și restabilirii suveranității de

⁴⁰ *Românul*, XXII, f. 4, 5 septembrie 1978; apud L. Stoica, *Mărturii de epocă privind istoria Dobrogei (1878-1947. Vol. I (1878-1916)*, Biblioteca Tomitana II, MINA Constanța, 1999, p. 79.

⁴¹ Andreea Atanasiu, *Dobrogea sub administrația otomană. Constanța și Tulcea - studiu de caz*, în „Dobrogea 1878-2008. Orizonturi deschise de mandatul european” (coord. Valentin Ciorbea), Editura Ex-Ponto, Constanța, 2008, p. 127.

stat a României asupra Dobrogei, noua provincie oferea numeroase privilegii precum deschiderea la mare, Dunărea, dezvoltarea portuară și comercială, necesitatea dezvoltării marinei, a personalului bine pregătit și școlilor de specialitate, apariția societăților de navigație⁴².

Pentru că teritoriul dintre Dunăre și Mare intra în directă și imediată atenție a autorităților românești, în frunte cu Carol I, trebuia aliniat la legile Țării și aici ne referim în primul rând la „Constituția” Dobrogei. Marele patriot și om politic Mihail Kogălniceanu a luat măsuri de organizare a provinciei, trimițând o comisie militară - compusă din colonelul Fălcoianu, căpitan Șerbănescu, locotenent Tătărescu și alții - pentru a cunoaște starea de fapt a acestei provincii. Comisia a cutreierat timp de 28 de zile întregul teritoriu al Dobrogei⁴³. Concluziile nu erau satisfăcătoare: în sangeacul de Tulcea, din 29.097 de case câte existau înaintea izbucnirii războiului din 1877-1878, nu mai existau la data instalării autorităților militare și civile românești, în noiembrie 1878, decât 16.708. În aceste condiții, prin Proclamația guvernului român adresată populației din Dobrogea se decidea desființarea dijmei, de orice natură, pe anul 1878, urmând ca la 1 ianuarie 1880 aceasta să fie înlocuită printr-o dare bănească mai dreaptă și mai ușoară pentru agricultori⁴⁴.

Mai grav era că exista primejdia izbucnirii foametei, datorată creșterii numărului populației - de patru ori față de perioada dinainte de 1877 -, sărăcită complet din cauza războiului. Aceasta cerea ajutorul autorităților, în care își pusese toate speranțele. Prefecturile Constanța și Tulcea erau invadate de plângeri trimise de peste tot. Autoritățile nu reușeau să le rezolve pe toate⁴⁵.

În raportul datat 19 octombrie 1878, întocmit de către Șeful Statului Major al Armatei Active, colonelul Fălcoianu, cu privire la starea generală a Dobrogei, se constată că Tulcea era orașul cel mai important și populat al Dobrogei, având în componența sa clădiri în stare bună, precum palatul administrativ al statului, două închisori (una pentru bărbați, cealaltă pentru femei), o cazarmă a flotei, o școală turcească, o moară cu aburi, magazine pentru diverse produse, o clădire pentru telegraf, o tipografie, un spital. Portul orașului beneficia de un chei de abordaj de 400 m lungime, un local de vamă,

⁴² M. Cojoc, *Dobrogea în rapoartele diplomației europene. Considerații geostrategice (1877-1879)*, în „Anuarul Muzeului Marinei Militare Române”, Tom II, 1999, Editura Companiei Naționale Administrația Porturilor Maritime Constanța SA, Constanța, 2000, p. 145.

⁴³ T. Voicu, B. Cotovu, Constantinescu, P, *op. cit.*, p. 22.

⁴⁴ I. Râșnoveanu, *Progresele economice ale Dobrogei la sfârșitul secolului al XIX-lea și începutul secolului al XX-lea*, în “Anuarul Muzeului Marinei Române”, Tom VIII, Editura Companiei Naționale Administrația Porturilor maritime Constanța S A, Constanța, 2005, p. 169.

⁴⁵ *Ibidem*, p. 170.

debarcadere aparținând paqueboturilor franceze și Companiei austriece de navigație pe Dunăre. Cât despre căile de comunicație șoseluite, existau două: una făcea legătura între Tulcea și Isaccea (33 km), cea de-a doua lega Tulcea de Babadag (39 km)⁴⁶.

Prin acest raport colonelul Fălcoianu a creionat situația reală a orașului, evidențiind anumite elemente. Primul element important, starea populației: o populație numeroasă și deznădăjduită. Cel de-al doilea element: starea economică a orașului, prezentarea situației portului, a căilor de comunicație dar și constatarea prezenței sau lipsei unităților economice. Orașele dobrogene trebuiau să fie racordate la legăturile cu țara într-un timp relativ scurt, atât pe cale navigabilă, cât și terestră.

Din punct de vedere administrativ, un element important îl constituia existența unui palat administrativ în care noua conducere a orașului putea să-și înceapă activitatea. Pentru armată exista o clădire a cazărzii flotei, deși nu foarte încăpătoare. Populația putea beneficia de îngrijiri medicale în singurul spital existent din oraș.



Cât despre școli, acestea lipseau aproape cu desăvârșire, având în vedere că exista doar una singură, școala turcească.



⁴⁶ Gh. Dumitrașcu, Lavinia-Dacia Gheorghe, *Trei documente privind situația Dobrogei la 1878*, în "Dobrogea 1878-2008. Orizonturi deschise de mandatul european", (coord. Valentin Ciorbea), Editura Ex Ponto, Constanța, 2008, p. 238.

După primirea și viziunea acestui raport despre starea generală a Dobrogei, la 6 noiembrie 1878 Consiliul de Miniștri numește o comisie pentru preluarea administrativă a Dobrogei. După cum preciza presa vremii, această comisie era formată din domnii Nicolae Catargi (președintele comisiei), Dumitru Vera (ministerul de Finanțe), Liciu (ministerul Justiției), colonelul Pilat (ministerul de război), Persiceanu (ministerul de interne). Momentul mult așteptat de către toți dobrogenii, dar mai ales pentru tulcenii, sosise! Populația orașului Tulcea aștepta cu mult entuziasm sosirea comisiei și armatei române. Toate speranțele lor se legau de acest moment. Astfel, la 14 noiembrie 1878, sosea în Dobrogea comisia desemnată pentru preluarea administrativă. Despre acest moment important pentru țară, dar mai ales pentru dobrogenii, titra și presa vremii: „După atâta așteptare, astăzi s-a făcut primirea solemnă a comisiei române pentru primirea Dobrogei. Pe la ora 11 de dimineață se dădu ordine pentru îmbrăcarea cercurilor de triumf și așezarea transparentelor; lumea începu a se mișca în toate direcțiunile și încă pe la 12 ore o mulțime umplea ograda Agenției austriece și cafenelele portului; comisia era așteptată pe la ora 3 după-amiaza. Pe la 2 și jumătate sosi la debarcader agentul nostru, în trăsura beifului Dumitrachi, împreună cu mai mulți nobili români din Tulcea. Pe la 2,45 se zări vaporul român <<România>>, cu hornul lui cel alb ca zăpada, și lumea începu a se îndesa în port. Peste câteva minute sosesc toți consulii și viceconsulii puterilor străine și toate steagurile consulatelor se ridică de-a lungul portului. La debarcader se înfipseră două steaguri românești. Sosiră imediat guvernatorul rus al provinciei dimpreună cu Prea Sfinția Sa mitropolitul bulgar, Prea Sfințiile Lor Vlădiciei greci și primarul orașului. Pe la ora 3 vaporul român svârli funiile la debarcader. Și guvernatorul dimpreună cu cei menționați mai sus făcură onorurile primirii Comisiei Române”⁴⁷.

Tulcenii s-au pregătit ca niciodată pentru această solemnă sărbătoare: de la debarcader și până la biserica Sf. Nicolae au ridicat patru arcuri de triumf, unul în zona portului, care era și cel mai mare dintre toate, cel de-al doilea în dreptul hotelului Odesa, cel de-al treilea în fața unei farmacii, ridicat de comunitatea israelită, iar cel de-al patrulea, ridicat de populația românească a orașului, aproape de biserică. Toate erau împodobite cu ghirlande de flori, steaguri, portretele familiei regale și devize precum „Onoare Patriei”, „Trăiască independența română”, „Trăiască populația Dobrogei”, „Bine ați venit frați români”⁴⁸.

⁴⁷ *Pressa*, XI, nr. 256 din 19 noiembrie 1878, *apud* L. Stoica, *op. cit.*, 1999, p. 86-87.

⁴⁸ *Ibidem*.

Sub titlul "...Dobrogea, devenită din nou parte din corpul României", oficiosul *Pressa* preciza: "În urma voturilor Camerelor, armata va ocupa Dobrogea, devenită din nou parte din corpul României". În același articol se vorbește de multele și grelele probleme ce le vor întâmpina cei numiți în a administra aceste greutăți, dar mai ales, de noul element cuprins în ținutul Dobrogei: marea și comerțul internațional maritim⁴⁹.

Adresându-se dobrogenilor, Domnitorul Carol I spunea despre Dobrogea: "Locuitori de orice naționalitate și religie, Dobrogea - vechea posesiune a lui Mircea cel Bătrân - de astăzi face parte din România". Iar dobrogenii trebuiau să știe că „acum atârnați de un Stat unde nu voința arbitrară, ci numai legea, dezbătută și încuviințată de națiune, hotărăște și ocârmuiește. Cele mai sfinte și mai scumpe bunuri ale omenirii: viața, onoarea și proprietatea sunt puse sub scutul unei Constituții pe care ne-o râvnesc multe țări străine. Religiuinea voastră, familia voastră, pragul casei voastre vor fi apărate de legile noastre și nimeni nu le va putea lovi, fără a-și primi legitima pedeapsă...”.

Cât despre armata care intra în Dobrogea, locuitorii acestui ținut erau asigurați că "nu are altă chemare decât a menține ordinea și, model de disciplină, de a ocroti pașnica voastră viețuire. Salutați dar cu iubire drapelul român, care va fi pentru voi drapelul libertății, drapelul dreptății și al păcii”.

Despre problemele administrative, domnitorul îi asigură pe dobrogeni că „în curând provincia voastră, pe cale constituțională, va primi o organizație definitivă, care va ține seama de trebuințele și moravurile voastre, care va așeza pe temelii statornicite poziția voastră cetățenească. Iubiți țara la a cărei soartă este lipită de acum și soarta voastră”⁵⁰.

Ordinul de zi adresat ostașilor a fost salutat în unanimitate de către cei prezenți în orașul Brăila alături de domnitorul Carol I:

”Ostași! Marile Puteri Europene, prin tratatul din Berlin, au unit cu România Dobrogea, posesiunea vechilor noștri Domni.

Astăzi, voi puneți piciorul pe acest pământ care redevine țară română! Voi nu intrați în Dobrogea în calitate de cuceritori, ci amici, ca frați ai locuitorilor care de acum sunt concetățenii voștri (...).

Cale bună, dar, ostașilor și Dumnezeu să vă protejeze!

Cugetările Mele cele mai afectuoase sunt nedespărțite de voi”⁵¹.

⁴⁹ *Idem*, nr. 225, 11 octombrie 1878, în *ibidem*, p. 80-81.

⁵⁰ A. Rădulescu, I. Bitoleanu, *Istoria Dobrogei*, Editura Ex Ponto, Constanța, 1998, p. 347-348.

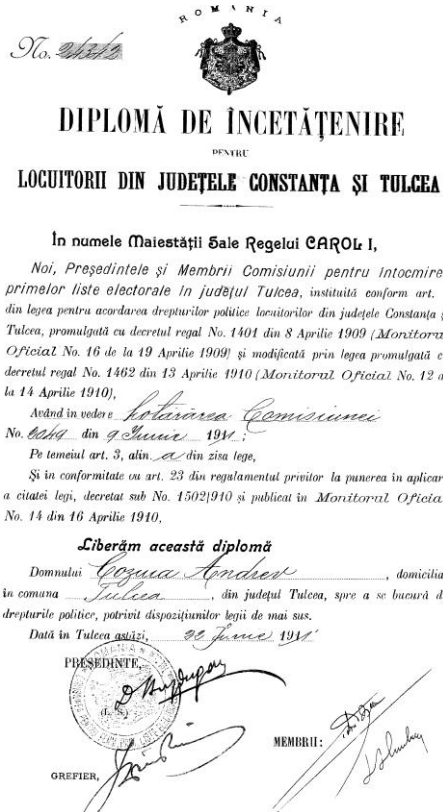
⁵¹ *Pressa*, XI, nr. 254, 17 noiembrie 1878:1-2; *apud* L. Stoica, *op. cit.*, 1999, p. 85.

Cel de-al doilea moment important pentru dobrogeni, momentul integrării, avea să se întâmple pe 18 noiembrie 1878, în București, când s-a publicat „Regulamentul pentru împărțirea și organizarea administrativă a Dobrogei”. În Regulament se sublinia faptul că fostul sangeac otoman era împărțit în trei județe: Tulcea, Constanța și Silistra-Nouă. Conform noii reglementări administrative, județul Tulcea era constituit din următoarele ocoale (plăși): Babadag, Sulina (care avea inclusă și Insula Șerpilor), Măcin și Tulcea. Pe cuprinsul noului județ se aflau 7 așezări de tip urban (Tulcea, Babadag, Măcin, Sulina, Isaccea, Chilia-Veche și Mahmudia) și 56 de comune rurale. Regulamentul stipula atribuții pentru prefectul noului județ, în această funcție fiind numit prin decret domnesc Gheorghe M. Dica, fostul prefect al Capitalei.

Prevederile acestui document au avut doar un caracter experimental, ce a impus în perioada imediat următoare perfecționarea organizării administrative.

A urmat un nou act legislativ, emis pe 9 martie 1880, „Legea pentru organizarea administrativă a Dobrogei”, o adevărată „Constituție a Dobrogei”, replică a Constituției României din anul 1866, operă, în fapt, a lui Mihail Kogălniceanu și a primului prefect al Constanței, Remus Opreanu. Prin aceasta s-a legiferat împărțirea administrativă a Dobrogei în două județe: Tulcea și Constanța. Conform noului act legislativ, toți locuitorii Dobrogei care în ziua de 11 aprilie 1877 erau cetățeni otomani, deveneau cetățeni români, egali în fața legii, se bucurau de toate drepturile cetățenești, libertatea conștiinței cât și gratuitatea instrucțiunii în școli.

Cu privire la proprietatea imobiliară, legea prevedea ca aceasta să fie conservată și transmisă conform legilor otomane, până la rezolvarea definitivă a acestei probleme în Dobrogea; timp de zece ani se opreau recrutările pentru armată, locuitorii Dobrogei urmând să formeze, în această perioadă, un corp de oștire teritorial (călărași și



dorobanți) destinat serviciului intern, neputând fi întrebuințat în afara Dobrogei în caz de război.

Legea nu acorda locuitorilor dintre Dunăre și Mare, în acel moment, dreptul constituțional de a alege și de a fi reprezentați în Corpurile Legiuitoare. Cele două legi reglementau totodată exercitarea puterii judecătorești⁵².

1.2.2. Administrația orașului Tulcea în perioada 1878-1918

Între anii 1878-1918 primăria orașului a fost condusă de către: Mihail Petrescu (1878-1879), Dumitrache Bei Teodorof (1879-1880), Anton Varnali (1880-1881), Vasile Sotirescu (1882, 1891-1892), Alexandru Stoianovici (1890-1891), Constantin I. Davidoglu (1894), Ștefan Borș (1894, 1906, 1911-1912), Mircea Petrescu (1896), Ion Dinescu (1897-1899), Leonida Sterea (1900), Gheorghe Cernescu (1901), Elefterie Nicolescu (1901-1902), Nicolae Comșa (1903-1904), Dumitru Mateescu-Buzău (1905), Sebastian Teodorescu (1908), Elefterie Nicolescu (1909-1910), Alexandru Calafeteanu (1913-1914), Grigore Panaitescu (1915-1918)⁵³.

La 19 noiembrie 1879 se desfășura în Tulcea ședința ordinară a consiliului comunal, primarul orașului, Dumitrache Bei Teodorof, adresând mesajul Alteței Sale Regale în legătură cu sentimentele de iubire față de această provincie, rugând membrii consiliului local să vizeze măsuri practice pentru ca bugetul orașului pentru anul 1880 să fie votat și folosit cu chibzuință, pentru a contribui la dezvoltarea orașului și comerțului. Totodată primarul menționa faptul că guvernul depusese la biroul camerei proiectul prin care se dorea ca orașul Tulcea să fie declarat „porto-franco”⁵⁴.

În timpul mandatului de primar al domnului Dumitrache Bei Teodorof, ministrul de justiție A. Stolojanu a vizitat și inspectat tribunalul orașului Tulcea, „găsind toate lucrările în regulă”⁵⁵.

Pe 14 decembrie 1892 o delegație condusă de Constantin I. Davidoglu s-a deplasat la București pentru a prezenta în fața Majestății Sale Regelui nevoile județului Tulcea. Printre aceste nevoi se numărau cele legate de drepturile politice și plângerile împotriva Administrației Ministerului Domeniilor (plângeri privind problema viilor, domeniilor și pădurilor, a deposedărilor și parcelărilor)⁵⁶.

⁵² Andreea Atanasiu, *Dobrogea sub administrație otomană. Constanța și Tulcea – studiu de caz*, în „Dobrogea 1878-2008. Orizonturi deschise de mandatul European” (coord. Valentin Ciorbea), Editura Ex Ponto, 2008, p. 136.

⁵³ *Buletinul Comunal Tulcea*, Anul V, nr. 8, 1 iulie 1936, p. 2.

⁵⁴ *Steaua Dobrogei*, I, nr. 14, 27 noiembrie 1879: 1-2, apud Lascu Stoica, *op. cit.*, p. 101.

⁵⁵ *Steaua Dobrogei*, II, iulie 1880, apud Lascu Stoica, *op. cit.*, p. 106.

⁵⁶ *Constanța*, I, nr. 50, 6 decembrie 1892: 2, *ibidem*, p. 179.



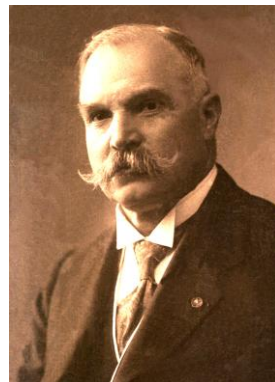
Dintre primarii care au condus destinele localității, Ștefan Borș s-a remarcat în mod deosebit atât prin activitatea antreprenorială, administrativă, cât și prin activitatea sa politică. În 1884 Ștefan Borș se stabilea în orașul Tulcea, unde avea să-și întemeieze și familia.

Între anii 1884-1888 el a ocupat funcția de „conductor” în Serviciul Tehnic al județului, perioadă în care a contribuit la înzestrarea județului cu șosele și au fost executate o serie de edificii publice în oraș și în județ. De numele lui Ștefan Borș se leagă ridicarea clădirii arestului preventiv local - în valoare de peste 142.000 lei -, cazarma de călărași - 95.000 lei -, mai multe poduri și podețe pe șosele „vicino-comunale” - peste 35.000 lei -, lucrările de reconstrucție la clădirea Palatului Administrativ din Tulcea, construcția Școlii de băieți (nr. 4) de pe strada Sfinții Împărați din Tulcea, localului de școală primară cu 4 clase⁵⁷. În colaborare cu antreprenorul Robert Flamm reușește să ridice în Piața Mircea cel Bătrân, clădirea Administrației Pescăriilor Statului (1910-1914), unul dintre cele mai importante edificii ale orașului Tulcea la începutul secolului al XX-lea.



⁵⁷ Mădălina Ciocoiu, *Ștefan Borș, o epocă, un destin*, în „Tulcea 1878-1948: memoria unui oraș”, Editura Istros, Brăila, 2012, p. 271-277.

Pe lângă activitatea antreprenorială desfășurată pe teritoriul nord-dobrogean, de numele lui Ștefan Borș se leagă și munca desfășurată în plan administrativ și politic. Drept recunoaștere a realizărilor sale, Ștefan Borș a fost ales de trei ori primar al Tulcei (1894, 1906, 1911) și numit membru în Consiliul comunei urbane Tulcea (1894, 1911). De asemenea, a sprijinit inițiativa imortalizării în bronz a figurii fostului prefect de Tulcea, Ioan Nenițescu, dezvelirea bustului având loc la data de 30 octombrie 1911.



A sprijinit înființarea Camerei de Comerț și Industrie Tulcea, fiind numit președinte al acesteia la 30 martie 1911. Prin eforturile sale în această funcție, s-au deschis în Tulcea șapte oboare, firul telefonic Galați-Tulcea, un serviciu telegrafic permanent și un club comercial.



Ștefan Borș a fost membru (1899, 1901) și apoi președinte al Consiliului General Județean (1899, 1905, 1906), președinte al Consiliului de administrație al Societății Meseriașilor din orașul Tulcea (1898), membru în Comitetul de Scont al Băncii Naționale a României (1905), membru în Comisia de pensii a Consiliului General Județean (1905), membru în Consiliul de igienă și salubritate publică a județului (1900), membru în comisia pentru anchetarea abuzurilor săvârșite de inamic în anii Primului Război Mondial (1916-1918)⁵⁸.

⁵⁸ *Ibidem*, p. 278-288.



În ceea ce privește prefectii Tulcei, George M. Ghica a fost primul prefect al județului (13 noiembrie 1878 - 15 decembrie 1879). În perioada lui, Domnitorul Carol I a vizitat orașul Tulcea stabilind locul unde se va înălța Monumentului dedicat Războiului pentru Reîntregirea Neamului. Prin lucrarea *Questiunea Proprietății în Dobrogea*, George M. Ghica a făcut cunoscute conținutul legilor ce reglementează proprietatea funciară în Imperiul Otoman și care erau încă în vigoare în Dobrogea anilor 1880-1881.

Ion Palade a fost prefect al județului Tulcea în perioada 15 decembrie 1879 - 10 mai 1881. Pe timpul mandatului său a încercat să îmbunătățească infrastructura orașului Tulcea prin pavarea străzilor și schimbarea unor denumiri de străzi⁵⁹.

Remus Opreanu s-a născut la 22 septembrie 1844, tatăl Nicolae Tudor Opreanu și mama Elisabeta R. Ciocănescu. A studiat în București Facultatea de Drept iar în 1865 a plecat cu fratele său geamăn, Romulus, în Paris unde, în luna iulie 1866, a obținut licența în drept și s-a întors în țară. Între anii 1866-1869 a locuit în orașele Pisa, Florența, Roma și Neapole din Italia, unde a continuat studii și a obținut titlul de "doctor în litere". Întors în București a intrat în magistratură. A ocupat diverse funcții importante: procuror și supleant în cadrul Tribunalului de Prahova, judecător în Brăila, procuror la curtea din Focșani, judecător la curtea din Craiova (1873). În anul 1876 Remus Opreanu a fost numit prefect de Putna, apoi procuror general al Curții din București. La 22 noiembrie 1878 a sosit în Constanța în calitate de prefect, iar pe 23 noiembrie a preluat de la ruși administrația orașului Constanța. În această calitate a funcționat aproape 3 ani, în anul 1883 demisionând din funcția de prefect al Constanței. Astfel se face că îl regăsim pe Remus Opreanu, pentru o scurtă perioadă, deținând funcția de prefect al județului Tulcea⁶⁰.

⁵⁹ V.H. Baumann, Raluca-Elena Petrov, Elena Franga, *Instituția prefectului - Județul Tulcea, trecut și prezent*, Editura Celebris, Constanța, 2012, p. 24-28.

⁶⁰ P. Vulcan, *Albumul Național al Dobrogei 1866-1877-1906*, Tipografia regală, Piața Palatului Regal, București, 1906, p. 20.



Paul Stătescu s-a născut în București în anul 1844. După terminarea a 4 clase liceale, a intrat în școala militară. În anul 1865 a fost promovat la gradul de sublocotenent și trecut în Batalionul 1 de vânători, în care a servit până în anul 1873, când a fost numit raportor în cadrul Consiliului de Război în capitală. Ca locotenent a fost detașat ca instructor la școala militară din Iași, unde a funcționat până în 1872, când s-a căsătorit și a fost mutat la batalion.

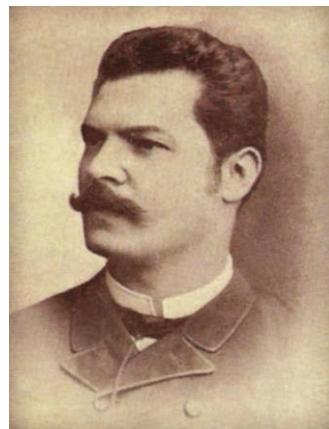
În anul 1873 a obținut gradul de căpitan și s-a înscris la Facultatea de Drept din București. După două examene a fost trimis în Paris, în anul 1875, pentru a-și completa studiile, fiind atașat pe lângă consiliul de război din Paris. În timpul războiului a fost chemat în țară unde, după încheierea campaniilor militare, a fost decorat cu Ordinul Steaua României și Medalia Apărătorilor Independenței. În anul 1881 a obținut diploma de licență în drept a facultății din Paris, tot acolo a fost atașat militar pe lângă legațiunea română, fiind decorat de guvernul francez cu Legiunea de Onoare, de cel belgian cu Ordinul Leopold și de cel olandez cu Ordinul Coroana de stejar. Reîntors în țară a fost numit prefect al județului Argeș, apoi prefect al județului Tulcea, unde a rămas în funcție până în anul 1888. În tot acest timp a înzestrat județul cu o rețea importantă de șosele, toate comunele județului au fost înzestrate cu biserici frumoase și localuri de școli curate. În anul 1895 Paul Stătescu a fost numit încă o dată prefect al județului Tulcea, dar, după câteva luni, a fost mutat în funcția de prefect al poliției capitalei⁶¹.

George Persiceanu a fost prefect al județului Tulcea între 12 aprilie 1888 - 25 februarie 1889. Au urmat: Constantin Merișescu (25 febr.1889-31 dec. 1889), Nicolae C. Bratu (4 ianuarie 1890 - 18 aprilie 1891), Alexandru Blaramberg (18 aprilie 1891 - 9 iulie 1891), Gheorghe Aslan (9 iulie 1891 - 22 decembrie 1891), Vasile A. Forescu (22 decembrie 1891 - 30 decembrie 1893), Grigore Sturza (30 decembrie 1893 - 7 octombrie 1895) - acesta a înzestrat județul Tulcea cu șosele, școli și biserici; C-tin N. Toneanu (28 decembrie 1895 - 30 iulie 1896), George Cernescu (30 iulie 1896 - 12 octombrie 1896), Alexandru M. Pencovici (12 octombrie 1896 - 17 iunie 1897)⁶².

⁶¹ *Ibidem*, p. 22.

⁶² V.H. Baumann, Raluca-Elena Petrov, Elena Franga, *op. cit.*, p. 30-50.

Ioan Nenițescu a rămas în mod deosebit în memoria orașului, nu doar ca un mare patriot, ci și, ca model de administrator, fiind unul dintre cei mai harnici prefecți pe care i-a avut județul Tulcea. De două ori prefect (17 iunie 1897 - 23 august 1900 și 16 - 23 februarie 1901), a contribuit la repopularea Dobrogei, înființând noi sate, ajutându-i pe localnicii Deltei să construiască case, biserici și sprijinind împroprietărirea acestora și a noilor veniți. Satele au primit denumiri românești precum



„Principele Carol” (Gorgova de astăzi), „Principesa Elena” (Pătlăgeanca de astăzi). Nenițescu a încurajat întreprinzătorii particulari și a reușit să îmbunătățească înfățișarea edilitară a orașului Tulcea și a altor localități din județ. A sprijinit răspândirea științei de carte atât în satele cele mai îndepărtate ale Deltei, cât și în restul județului prin deschiderea de școli, contribuind astfel la ridicarea zonei în special din punct de vedere cultural. De asemenea, a adus îmbunătățiri rețelei de drumuri comunale, a contribuit la construirea podurilor dintre lacurile Razelm și Babadag și a scos din izolare multe dintre localitățile județului prin extinderea legăturilor telefonice. A fondat, împreună cu istoricul Grigore Tocilescu, „Liga pentru propășirea Dobrogei” în cadrul căreia a deschis colecta pentru ridicarea „Monumentului Reîntregirii” de pe Colnicul Hora, a statuii lui „Mircea cel Bătrân” și a deschis „Banca Populară”. A transformat, la 1 septembrie 1897, primul gimnaziu din Tulcea în primul liceu din Dobrogea, cu deschidere în acel an a clasei a V-a liceală (Liceul de băieți din Tulcea, astăzi Colegiul Dobrogean „Spiru C. Haret”). Tot el a cerut și a obținut înființarea Școlii secundare de fete gradul I din Tulcea (2 noiembrie 1897), devenită apoi Liceul „Principesa Ileana”. De asemenea, a pus bazele Tipografiei „Naționale” (cu librărie) și a strâns fondurile necesare renovării Bisericii „Sfântul Nicolae”. Din anul 2005, Școala cu clasele I-VIII din Tulcea îi poartă numele. Bustul său, operă a sculptorului Alexandru Galai, străjuiește „Aleea personalităților tulcene ale științei și culturii românești” de lângă Biblioteca Județeană „Panait Cerna”⁶³.

I-au urmat în funcția de prefect: Sebastian Moruzzi (24 august - 15 decembrie 1900), Nicolae Rosetti Bălănescu (15 decembrie 1900 - 16 februarie 1901), Ioan D. Andronescu (3 - 24 martie 1901), Anastasescu

⁶³ *Ibidem*, p. 54.

Ștefan Magheru (24 martie - 5 decembrie 1901), Ioan Bastache (5 decembrie 1901 - 16 noiembrie 1902) - a avut inițiativa înființării școlilor practice de agricultură - , George Clinceni (16 noiembrie - 19 decembrie 1902).

Între 19 decembrie 1902 și 23 decembrie 1904 Luca Ionescu a fost prefect al județului Tulcea. Acestuia i se datorează progresele economice, administrative și culturale ale județului Tulcea. Cu ajutorul său s-au înființat bănci populare în comunele din județ, s-au deschid pepiniere comunale și pepiniera de vie în Niculițel, s-au construit 13 poduri pe șoseaua Chilia-Veche - Sulina, s-a construit șoseaua Garvăn - Azaclău. Nu au fost lăsate deoparte nici școlile și instituțiile culturale; a înființat școli pentru adulți la sate, Școala de Meserii din Babadag, a încurajat construirea infirmeriilor rurale și a băilor populare⁶⁴.



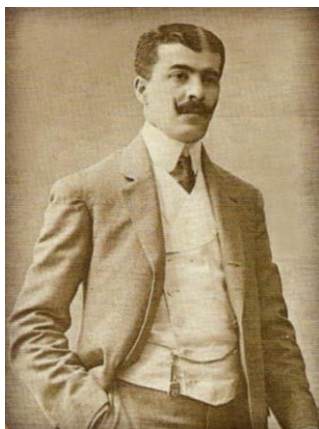
Cel care a urmat la conducerea prefecturii județului Tulcea a fost Dimitrie Hagi-Anton, în perioada 23 decembrie 1904 - 15 martie 1907. Acesta s-a implicat în problema acordării drepturilor politice dobrogenilor. Ca urmare, în 1905 este creată Comisia însărcinată cu problema acordării drepturilor politice dobrogenilor. Tot el a întreprins demersurile necesare pentru legarea cu cale ferată a județului cu restul țării prin Medgidia.

Alexandru Bălțeanu, fiind directorul Prefecturii, ocupă funcția de prefect al județului Tulcea în perioada 15 martie 1907 - 29 iulie 1908.

Ion C. Atanasiu a fost prefect al județului Tulcea în perioada 29 iulie 1908 - 29 decembrie 1910. A sprijinit înființarea Camerei de Comerț în Tulcea (1909), a luat o serie de măsuri pentru îmbunătățirea sistemului sanitar din județ prin înființarea de infirmerii, dispensare, locuințe pentru medicii din circumscripții. Pe 18 octombrie 1909, în Tulcea a fost pusă piatra de temelie a Spitalului Mare. În ceea ce privește învățământul din județul Tulcea, Atanasiu a susținut înființarea de posturi noi pentru cadrele didactice, a construit 16 școli - cu un

⁶⁴ *Ibidem*, p. 56-68.

total de 28 clase - și a restaurat alte 32 școli. De asemenea, a luat măsuri de îmbunătățire a situației veteranilor războiului de la 1877⁶⁵.



Petre Th. Sfetescu este una dintre cele mai importante personalități ale țării, un patriot și un om deosebit, a ocupat mai multe demnități: secretar al ministerului de interne, prefect al județului Ilfov. De numele acestuia se leagă serviciul ambulant București - Oltenița și linia ferată București - Oltenița. În perioada 29 decembrie 1910 - 19 octombrie 1913, Petre Th. Sfetescu a fost prefectul județului Tulcea. A fost președintele comitetului constituit pentru ridicarea bustului fostului prefect Ioan Nenițescu. Ca prefect al județului, a sprijinit construirea Palatului Justiției din Tulcea.

Au urmat în funcție Constantin A. Stolojan (8 ianuarie 1914 - 16 iulie 1914), apoi Petre N. Slăvescu (16 iulie 1914 - 29 ianuarie 1915). Slăvescu a solicitat ajutorul Guvernului pentru acordarea a 3 milioane kg fân și 40 vagoane de porumb pentru animalele locuitorilor Deltei afectați de inundațiile din acea perioadă.

George Șerban a fost prefect al județului Tulcea între 29 ianuarie 1915 - 10 martie 1918 și 12 noiembrie 1918 - 8 septembrie 1919. În această calitate a sprijinit învățământul tulcean deschizând școli în județ. La inițiativa sa s-a înființat în Tulcea Asociația Cercetașilor „Carol”, al cărei președinte a fost proclamat Alteța Sa Regală, Principele Carol (1915)⁶⁶.

1.2.3. Dinamica populației

În ceea ce privește dinamica populației dobrogene în general, și a populației orașului Tulcea în special, aceasta a depins de mai mulți factori. Cel mai important rămâne cel geografic, orașul așezat în zona Dunării constituind un punct de atracție pentru comercianții care au contribuit la dezvoltarea economică a orașului, atrăgând după sine alte categorii de populație. Evenimentele istorice petrecute în zonă au contribuit în egală măsură la creșterea sau descreșterea numărului locuitorilor de pe teritoriul județului Tulcea.

⁶⁵ *Ibidem*, p. 70-74.

⁶⁶ *Ibidem*, p. 76-82.

În 1879 populația orașului Tulcea număra 17.948 locuitori, dintre care 6.744 bulgari, 5.304 români, 1.876 ruși, 1.736 lipoveni, 324 greci, 304 evrei, 224 tătari, 300 turci, 160 armeni și 976 alte naționalități⁶⁷.

Din statistica realizată pentru perioada anilor 1880-1900 situația pe naționalități a populației județului Tulcea se prezenta astfel:

	1880	1885	1890	1895	1900
Români	25248	29886	32593	38555	50243
Bulgari	21402	21851	24671	24668	26617
Turci	5322	4624	5014	8308	3588
Tătari	4408	5336	3828	-	1944
Țigani	706	840	823	-	1493
Ruși	8313	17812	21022	22331	13431
Lipoveni	9170	-	-	-	12055
Greci	4360	4694	5292	6697	4748
Armeni	756	889	694	753	902
Evrei	2962	3206	3253	3291	2147
Germani	2955	3129	2683	3936	4233
Alte naționalități	183	476	1188	1363	2327
TOTAL	85.685	92.246	101.061	109.902	124.429

Putem lesne constata amestecul de naționalități, vizibil clar și în împărțirea pe cartiere a orașului, pe care am prezentat-o anterior.

În primii 15 ani de la revenirea Dobrogei la țară, populația orașului Tulcea stagnează, atingând doar 17.355 locuitori la 1890. În urma analizelor rezultatelor Recensământului General al Populației României din 1899 reiese că populația județului Tulcea număra (în 1859) 91.699 locuitori, iar în 1899, 126.752 locuitori. Se observă o creștere de 38% a numărului de locuitori.

Sporul populației nu s-a produs cu o intensitate egală în toate părțile țării. Dintre cele patru diviziuni geografice, Dobrogea pare a înfățișa sporul cel mai mare, căci numai în 15 ani (perioada 1884-1899) populația a crescut cu 49%, adică 3% pe fiecare an. Între anii 1897-1901 situația nou-născuților în județul Tulcea se prezenta astfel: 1897 - 2.655, 1898 - 2033, 1899 - 3020, 1900 - 2029, 1901 - 2959. Media: 2.539 nou-născuți. Cifrele medii raportate la populația din 1899 dau ca proporție de creștere naturală pentru județul Constanța 1,6% locuitori, pentru Tulcea 2%, pentru întreaga Dobrogea 1,8%.

⁶⁷ M.D. Ionescu, *Dobrogea în pragul veacului al X-lea*, Editura Atelierele grafice I.V. Socecu, București, 1904, p. 414.

În județul Tulcea, care avea o suprafață de 8.629 km², locuiau 126.752 oameni, densitatea fiind de 14,7 locuitori pe km². Populația anului 1899 în orașul Tulcea număra 18.834 locuitori, în celelalte orașe ale județului Tulcea existau 21.452 locuitori, rezultând un total de 40.286, diferența de până la 126.752 însemnând locuitorii rurali ai Tulcei⁶⁸.

În anul 1907, conform statisticilor elaborate de către autoritățile orașului, s-au născut 707 copii (354 băieți și 353 fete), au decedat 537 persoane (308 bărbați și 229 femei), s-au căsătorit 444 persoane⁶⁹.

Între anii 1907-1908, în timpul prefectului I. C. Atanasiu, populația era de 19.575 locuitori, repartizată astfel: 4.792 români, 4.097 bulgari, 3.088 ruși, 1.899 evrei, 22.134 lipoveni (cu și fără popă), 1.233 greci, 340 turci, 274 germani, 267 armeni, 212 țigani turciți, 190 tătari, 101 țigani creștini, 23 italieni, 29 găgăuzi, 317 alte naționalități.

Dacă în 1908 populația orașului era estimată la 19.575 de locuitori - conform celor prezentate în „Expunerea județului Tulcea” a prefectului I.C. Atanasiu -, 5 ani mai târziu, în „Statistica” din 1913, se constată o creștere a populației până la 21.727 locuitori.

1.2.4. Activitatea edilitară

Din punct de vedere al activității edilitare, orașul cu centrul său istoric se conturează prin construirea unor imobile impunătoare, constituite din parter și etaj, cu o arhitectură specifică centrelor de producție și schimb. Parterul imobilelor particulare, cu uși masive, îmbrăcate în fier, era folosit pentru prăvălii, iar etajele, rezervate locuințelor, aveau ca element comun, des întâlnit, balcoanele cu fier forjat, dovedind măiestria meșteșugarilor fierari de la sfârșitul secolului al XIX-lea și începutul secolului al XX-lea⁷⁰.

În afara vieții administrativ-edilitare, Tulcea, ca port la Dunăre deschis călătorilor (negustori sau turiști), a cunoscut o dezvoltare importantă în domeniul construcțiilor în perioada imediat următoare independenței și reunirii Dobrogei cu România. Acest progres s-a datorat personalităților (în trecere sau stabilite aici) care au deținut diferite funcții și care s-au implicat în dezvoltarea edilitară, economică, socială și culturală a orașului. Acestea au impus și o dezvoltare importantă a arhitecturii, o arhitectură cu caracter oriental-balcanic⁷¹.

⁶⁸ ****Enciclopedia de Istorie a României*, ediția a III-a, Editura Meronia, București, 2000, p. 34-44.

⁶⁹ S.J.A.N. Tulcea, *Fond Prefectura Județului Tulcea, Serviciul Administrativ*, dosar 13/1907, f. 48-50.

⁷⁰ T. Voicu, B. Cotovu, Constantinescu, P, *op .cit.*, p. 46.

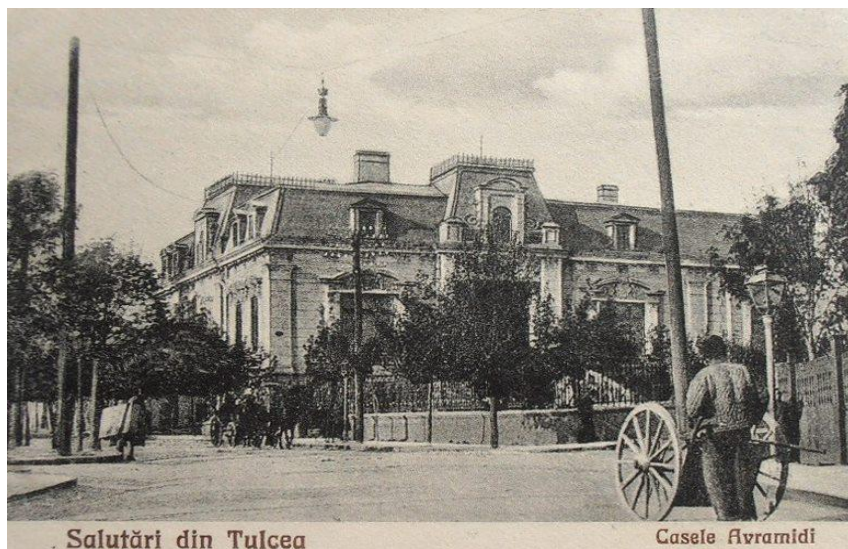
⁷¹ *Ibidem*.

După cum am punctat în paginile anterioare, primarii și prefecții județului Tulcea au avut o contribuție majoră în modificarea aspectului edilitar al orașului, fiecare dintre aceștia fiind preocupați de construirea de școli, biserici, clădiri administrative, îmbunătățirea străzilor și extinderea perimetrului de locuire, ridicarea unor monumente istorice, a unor busturi aparținând unor personalități ale orașului, a unor băi populare, a spitalului județean, a unei grădini publice, a Camerei de Comerț, a băncilor populare, toate îmbunătățind traiul locuitorilor tulceni.

În anul 1886 în Tulcea se deschide o tăbăcărie de opinci, aparținând fraților Prodanof, modernizată apoi în anii 1912, pentru ca din anul 1915 ea să producă talpă pentru armată.

Una dintre cele mai importante fabrici ale orașului era cea de cherestea a lui Atanasie Ivanof, care funcționa din 1894, fiind situată între Dunăre, strada Isaccei și malul SE al ghiolului Ciuperca și care a fost cumpărată, în 1897, de Naum V. Sotiriu și de Alexe Avramide care, din 1908 rămâne unic proprietar.

Numele lui Alexe Avramide a rămas în istoria și în memoria tulcenilor în primul rând prin frumoasa casă pe care și-a construit-o la sfârșitul secolului al XIX-lea (1897), o frumoasă clădire cu interioare pictate cu motive florale și cu stucaturi, pe strada Sf. Nicolae, vis-à-vis de biserica românească și care azi adăpostește “Muzeul Casa Avramide - Casa Colecțiilor”.



Între 1894-1903 au fost construite școli: pe strada Sfinții Împărați - o școală primară de fete și alta de băieți, iar pe strada Mircea Vodă o școală primară de băieți.

Anul 1899 aduce în arhitectura edilitară a orașului o nouă construcție: Banca Națională din Tulcea, vis-à-vis de Biserica „Sf. Gheorghe”, care a funcționat până în 1928.



Asociația „Liga pentru propășirea Dobrogei” are un merit deosebit prin implicarea în ridicarea monumentului care cinstește memoria eroilor căzuți în timpul luptelor Războiului de Independență, și care marchează momentul reunirii Dobrogei cu Țara. Monumentul a fost înălțat pe acropola colnicului Hora în anul 1899 și este opera a doi artiști: George Vasilescu și Constantin Bălăcescu.



Constantin Bălăcescu a realizat monumentul lui Mircea cel Bătrân, statuie care din anul 1903 a fost amplasată la intersecția principalelor artere din centrul orașului, în apropierea Palatului Administrativ. Un rol important în ridicarea

celor două monumente l-a avut prefectul Ioan Nenițescu (mai multe informații despre activitatea edilitară a prefectului Ioan Nenițescu au fost prezentate la subcapitolul 1.2.2. Activitatea administrației orașului Tulcea în perioada 1878-1918).



În capătul nordic al Pieții Mircea, între 1900-1903 s-a amenajat Grădina Publică Centrală. Grigore Antipa a fost cel care s-a îngrijit de construcția clădirii Administrației Pescărilor Statului. Această clădire s-a ridicat între anii 1904-1907, în partea de S-V a orașului.



În anul 1907 s-a construit clădirea noului Palat Administrativ al Portului Tulcea, din nefericire acesta a fost demolat de către autoritățile comuniste. În aceeași perioadă se amenajează și zona portuară a orașului, iar strada Isaccei a fost transformată în arteră comercială.

Între anii 1911-1922 se deschide Banca de Scont. Aceasta va funcționa într-un imobil construit de către inginerul Teodor Flamaropol.

Activitatea edilitară din oraș a determinat deschiderea carierelor de piatră de pe dealul Mahmudiei și Babadag (funcționale până în 1910).



Piatra extrasă din aceste cariere a fost folosită la pavarea străzilor principale. Astăzi se mai păstrează câteva străzi și trotuare astfel pavate, strada Gloriei, Mahmudiei, parțial strada Libertății. Din păcate, lucrările edilitare precum alimentarea populației la rețeaua de gaze au deranjat aceste străzi care nu-și mai păstrează forma inițială. O altă problemă o reprezintă lipsa meșterilor pricepuți în aranjarea pavimentului din piatră.

Edilii nu au omis nici problema apei potabile, atât de necesară traiului populației tulcene. În anul 1909 ziarul local „Lupta” publica un articol sub titlul „Situația Județului Tulcea, progresele făcute de județul Tulcea în cursul ultimului an în direcția administrativă economică, culturală, sanitară”, în care preciza din expunerea făcută de prefectul I. C. Atanasiu în fața membrilor Consiliul General al Județului, la capitolul „Chestia apei în oraș”: „Tot în legătură cu chestiunea sanitară, îmi fac plăcerea a vă aduce la cunoștință, că, chestiunea apei potabile în orașul Tulcea, o chestiune vitală pentru locuitorii săi, este definitiv rezolvată. Grație interesului și muncii fără de preget depus de consiliul comunal al orașului Tulcea, în frunte cu primarul său D-l Elefterie Nicolescu, s-a stabilit bazele înțelegerii asupra furnizării cu apă filtrată și ozonificată orașului”⁷².

Câteva luni mai târziu, în aprilie 1910, se desfășura în Tulcea o întâlnire liberală la care erau invitați toți locuitorii orașului. Adunarea avea loc în sala Aivazian, motivul acestei întâlniri era acela de a mulțumi guvernului pentru împrumutul bănesc acordat autorităților locale, împrumut ce urma să rezolve situația alimentării cu apă din oraș: “Cu toate că întrunirea n-a fost anunțată

⁷² *Lupta*, I, nr. 40, 25 octombrie 1909, apud Lascu Stoica, *Mărturii de epocă privind istoria Dobrogei*, Biblioteca Tomitana II, MINA Constanța, 1999, p. 446-448.

decât cu vreo 3-4 ore înainte, sala Aivazian era foarte bine populată cu tot ce are Tulcea mai distins în toate ramurile activității. Au fost frunțași de-ai comerțului și industriei, mari proprietari, profesori, avocați, institutori, muncitori agricoli și manuali - toți adunați să sărbătorească succesul de a se fi putut – după o așteptare de 32 de ani – obține împrumutul de 1.600.000 lei cu care se vor îndeplini în oraș cele mai vitale nevoi îmbunătățindu-se astfel starea sanitară și culturală a Tulcei”, scria ziarul „Lupta” în articolul său⁷³.

După obținerea acestui împrumut, rezultatele nu au întârziat să apară. În septembrie 1910, același ziar local publica un articol cu titlul „Punerea pietrelor fundamentale la lucrările apei; la construcția palatului de justiție și la 3 localuri școlare”. Evenimentul se desfășura într-un cadru solemn, în prezența domnului Prim-ministru Ion C. Brătianu, a P.S. Episcopul Dunărei de Jos, a domnilor ingineri Saligny, N. N. Săveanu, secretar general al Ministerului de Interne, a domnului Berceanu, șef de cabinet al primului Ministru, domnului Ghica, prefect de Constanța, domnului Rădulescu, inginer-conducător al liniei ferate Tulcea-Medgidia.

Atmosfera era de sărbătoare, orașul împodobit frumos, iar cetățenii aclamau pe domnul Prim-ministru ori de câte ori îl vedeau. Primăria organizase un banchet unde s-au ținut discursuri, care mai de care pline de avânt și patriotism.

„La punerea pietrei fundamentale a lucrărilor pentru aducerea apei au vorbit P.S. Episcop Nifon al Dunărei de Jos, dl. Elefterie Nicolescu primarul orașului cărora le-a răspuns dl. Prim-ministru.

La punerea temeliei palatului de justiție au vorbit P. S. Episcop și dl. Dumitrescu, președintele Tribunalului local. Dl. prim-ministru a răspuns la aceste cuvântări.

La punerea temeliei pentru școli a vorbit dl. revizor școlar T. Gheorghiu căruia i-a răspuns d. Prim-ministru.

La banchet dl. Prim-ministru a ridicat un toast pentru Rege și Dinastie.

Apoi P.S. Episcop și d-nii Ion C. Atanasiu prefect, N. Comșa președintele consiliului județean și decan al baroului, Elefterache Nicolae, primarul orașului, au toastat pentru d. Ion I. C. Brătianu.

⁷³ *Lupta*, II, nr. 55, 14 aprilie: 1-2, 1910, apud Lascu Stoica, *Mărturii de epocă privind istoria Dobrogei*, Biblioteca Tomitana II, MINA Constanța, 1999, p. 463-464.

Seria toasturilor a fost încheiată prin magistralul discurs, plin de avânt și patriotism, rostit de d. Prim-ministru care a închinat pentru P.S. Episcop și pentru d. prefect Atanasiu”⁷⁴.

Eforturile autorităților locale nu au rămas fără ecou. În „Monografia orașului Tulcea” datată 1928, se preciza faptul că: “în anul 1913 Tulcea avea străzi pavate cu piatră cubică, cu trotuarele din piatră cioplită și legate cu ciment. Piața centrală pavată în întregime. Uzina de apă funcționa în parametri normali, îndeștulând cu apă filtrată pe toți locuitorii. Asistența sanitară era bine organizată, cu personal medical suficient. Spre miazăzi se înșiruiau: Palatul Comisiunii Europene a Dunării, cu o vastă grădină, apoi Spitalul, iar, mai încolo, la bariera șoselei Babadag, Cazarma Regimentului 33, Arestul Județului și marele depozit de apă filtrată pentru distribuirea în oraș”⁷⁵.

Din registrul pentru distribuirea salariilor funcționarilor din serviciul Uzinei de apă Tulcea pe luna aprilie 1914 se constată faptul că uzina beneficia de un număr 6 angajați, începând cu data de 1 octombrie 1913, după cum urmează: Ion Camerzan – șef mecanic – salariu lunar de 300 lei, Angheluță Ilie – agent mecanic – venit lunar de 170 lei, Matei Ifrim – ungător – venit lunar 80 lei, Petre Parfenti – ungător – venit lunar 80 lei, Ion Cosmici – gardian – venit lunar 60 lei, Ion Patrici – gardian – venit lunar 60 lei.

În luna martie a anului 1915 Uzina de apă beneficia de 6 angajați după cum urmează: Ionel Camerzan – șef mecanic – salariu lunar de 300 lei, Vasile Țonea – agent mecanic – venit lunar de 170 lei, Matei Ifrim – ungător – venit lunar 80 lei, Petre Parfente – ungător – venit lunar 80 lei, Ion Cosmici – gardian – venit lunar 60 lei, angajat din 1 ianuarie 1915, Ion Patrici – gardian – venit lunar 60 lei⁷⁶.

În anul 1914 în județul Tulcea s-au terminat construcțiile clădirilor Palatului Comisiei Europene a Dunării, Spitalului comunal, Cazărmii pentru Regimentul de Vânători, Regimentul 33, Regimentul 73 Infanterie și clădirea Arestului Județean⁷⁷.

Până la momentul Primului Război Mondial, centrul istoric al orașului - corespunzător și centrului comercial -, cuprins între port și intersecția străzii Elisabeta Doamna (dispărută) cu străzile Ștefan cel Mare (dispărută),

⁷⁴ *Lupta*, II, nr. 65, din 19 septembrie 1910: 1-2, apud Lascu Stoica, *Mărturii de epocă privind istoria Dobrogei*, Biblioteca Tomitana II, MINA Constanța, 1999, p. 481-485.

⁷⁵ T. Voicu, B. Cotovu, P. Constantinescu, *op. cit.*, p.

⁷⁶ S.J.A.N. Tulcea, *Fond Primăria Orașului Tulcea, Serviciul Registre*, dosar 128/1914-1915, f. 2, 5, 13.

⁷⁷ Valentina Postelnicu, *op. cit.*, p. 8.

Basarabilor (Păcii), Babadag, Sf. Nicolae (Progresului), Isaccea și Carol (Gării), s-a stabilit definitiv, căpătând un aspect modern, european⁷⁸.

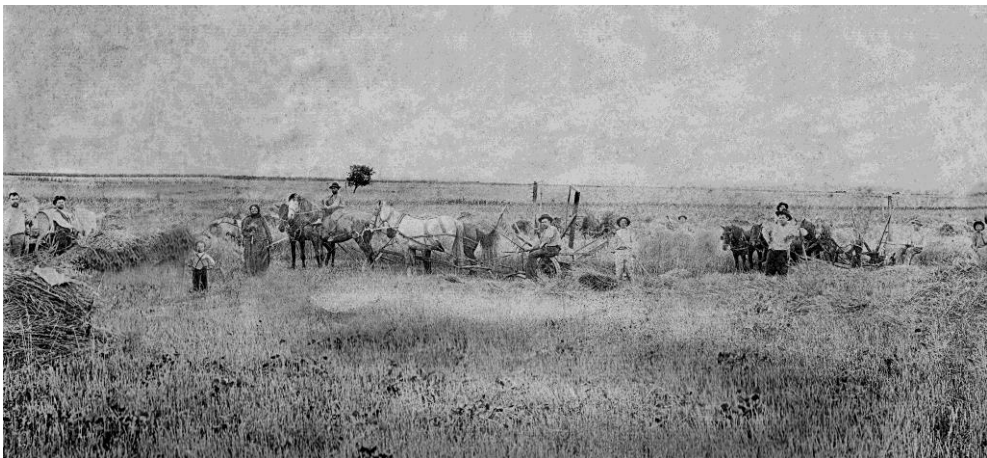
Dacă până la izbucnirea Primului Război Mondial centrul istoric al orașului Tulcea se conturase definitiv, azi, la 100 de ani diferență, nu mai putem vorbi de existența unui centru istoric. S-au păstrat câteva clădiri, presărate pe ici, pe acolo, ca o minune pe care modernitatea nu a reușit încă să le distrugă, dar, pe care, după cum se poate lesne observa, nu timpul reușește le va ucide, ci dezinteresul autorităților și nepăsarea oamenilor.

1.2.5. Dezvoltarea economică a orașului Tulcea

La momentul 1878 Tulcea era cel mai important oraș dobrogean. Treptat însă, locul acesta i-a revenit Constanței, grație, în mare parte, construirii podului de la Cernavodă, a căii ferate și, mai ales, a portului.

1.2.5.1. Agricultură

Pentru județul Tulcea agricultura (cultivarea de cereale) a constituit principala preocupare a populației, fiind astfel considerată și principala ramură economică. După 1878 legislația românească (1882, 1885, 1889, 1893, 1908) a reglementat proprietatea imobiliară în Dobrogea. Aceste reglementări au contribuit la delimitarea vetrelor satelor și orașelor, a izlazurilor și pădurilor comunale, la individualizarea loturilor particulare. În acest context școlile și bisericile au beneficiat de terenuri pentru întreținere. Suprafața cultivabilă a județului Tulcea a crescut de la 51.900 ha în 1879, la 198.048 ha în anul 1916⁷⁹.



Prima secerătoare mecanică (1880-1886) – a fraților Sezanov

⁷⁸ V.H. Baumann, *op. cit.*, p. 39

⁷⁹ P. Zaharia, Lenuța Gherasim, *Situația economică a județului Tulcea în anii 1878-1916*, în „Peuce IX”, Tulcea, 1984, p. 401-402.

În luna septembrie 1910 prețurile (preț pe hectolitru) cerealelor practicate în oborul Tulcea se prezentau astfel (maxim-minim): - grâu 11,60-7,50; secară 6,75-6,25; porumb 9,50-6,25; orz 5,80-5,23; ovăz 4,30-3,50; mei 6,83-6,25; rapiță 17,50-12,50; fasole 15,80-15; in 27,50-12,50⁸⁰.

Conform datelor, mișcarea oborului Tulcea în perioada 1 ianuarie - 31 august 1910 se prezenta astfel⁸¹:

- kg -

Luna	grâu	secară	porumb	orz	ovăz	mei	rapiță	fasole	in
Ianuarie	11	35	344	287	3				
Februarie	28	62	427	366	27		3		
Martie	13	14	299	242	19	10		2	2
Aprilie	15	37	524	252	10	5			
Mai	18	12	275	100	19				
Iunie	11	41	108	115	1		122		
Iulie	60	1069	16	326	163		1780	3	45
August	545	5414	4	967	553	20	1642	715	870

Mișcarea oborului de cereale a orașului Tulcea pentru anul 1911 se prezenta astfel: 6.943 kg grâu, 18.397 kg secară, 1.375 kg porumb, 37.865 kg orz, 896 kg ovăz, 63 kg mei, 1.589 kg rapiță, 1.178 kg fasole, 1.403 kg in.

Un tabel comparativ pentru mișcarea oborului de cereale Tulcea arată următoarele cantități de cereale: anul 1906 – 77.888 kg, anul 1907 – 66.032 kg, anul 1908 – 28.445 kg, anul 1909 – 33.286 kg, anul 1910 – 77.521 kg, anul 1911 – 84.556 kg, total general – 367.528 kg cereale. Dintre cerealele ce au fost tranzacționate prin oborul de cereale în perioada 1906-1911 se numără grâul, secara, porumbul, orzul, ovăzul, meiul, rapița, fasolea și inul⁸².

În anul 1912 situația cerealelor tranzacționate prin oborul Tulcea se prezenta astfel: 5.527 kg grâu, 6.361 kg secară, 10.811 kg porumb, 35.321 kg orz,

⁸⁰ *Idem*, nr. 7, oct. 1910, p. 16.

⁸¹ *Idem*, nr. 6, sept. 1910, p. 19.

⁸² *Idem*, III, nr. 10, ian. 1912, p. 13.

344 kg ovăz, 12 kg mei, 3.458 kg rapiță, 1.233 kg fasole, 2.782 kg in, un total general de 65.839 kg cereale.

Prețul cerealelor vândute în oborul Tulcea la finele anului 1912 se prezenta astfel (pe hectolitru, minim-maxim): grâu 10,00-11,11; seară 8,75-9,30; porumb 6,70-8,75; orz 8,00-9,05; ovăz 6,50-7,00; mei 10,00; rapiță 13,00-13,50; fasole 13,00-13,50⁸³.

1.2.5.2. Piscicultura

Pescuitul a reprezentat una dintre principalele ocupații ale românilor. Dunărea și toate apele țării produceau cantități însemnate de pește, cu mult peste celelalte ape din Europa. Peștele a constituit dintotdeauna hrana de bază a populației țării, aducând venituri însemnate statului. De asemenea, însemna un articol de export al țării, alături de icre și scoici trimise către Austro-Ungaria, Rusia, Constantinopol, Grecia, toate țările din Orient. În anul 1880 se exportau 3.129.583 kg pește, în valoare totală de 2 milioane lei. Producția secției VI din Dobrogea, pentru care se plătea o arendă de 400.000 lei, se urca la 16 milioane kg pește, din care 1 milion kg reprezenta consumația populației locale ce se hrănea preponderent cu pește.

Se constată astfel că după agricultură, pescăriile ocupau un loc important în producția țării, cu o valoare de 40 milioane lei anual, după care veneau pădurile, sarea, petrolul.

Producția pescăriilor în țară urca la cel puțin 100.000.000 kg pește/an, se mai importau 9 milioane kg pește, toate acestea însemnând un consum de 20 kg/an pe cap de locuitor⁸⁴.

Pentru județul Tulcea pescuitul a reprezentat a doua ramură economică și ocupația de bază a multor locuitori din zonă. Dacă la început se exploatau gârlele și iazurile din Delta Dunării, s-a trecut apoi la lucrări pentru extinderea suprafețelor de pescuit prin construirea de canale (precum canalul "Regele Carol I", "Regina Elisabeta" și "Principele Ferdinand"). Cu o suprafață de 90.000 ha ape pentru pescuit, producția de pește a crescut considerabil, județul Tulcea devenind principalul furnizor de pește pentru întreaga țară. A crescut importanța pescăriilor, fiind înființate și alte unități pentru exploatarea producției de pește. Cu toate acestea, au existat și scăpări, în sensul că nu s-au înființat depozite și antrepozite frigorifice și nici unități pentru confecționarea

⁸³ *Idem*, IV, nr. 10-11, ian.-feb. 1913, p. 16-17.

⁸⁴ G. Antipa, *Studii asupra pescăriilor din România*, Imprimeria Statului, București, 1895, p. 32-39; www.dacoromanica.ro/ accesat 17.01.2014.

uneltelor pescărești atât de necesare desfășurării acestei activități, astfel că bogăția apelor nu a fost pe deplin exploatată⁸⁵.

Preocupat cu ceea ce se întâmplă cu pescuitul în Deltă, în bălțile și izlazurile Dobrogei, a fost Grigore Antipa. Acesta a propus legea pescăriilor care să împiedice pescuitul haotic și depopularea apelor. Observând starea deplorabilă în care se găseau pescăriile și zonele exploatate el a propus repopularea acestora. Statul, care era proprietarul și protectorul apelor, trebuia să elimine sistemul exploatării prin antreprenori. Propunerea lui a fost ca statul să preia exploatarea în regie a apelor, în primul rând pentru a-și dubla veniturile, în al doilea rând pentru a asigura durabilitatea dezvoltării productivității apelor, precum și deschiderea unor societăți de pescari care să exploateze apele conform normelor impuse de stat și să plătească taxă un sfert din producție ca dijmă a proprietății⁸⁶. În ceea ce privește piața de desfacere a peștelui proaspăt provenit din iazurile și bălțile Dunării, în anul 1895 se găseau centre în Tulcea, Galați și Brăila.

În preocupările lui Grigore Antipa au intrat și cherhanalele. Acestea trebuiau să fie sistematizate, locuri unde să se depoziteze peștele prins și să se conserve până la plecarea spre vânzare. Propunea deschiderea a 4 mari cherhanale la gurile Dunării: una în Sf. Gheorghe, una în Mila 23 (pe brațul Sulina), una în Jurilovca și una, centrală, în Tulcea. Pe lângă cherhanale, trebuiau deschise halele de pescărie pentru creșterea vânzărilor și fabricarea conservelor alimentare și în special, conservele de pește⁸⁷.

Între anii 1895-1904 regiunea VI Delta Dunării a județului Tulcea a înregistrat următoarele venituri⁸⁸:

Anul	Venit brut (lei)	Venit net (lei)
1895-6	485.757	373.550
1896-7	617.854	520.251
1897-8	536.654	439.360
1898-9	688.094	588.993
1899-900	756.666	655.800
1900-1	858.176	732.330

⁸⁵ P. Zaharia, Lenuța Gherasim, *op. cit.*, p. 401-402.

⁸⁶ G. Antipa, *op. cit.*, p. 45-47.

⁸⁷ *Ibidem*, p. 56-61.

⁸⁸ G. Antipa, *Exploatarea în regie a pescăriilor statului*, Imprimeria Statului, București, 1905, p. 26; www.dacoromanica.ro / accesat 17.01.2014.

Anul	Venit brut (lei)	Venit net (lei)
1901-2	1.027.482	924.234
1902-3	1.253.145	1.114.000
1903-4	1.237.000	1.120.000

După cum putem observa, încă din 1895 statul a început să-și exploateze în regie o parte din pescăriile sale, veniturile încasate până în anul 1911 fiind de peste 35.000.000 lei.

Zona inundabilă a Dunării însemna o suprafață de peste 800.000 ha și producea peste 8,5 milioane lei anual. Numărul total al pescarilor anului 1895 era de 1.118, având o stare materială proastă.

În anul 1896 apare legea pescuitului, cu ajutorul căreia a fost eliminată cămătăria comercializării peștelui. Au fost înființate serviciile de vânzare cu licitații oficiale prin care pescarii își vindeau peștele plătind un comision de 3% pentru partea lor și o taxă de manipulare, cântărire de 10 bani la 100 de kg. Pentru descărcarea peștelui din barcaze și transportarea la piață, magazine, curățirea pieței, pescarii plăteau câte 20 bani de 100 de kg. Taxa de chei a fost o taxă impusă de serviciul hidraulic barcazelor mai mari de 2.000 kg⁸⁹.

Regulamentul de exploatare a pescăriilor prevedea o toleranță de cântar de 3% pentru scăderea greutateii peștelui proaspăt pe timpul transportului și 7% pentru peștele sărat. Taxele pentru transportul peștelui din Razim spre Galați sau Brăila era de 5 lei la 100 kg, iar din Sf. Gheorghe spre Galați era de 2,50 lei la 100 kg.

Pescuitul era practicat în Delta Dunării de două categorii de personal: în prima categorie se înscriau pescarii propriu-ziși - care prindeau peștele din baltă, mare sau Dunăre, în cea de-a doua categorie se înscriau cherhanagii cu propriile cherhanale (în care conservau peștele și îl pregăteau pentru transportul spre piețele de vânzare). Numărul permiselor eliberate pentru pescuit au crescut de la 1.118 în anul 1895, la 5.321 în anul 1909-1910.

Situația pescarilor între anii 1905-1910 se prezenta astfel: 1905 – 3.679 pescari; 1906 – 3.982 pescari; 1907 – 4.579 pescari; 1908 – 4.990 pescari; 1909-1910 – 5.321 pescari. În anii 1909-1910 s-au creat 98 asociații de pescari care au fost ajutați cu credite de către Administrația Pescăriilor⁹⁰.

⁸⁹ *Idem, Pescăriile statului din Tulcea*, Imprimeriile Independența, București, 1911, p. 1-10; www.dacoromanica.ro/ accesat 17.01.2014.

⁹⁰ *Ibidem*, p. 11-18.

În perioada 1905-1910 venitul bălților secției VI Delta Dunării se prezenta astfel:

Anul	Suma provenită din vânzarea peștelui	Partea statului	Partea pescarilor
1905-6	2.846.290 lei	1.093.825 lei	1.752.466 lei
1906-7	2.776.055 lei	1.028.175 lei	1.747.880 lei
1907-8	4.662.429 lei	1.697.195 lei	2.965.234 lei
1908-9	5.324.317 lei	2.159.739 lei	3.164.078 lei
1909-10	6.175.680 lei	2.502.432 lei	3.673.247 lei

În anul 1907 numărul pescarilor era de 4.490, iar în anul 1909 numărul acestora crescuse la 5.231. Dintre pescarii anului 1907, 907 erau români, iar în 1909, 1.279 erau pescari români⁹¹.

1.2.5.3. Industria

La sfârșitul secolului al XIX-lea și începutul celui următor sunt date legile de încurajare a industriei autohtone. Astfel se înființează primele întreprinderi cu caracter de fabrică, întreprinderi ce au fost încadrate de statistici în categoria de „industrie mare”.

Cu toate acestea, județul Tulcea cunoaște o dezvoltare lentă. Una dintre cauzele majore era lipsa legăturilor de comunicație, prin neracordarea la comunicațiile pe cale ferată. Se dezvoltă însă, exploatarea carierelor dobrogene, implicit cele din județul Tulcea, bogate în materiale de calitate excepțională.

Toată industria orașului se rezuma la câteva mici fabrici de făină, ulei, cherestea, ateliere de fierărie, postav, brânzeturi, cuptoare de var, conservarea peștelui și icrelor negre pentru export. Existau și 36 mori de vânt (3 cu aburi) și 317 mici meseriași.

Începând cu anul 1885 apar o serie de unități industriale, precum: fabrica Avramide, înființată în 1894, producea cherestea și avea 26 muncitori la începutul secolului al XX-lea; moara G. Nedelciu, înființată în anul 1895, producea făină și avea 6 muncitori; tăbăcăria Prodanof, înființată în anul 1885, producătoare de talpă și produse de tăbăcărie, cu 41 muncitori. În anul 1902 tăbăcăria va fi mărită și reutilată⁹².

⁹¹ *Ibidem*, p. 18-28.

⁹² I. Colcer, V. Măgureanu, *File din Istoria Dobrogei*, Inspectoratul pentru Cultură al Județului Tulcea, Tulcea, 1998, p. 174.

În orașul Tulcea existau 780 comercianți, dintre care 25 băcani, 300 cârciumari, restul alte manufacturi și coloniale, iar pe naționalități: 42 români, 118 evrei, 20 nemți, 1 italian și 549 greci, armeni, turci⁹³.

Într-un timp relativ scurt s-au făcut investiții foarte mari în agricultură, a crescut volumul tranzacțiilor financiare și de credit ceea ce a determinat apariția unor instituții de profil.

În 1900 orașul Tulcea avea în inventarul primăriei 5.900 case, 35 bordeie, 10 hanuri (dintre care trei-patru erau adunate la începutul străzii Mahmudiei, în cartierul bulgăresc, ținute de bulgari; una dintre clădiri, solidă și impunătoare, și care a avut un timp și destinație de poștă, a funcționat până în 1963 lângă Piața Veche), 71 prăvălii, 54 mori de vânt și 165 fântâni.

În Tulcea funcționa și o fabrică de pielărie unde, în 1915, lucrau circa 100 muncitori. La acea vreme în industria mijlocie erau cuprinși un număr de 2.216 meseriași (patroni, calfe și ucenici).

Pentru industria alimentară situația este următoarea: 20 patroni brutari și franzelari (între care și patru covrigari) – cu 59 lucrători; 5 patroni covrigari și plăcintari - cu 13 ajutoare; 1 proprietar cofetar - cu 3 lucrători; coniacurile și lichiorurile erau puse la vânzare de patru negustori, din care unul era patron; 2 patroni de ape minerale și gazoase - cu 7 lucrători și două mașini, din care una acționată cu petrol; 6 patroni bragagerii și alvițari - cu 3 ajutoare⁹⁴.

1.2.5.4. Comerțul

Datorită poziției sale geografice, marele atu al orașului Tulcea îl constituie ieșirea la Dunăre, prezența acesteia îl definește nu doar ca oraș cosmopolit ci și ca un oraș cu un comerț apreciabil. De pildă, referindu-ne doar la cereale, în 1876 prin Tulcea au fost exportate mărfuri de acest gen în valoare de 2.893.859 lei, adică jumătate din exportul general al Dobrogei.

Avantajul Dunării în privința comerțului a făcut ca în 1893-1894 să intre în portul Tulcea cca. 256 nave de mare, cu 17.627 tone (plus 204 nave deșerte): 3 italiene, 26 engleze, 4 germane, 84 turcești, 330 rusești, 8 grecești, 3 daneze. Nave de râuri intrate - 326 (din care 256 deșerte) cu 4.364 tone: 324 române, 4 italiene, 6 engleze, 534 austriece, 39 turcești, 498 ruse, 490 elene și 13 bulgare. La ieșire sunt evidențiate 1.594 nave (din care 1.042 goale), cu 26.403 tone. În total nave de râuri au fost 1.920 (din care 1.298 goale) cu 30.767 tone, iar întreaga

⁹³ G.Gr. Dănescu, *op. cit.*, p. 491.

⁹⁴ A. Rădulescu, I. Bitoleanu, *op. cit.*, p. 369.

mișcare comercială a fost de 2.380 nave (din care 868 cu marfă și 1.512 deșerte), cu un tonaj de 48.394 tone⁹⁵.

În anul 1893 s-au exportat 30.000 tone, în valoare de 4.992.726 lei, articolele de export mai însemnate fiind: cerealele și brânzeturile - în Turcia și Anglia, lână - în Rusia și Austria; peștele și icrele - în Rusia și România, cerealele - în Olanda și Italia; grâul și lână - pentru Grecia, comestibile - în România. În ceea ce privește cantitățile, situația prezentată mai jos este relevantă:

Felul produsului	Cantitate (kg)	Valoare
Orz și malț	28.186.868	2.563.888
Grâu	5.709.480	1.027.706
Lână	142.916	357.290
Pene diverse feluri	458.482	275.089
Semințe uleioase	1.006.071	251.518
Porumb	1.343.600	124.360
Brânzeturi	61.350	122.708

În același an s-au importat 4.000 tone, în valoare de 2.640.000 lei. Principalele articole de import: cafeaua din Turcia, alcoolul din Rusia, fierărie din Anglia, untdelemnul din Grecia și Asia Mică, zahărul din Franța, Olanda și Austria, tutunul din Turcia, plute din Moldova. Situația importurilor se prezenta astfel:

Felul produsului	Cantitatea (kg)	Valoare
Ulei de măsline	112.462	168.693
Mașină cu aburi	107.882	161.763
Țesături de Bumbac	14.364	143.640
Zahăr	177.592	107.555
Țesături din lână	4.050	101.250
Fier	289.674	72.418
Cărbune de pământ cock	1.408.700	56.348
Orez	124.692	43.806
Țesături alte materiale	197.570	11.806

⁹⁵ G.Gr. Dănescu, *op. cit.*, p. 490.

Se poate observa diferența între perioada stăpânirii otomane, când comerțul era mai înfloritor, de exemplu, pentru anul 1876, totalul importurilor și exporturilor atingea cifra de 9.708.272 lei, pe când în 1893 totalul era de 7.663.058 lei.

Mișcarea vamală a punctului vamal Tulcea pe o perioadă de 10 ani se prezintă astfel⁹⁶:

- mii lei -

Anii	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900
Import	3011	2117	2640	2415	1713	2258	2667	3029	1524	1574
Export	5615	1691	4993	2831	5168	5568	5035	4460	1716	3381

În anul 1900 prin vama Tulcea au fost exportate următoarele produse: animale cornute mari, animale cornute mici, brânzeturi, cărnuri afumate sau conservate, unt și untură, ouă, pește, icre negre, icre diferite, legume, fructe, făinoase, bere, vin, zahăr, semințe uleioase, ulei, uleiuri minerale, ulei de pește, piei crude și blănuri, pene, grâu, orz, cartofi, butii și butoaie, oale, coarne de animale, curele, lucruri comune din lemn, obiecte din papură, spirtoase, oțet, petrol, cărți, hărți, in, cânepă, pietre de măcinat, cretă, var, cărbuni de pământ, mobile, pietre de construcție, benzină etc.⁹⁷.

Județul Tulcea era izolat de centrele comerciale mai importante, precum Constanța și Galați, primul impediment fiind acela că nu avea o cale ferată directă, iar cel de-al doilea reprezentându-l faptul că în timpul iernii rămânea izolat. Astfel, s-a simțit nevoia înființării Camerei de Comerț, care să poată satisface, prin intervențiile sale la timp, interesele comerțului tulcean.

Pentru piața locală și pentru buna desfășurare a comerțului cu animale s-au înființat târguri de vite în comunele Tulcea, Babadag, Isaccea, Casimcea, Ostrov, Pecineaga și Măcin, unde se făceau vânzările sub controlul serviciului veterinar respectiv și al autorităților în drept⁹⁸.

Pentru a ușura comercializarea cerealelor în județ, Camera de Comerț și Industrie Tulcea decide crearea de oboare de cereale în localitățile Tulcea, Ostrov, Pecineaga, Măcin, Isaccea, Babadag, Chilia Veche și Mahmudia⁹⁹. Odată cu înființarea acestor oboare au fost numiți și mijlocitori autorizați pe

⁹⁶ M.D. Ionescu, *op. cit.*, p. 886.

⁹⁷ S.J.A.N. Tulcea, *Fond Prefectura Județului Tulcea*, administrativ, dosar 887/1939, f. 81.

⁹⁸ ****Monografia Camerei de Comerț și Industrie Tulcea*, Tulcea, octombrie 1928, p. 4-30.

⁹⁹ *Buletinul Camerei de Comerț și Industrie Tulcea*, nr. 1-3 iul. 1909, p. 10-11.

lângă târgurile de cereale. La târgul de cereale din Tulcea funcționau 10 mijlocitori autorizați¹⁰⁰.

Camera de Comerț și Industrie Tulcea atrăgea atenția asupra faptului că în Tulcea creditul comercial era foarte slab reprezentat. Prezența a trei mari instituții de credit (Banca Națională, Banca Agricolă și Banca Marmorosch Blank & Co) nu pot satisface nevoile de credit de pe piață. De asemenea, piața tulceană suferea și din lipsa unui birou de informații comercial care să ofere informații utile și la timp. Printre alte nevoi se număra și nevoia comerțului ambulant și a unui cod comercial¹⁰¹.

Printre primele instituții de credit deschise au fost Banca „Dunărea” din orașul Tulcea, fondată în anul 1890, Banca de Scont din orașul Constanța, înființată în anul 1899. În Dobrogea anului 1913 existau 12 bănci care funcționau ca societăți pe acțiuni, dispunând de un capital de patru milioane lei.

În anul 1910 Camera de Comerț și Industrie Tulcea înființează un birou de informații comerciale, informații oferite contra cost. Pe lângă această inițiativă se propunea înființarea unei secții de învățământ comercial superior, pe lângă liceul local.

În cadrul întrunirii membrilor Camerei de Comerț s-a propus înființarea unui club comercial pe baze statutare, în care comercianții să se poată întruni pentru a discuta nevoile comerțului și pentru a determina o mai strânsă legătură între toate elementele comerciale din localitate. Printre susținătorii acestei idei s-a numărat și Ștefan Borș, acesta susținând necesitatea existenței unui astfel de club. Totodată se mai înființează și un oficiu de traducere a actelor din limbile slave în limba română, acesta funcționând pe lângă biroul existent de traduceri din limba turcă¹⁰².

Buletinul Camerei de Comerț și Industrie prezenta informații importante cu privire la activitatea economică a orașului și a județului Tulcea, informații referitoare la obținerea avizelor pentru deschiderea firmelor din oraș, prezentarea activității desfășurate de către membrii Camerei de Comerț. Astfel aflăm că domnul Gheorghe Theodor Flamaropol a obținut avizul pentru deschiderea unui debit de vin și bere în orașul Tulcea, pe strada Neculai nr. 32. Gherasim L. Lichiardopol a obținut avizul pentru deschiderea unui debit de vin și bere în orașul Tulcea, pe strada Isacței nr. 155. Domnul Nicu Hagiopol și-a mutat, cu autorizația Camerei de Comerț, debitul de băuturi spirtoase din strada

¹⁰⁰ *Idem*, I, nr. 2, 1 aug. 1909, p. 12

¹⁰¹ *Buletinul Camerei de Comerț și Industrie Tulcea*, nr. 6, 1 dec. 1909, p. 3-4.

¹⁰² *Idem*, II, nr. 7-8, 1 feb. 1910, p. 4-7.

Isaccei nr. 12, în strada Elisabeta Doamnă nr. 42. Domnul Leon Șufer și-a înscris firma și a primit avizul de funcționare pentru comerțul de galanterie pe care îl exercită în Tulcea, pe strada Elisabeta Doamnă la numărul 63¹⁰³. Petre A. Kircef obține avizul pentru deschiderea unui debit de băuturi spirtoase în strada Basarabilor nr. 21 din Tulcea. Domnul Iani D. Mastalor obține avizul pentru mutarea debitului de băuturi din strada Isaccei numărul 155 în strada Isaccei numărul 42. Domnul Nisin Berman obține avizul pentru deschiderea unui debit de băuturi spirtoase în strada Ștefan cel Mare numărul 11. În același buletin se atrăgea atenția că vor începe lucrările căii ferate Tulcea-Constanța¹⁰⁴.

În luna iunie 1910 se publica Legea repausului duminical, în care erau prevăzute ca repaus zilele de duminică, Anul Nou (Sfântul Vasile), Botezul Domnului, prima și a doua zi de Paști, Sfântul Gheorghe, 10 mai, 15 august, Sfântul Dumitru, prima zi și a doua zi de Crăciun, 24 ianuarie, ”pentru orice lucrător, indiferent de categoria în care se încadra”.

În Buletinul Camerei de Comerț pe anul 1910 au fost publicate taxele pentru oferirea informațiilor biroului comercial: 1 leu pentru o informație locală, 1,50 lei pentru o informație din țară, 2 lei pentru o informație din străinătate. Taxele au fost stabilite și aprobate prin ordinul nr. 5722 din 28 mai 1910¹⁰⁵.

Din aceste buletine constatăm faptul că majoritatea firmelor avizate pentru funcționare comercializau băuturi spirtoase, vin și bere. Constatăm că domnul Gustav Schiler a obținut avizul pentru deschiderea unui debit de vin și bere în strada Elisabeta Doamnă numărul 86; domnul Nicu Hagiopol și-a mutat debitul de băuturi spirtoase din strada Elisabeta Doamnă numărul 42, în strada Buna Vestire numărul 52, obținând avizul Camerei Nr. 1409/1910; domnul Iani Mastalos, comerciant, și-a mutat debitul de băuturi spirtoase din strada Isaccei nr. 142 și strada Pescarilor numărul 12, obținând avizul Camerei Nr. 408/1910; domnul Dumitru Ion a obținut avizul Camerei Nr. 395/1910 pentru a deschide un stabiliment de vin și bere în Tulcea, pe strada Împărați numărul 4¹⁰⁶.

1.2.6. Presa tulceană

Putem vorbi despre „o pată albă” pe harta presei în Dobrogea până în 1879, când a fost tipărit primul ziar dobrogean. Acesta apărea în Tulcea, pe 23 iunie 1879, cu titlul „Steaua Dobrogei. Foaie intereselor locale”, una dintre cele mai

¹⁰³ *Idem*, nr. 3, 1 sept. 1909, p. 11.

¹⁰⁴ *Idem*, nr. 5, 1 nov. 1909, p. 10.

¹⁰⁵ *Idem*, nr. 2-3, 1 iun. 1910, p. 15.

¹⁰⁶ *Idem*, nr. 4-5, iul.-aug. 1910, p. 20.

longevive publicații dobrogene (22 iunie 1879 – februarie 1891). Directorul acestei publicații era jurnalistul profesionist Basile Brănișteanu. Periodicul, imprimat la tipografia locală „Aurora Dobrogei”, devine, cu timpul, „santinela fidelă întru apărarea tuturor intereselor conjudețenilor”, propunându-și să stigmatizeze „relele și pe cei răi, cu toată scrupulozitatea, fără a se opri de considerațiuni personale”.

În lupta sistematică pentru combaterea corupției din administrația tulceană și pentru impunerea unei atitudini civice, demne, eroice și altruiste în susținerea adevărului, „Stéua Dobrogei” și-a atras, de-a lungul vremii, numeroase dușmăanii.

În anul 1891 această „Foaie a intereselor locale” - așa cum se autointitula gazeta „Steaua Dobrogei” -, dispare, fiind urmată de moartea directorului ei, în anul 1893. După anul 1900 gazeta a fost uitată¹⁰⁷.

Putem constata rolul important pe care îl putea juca apariția presei naționale, cât și locale, rolul presei fiind (printre altele) acela de a atrage atenția asupra faptelor, a evenimentelor de tot felul, a transformărilor fie ele de ordin social, politic sau economic. Prin articolele sale, presa putea contribui la corijarea unor nedreptăți față de populație sau de a atrage atenția asupra acestora. Rolul presei nu era doar informativ, putea să influențeze dezvoltarea unei localități din punct de vedere economic, cultural și edilitar.

În perioada anilor 1878-1916, pe întreg teritoriul dobrogean și-au făcut apariția un număr însemnat de ziare, marea lor majoritate fiind editate în orașul Tulcea. Dintre acestea amintim:

„România Trans-Dunăreană” (31 august 1880 - mai 1881) este unul dintre primele ziare ce au apărut în Dobrogea.

„Ecol Dobrogei” (6 mai 1882 - 1 septembrie 1884, 15 august 1910 - 28 iulie 1916) publicație săptămânală în prima parte a existenței sale; după 1910 devenise organ independent al intereselor Dobrogei.

„Delta” (februarie 1885), apărea săptămânal în Tipografia Română-Tulcea.

„Dunărea de Jos” (22 decembrie 1884 - 26 aprilie 1898) publicație cu apariție neregulată. În articolul-program din primul număr se preciza scopul apariției acestui ziar, subliniindu-se faptul că „Nu scriem pentru ca să scriem, ci pentru că simțim necesitatea de a ridica binele, oriunde ar fi el, și de a lovi

¹⁰⁷ M. Marinache, Ioana Marinache, <<Steaua Dobrogei>> *Încercare de reconstituire monografică*, Editura Harvia, Tulcea, 2007, p. II.

răul atât de rodnic într-o provincie deabia de câțiva ani legată de instituțiuni liberale ca ale țării mame”.

„Gazeta Tulcei” (26 septembrie 1889 – aprilie 1890) apărea o dată pe săptămână. Venise în anul 1905, ca ziar conservator. Dintre rubricile dedicate orașului Tulcea menționăm: chestiuni de edilitate, în chestia apei, chestiuni agricole, veniturile R.M.S., veniturile C.E.D., modernizarea Tulcei, teatrale, note și impresii.



1889



1898

„Deșteptarea Dobrogei” (9 noiembrie 1892 – august 1893) își propunea să contribuie la procesul de educare a dobrogenilor, să lupte pentru drepturile lor politice¹⁰⁸.

„Patria” (20 ianuarie - 20 martie 1898) a tratat probleme locale, de ordin economic, populația, cultele.

„Santinela” (8 martie 1898) se declara ziar independent, a apărut un singur număr, și acela era îndreptat împotriva prefectului județului Tulcea, Ioan Nenițescu.

„Curierul Dobrogei” (ianuarie – septembrie 1905) a publicat informații locale și articole pe probleme importante ale județului Tulcea, precum amenajarea Deltei, linia ferată Tulcea-Constanța, băncile populare, împrumutarea țăranilor.

„Dobrogea Nouă” (6 octombrie 1907 - 15 iulie 1908) se intitula ziar independent al intereselor Dobrogei. Trata probleme specific dobrogene, în

¹⁰⁸ D. Constantin-Zamfir, O. Georgescu, *Presa Dobrogeană (1879-1980). Bibliografie Comentată și Annotată*, Constanța, 1985, p. 112-283.

Tipografia „Schenk” din Galați. Motto-ul ziarului „Unirea face țăria”¹¹⁰. Despre orașul Tulcea, articolul-program vorbește despre o condiție foarte modestă a orașului, după „asimilarea la patria mamă”. În paginile aceluiași ziar se vorbește foarte mult despre necesitatea intensificării dezvoltării economice și modernizării județului, dar și despre propășirea intelectuală și spirituală a locuitorilor lui. Periodicul îl susține, pe toată durata mandatului său de prefect, pe Ioan Nenițescu, pe care-l consideră a fi „providențial” pentru destinele Tulcei. Dintr-un articol publicat în ziarul „Istru” din 29 ianuarie 1898, intitulat „O privire generală asupra județului Tulcea” constatăm că orașul Tulcea număra 20.000 de locuitori, cu o populație economă și monotonă, având în vedere faptul că tulcenii doar vara mergeau să asculte muzica militară în parcul din fața Palatului Administrativ. Despre comerțul tulcean, în articol se precizează faptul că tulcenii comercializează cereale, pește, furnizează manufacturi și coloniale¹¹¹.

Trebuie să precizăm aici faptul că unele ziare, precum „Voința Tulcei”, „Revista”, „Colnicul Hora”, ce apăreau în Tulcea și Cerna, cuprindeau, pe lângă articole curente (economice, sociale, politice) și articole ce vedeau preocupări de cercetare a folclorului, studii pedagogice, creații literare.

În afara presei la care ne-am referit, în Tulcea existau și periodice de divertisment, care au avut un cadru propice de apariție și dezvoltare, bazat pe inepuizabile surse de inspirație oferite de localnici, conjuncturi politice și confuzii de tot felul.

Dintre publicațiile de divertisment menționăm: „Paraponositul” (1879), „Caraghiosul” (1909-1910), „Ardeiu” (1914-1916), „Hai să râdem!” (1914-1916), „Biciușca” (1915)¹¹².

¹¹⁰ *Ibidem*.

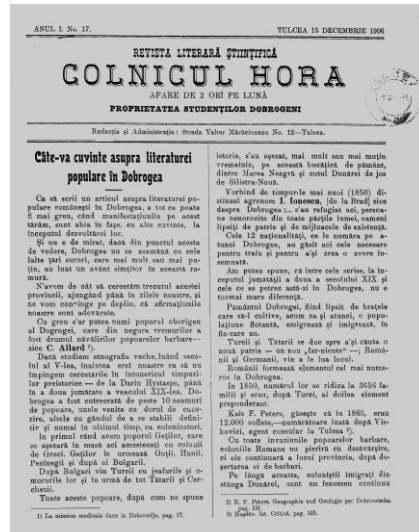
¹¹¹ *Ibidem*, p. 238-244.

¹¹² Mădălina Lasca, *Hai să râdem! Debutul presei de divertisment la Tulcea*, în „Tulcea 1878-1948: memoria unui oraș”, Editura Istros, Brăila, 2012, p. 246.

În paginile revistei „Caraghiosul” au fost publicate șarade, epigrame, poezii, sonete și schițe umoristice. Se poate constata că revista este, într-adevăr, ceea ce se intitulează: o publicație „umoristică” care oferă cititorilor săi, în mod regulat, în fiecare duminică, o lectură plăcută și amuzantă. Directorul și colaboratorii săi au un simț al umorului dezvoltat, surprinzând în scrierile lor viciile societății pe care le critică cu „zâmbetul pe buze”¹¹³.

Spre deosebire de „Caraghiosul vesel”, „Ardeiu” face parte din publicațiile satirice. Subintitulat „Revista umoristică-politică-socială”, apare săptămânal (în fiecare duminică), în mai multe orașe ale țării (inclusiv în Tulcea), începând cu luna septembrie a anului 1914 și până în ianuarie 1916. Directorul publicației are ca pseudonim Stricăcerneală. Prin conținutul său, „Ardeiu” completează presa de satiră, astfel încât societatea tulceană este satirizată atât din punct de vedere social, cât și politic.

În primii ani de administrație românească învățătorii tulceni înființează, din inițiativă personală și cu fonduri proprii, prima gazetă de informare pedagogică „Revista corpului didactic rural din județul Tulcea”, apărută în Tulcea în perioada 15 septembrie 1883 - 1 iulie 1884 (13 numere, bilunar). Paginile publicației înscriu articole pedagogice cu caracter didactic și educativ, note arheologice, folclor, prezentarea și descrierea detaliată a metodelor de predare. Scopul inițiatorilor era explicit: de a fi „un mijloc de schimb al ideilor, simțămintelor și experiențelor” slujitorilor învățământului.



La începutul secolului XX, în Cerna, prin strădania învățătorului G. Coatu-Cerna (personalitate în plan cultural, scriitor, publicist), apare „Colnicul Hora”,

¹¹³ *Ibidem*, p. 250.

revistă a corpului didactic primar din județ. Este o publicație culturală cu un conținut variat: materiale despre istoria Dobrogei, creație originală, folclor.

Rămâne însă aproape necunoscută publicația „Vremea nouă” (1 octombrie 1910 - iunie 1916; 1921), cu apariții în diferite perioade și redacții în mai multe județe. Etapa tulceană a revistei (1 septembrie 1911 - 1 mai 1912) cuprinde 9 numere apărute sub îngrijirea lui Apostol D. Culea, secretar de redacție. Revista era destinată problemelor profesionale ale învățământului. Seria tulceană avea subtitlul „Revistă pentru învățători”, fiind importantă și pentru lansarea, în plan regional și național, a numelor unor cunoscuți învățători nord-dobrogeni. Întâlnim materiale ample despre metodică și didactică, activitatea cadrelor didactice primare, pedagogie, cultură generală, despre „Asociația învățătorilor”¹¹⁴.

În perioada 1916-1918, presa tulceană își încetează temporar existența, Dobrogea cunoscând acum cruntul regim al ocupației bulgaro-germane. Poate fi menționată însă „Revista tranșeelor”, editată de soldații Regimentului 33 Tulcea împreună cu celelalte unități militare dobrogene, ce apărea în Moldova și cuprindea știri și informații militare.



¹¹⁴ M. Marinache, *Însemnări privind presa pedagogică tulceană*, în „Foaie de vernisaj”, MIA Tulcea, 14 nov. 2009, p. 4.

La începutul secolului XX, după acordarea drepturilor politice locuitorilor din Dobrogea, apar și în această provincie gazetele de partid; după scurta perioadă de întrerupere din timpul Primului Război Mondial (1916-1918), acestea își reiau activitatea, slujind idei și curente politice până la înlocuirea democrației cu dictatura comunistă.

Amintim în acest sens:

- organe de presă ale Partidului Național Liberal: „Lupta” (11 ianuarie 1909 - 24 ianuarie 1916; 17 februarie 1919 - 28 februarie 1922; 15 februarie 1928 - 16 ianuarie 1938), „Drapelul” (8 martie 1909 - 8 noiembrie 1912), „Dobrogea Liberală” (24 decembrie 1905 - 14 martie 1910).

- organe de presă ale Partidului Conservator: „Viitorul Dobrogei” (29 octombrie 1906 - 26 februarie 1907) și „Conservatorul Tulcei” (12 iulie 1915 - 10 martie 1916).

- organe de presă ale Partidului Naționalist Democrat condus de Nicolae Iorga și ale Partidului Poporului: „Democratul” (februarie 1922 – noiembrie 1928) și „Gazeta Poporului”(1 noiembrie 1921 - 18 noiembrie 1927).

- „Dunărea Socialistă” (9 mai- 20 mai 1914) a reflectat activitatea Partidului Social Democrat.

1.2.7. *Învățăământul*

Învățăământul tulcean, cât și cel dobrogean, nu s-a deosebit foarte mult față de cel din stânga Dunării. Încă din secolele XVII-XVIII circulau cărți bisericești scrise în limba română, ceea ce demonstrează că slujbele bisericești se țineau în limba română. Nevoia de cunoaștere a scrisului și cititului a determinat, în mod firesc, înființarea de școli, la început pe lângă biserici, apoi s-au construit școli locale¹¹⁵.

Treptat, prin grija și cu cheltuiala locuitorilor, se înființează școli în majoritatea așezărilor românești, unde învățătorii predau după cărți aduse de peste Dunăre. Uneori, lipsa acestora era suplinită și de foi caligrafiate de dascălii înșiși.

Primele abecedare și manuale pentru copiii școlari au fost bucoavnele, ceasloavele și psaltirile, acestea având o circulație bogată și în spațiul nord dobrogean. Amintim: „Ceaslov”, Mănăstirea Neamț, 1848; „Bucovna pentru

¹¹⁵ T. Mateescu, *Biserica ortodoxă română din Dobrogea în timpul stăpânirii otomane (1417-1877)*, în „Monumente istorice și izvoare creștine”, Editura Arhiepiscopiei Tomisului și Dunării de Jos, Galați, 1987, p.159.

„învățătura pruncilor”, Brașov, 1853 și manualul institutorului Ion Creangă, „Metodă nouă de Scriere și Cetire pentru usulu clasei I primaria”, Iași, 1868.

Mențiuni despre începuturile școlii românești tulcene datează încă din secolul al XVIII-lea. Cărturarul Apostol D. Culea menționa că la 1744 dascălul Rusu Șaru se ocupa de învățătura copiilor din orașul Tulcea. Cele mai concludente mărturii sunt însă din secolul următor, când se înregistrează începuturi de cursuri școlare primare în numeroase localități. Astfel, documentele vremii vorbesc despre „școala de buche” înființată în 1860 de preotul Alexandru Negru pe lângă Biserica de lemn „Sf. Nicolae”, ridicată în anii 1846-1847. Acest ctitor de școală românească din Tulcea este urmat de fiul său, Ion Negru¹¹⁶.

Misiunea organizării învățământului românesc pentru partea de nord a Dobrogei a revenit transilvăneanului Nifon Bălășescu care, în anul 1870, trece Dunărea cu misiunea de a sluji învățământul românesc din Dobrogea. Este numit „director al școalelor române” (1870-1876) de către Ismail Bei. În această calitate a înființat sau reînființat 21 școli primare, din care 15 numai în județul Tulcea.

În scopul reorganizării învățământul românesc în Dobrogea de Nord, Nifon Bălășescu cutreieră toate școlile, constatând că orașul Tulcea este un oraș foarte frumos unde trăiesc români, bulgari, turci, greci, nemți, evrei, unguri. Vizitând bisericile precizează că „cea bulgărească are o școală mare, un fel de gimnaziu, biserica germană are școală pentru băieți și fete, de fapt, toate naționalitățile au școală pe lângă biserică, numai biserica românească Sf. Nicolae nu are școală”¹¹⁷.

Odată cu așezarea autorităților românești în Dobrogea, guvernul a trimis peste Dunăre preoți și învățători români. Astfel s-au întemeiat școli primare în toate orașele și satele celor două județe. Dar aceste școli aveau nevoie de învățători, dascălii bisericilor nemaiputând face față noilor cerințe¹¹⁸.

După 1878 învățământul primar din orașele județului Tulcea se dezvoltă rapid. Aruncând o privire asupra istoriei învățământului tulcean descoperim faptul că încă din anul 1872 este atestată o școală de băieți, careia în 1879 i se adaugă și o școală de fete, ce a funcționat în perioada 1864-1893. Această

¹¹⁶ Virginia Dima, A. Munteanu, *Liceul Spiru C. Haret Tulcea 100 ani (1883-1983)*, Editura Sport-Turism, București, 1983, p. 13-14.

¹¹⁷ M. Albotă, *Istoria învățământului tulcean de la începuturi până în anul 2007*, Editura Școala XXI Tulcea, 2008, p. 44.

¹¹⁸ A.D. Culea, *Dobrogea*, Editura Casei Școalelor, București, 1928, p. 123.

organizare este consecința „Legii învățământului primar și normal primar” (cunoscută și sub denumirea de Legea lui Take Ionescu). Noua lege prevedea, pentru prima dată, organizarea școlilor mixte¹¹⁹.

Școlile care funcționau în Tulcea anului 1879 evidențiau oarecum existența etniilor printre locuitorii orașului: școala română de băieți cu 113 elevi, școala română de fete cu 70 elevi, școala israelită de băieți cu 70 elevi, școala nemțească de băieți cu 13 elevi, școala nemțească de fete cu 11 elevi, școala grecească de băieți cu 120 elevi, școala grecească de fete cu 85 eleve, școala bulgară de băieți cu 160 elevi, școala bulgară de fete cu 180 elevi, școala armenească de băieți cu 40 elevi, școala armenească de fete cu 4 elevi, școala rusească de băieți cu 92 elevi, școala rusească de fete cu 44 elevi, școala turcească de băieți cu 13 elevi, școala turcească de fete cu 4 elevi, un total de 718 elevi¹²⁰.

Deja în 1900 orașul Tulcea dispunea de 4 școli primare românești de băieți, 4 de fete, 2 rurale mixte și 5 grădinițe de copii. La scurt timp, fiecare sat din județ avea local de școală, iar autoritățile au trimis institutori care s-au dovedit demni de misiunea de pionierat ce li s-a încredințat.

Pentru a fi în pas cu celelalte regiuni ale țării, se impunea reorganizarea școlii în Dobrogea și înființarea unei instituții de nivel secundar. S-a solicitat Ministerului Instrucțiunii Publice aprobare pentru înființarea unui Gimnaziu real de băieți, care și-a deschis porțile la 14 noiembrie 1883, într-un local neadecvat din strada 14 Noiembrie, în fața Primăriei de odinioară. Se năștea astfel cea dintâi școală secundară românească din Dobrogea. Primul ei director a fost Ștefan Dobrescu, absolvent al Facultății de Litere și al Școlii normale superioare din București, care, împreună cu Ion Pipoșiu, a predat cursurile de „partea literară”, în timp ce M. Pascal a deținut „partea științifică”. Din acest colectiv au mai făcut parte și Carol Kertsch (care predă Desen și Caligrafie) și Ion Costescu (profesor de Muzică). La început „Gimnaziul de băieți” a traversat o perioadă critică, cu neajunsuri și lipsă de cadre didactice, perioadă care a culminat cu suprimarea subvențiilor de întreținere a localului și de plată a salariilor. Toate acestea au condus la desființarea școlii timp de cinci ani (1885-1890). După redeschiderea cursurilor, a urmat perioada de consolidare a Gimnaziului, prin stagnarea fluctuației cadrelor didactice și sporirea numărului de elevi¹²¹.

¹¹⁹ M. Albotă, *op. cit.*, p. 44.

¹²⁰ *Steaua Dobrogei*, I, august 1879, apud Lascu Stoica, *op. cit.*, p. 100.

¹²¹ Virginia Dima, A. Munteanu, *op. cit.*, p. 20.

În intervalul 1897-1901 Ioan Nenițescu a fost prefect de Tulcea. Acesta ocupase posturi importante în administrație și învățământ: profesor la prima școală de institutori din București, inspector școlar general, membru al Academiei Române din 1895 și membru al Parlamentului. În cadrul preocupărilor sale a intrat, cum era normal gândindu-ne la pregătirea sa, ridicarea culturală a județului. În acest sens la 1 septembrie 1897 transformă „Gimnaziul de băieți” în liceu, prin deschiderea în acel an a clasei a V-a liceală. Devenit „Liceul clasic de băieți”, instituția de școală se înscrie în mișcarea generală de dezvoltare a învățământului din țara noastră la începutul secolului XX.

Un sprijin deosebit l-a acordat școlii omul de știință și pedagogul Spiru Haret, Ministru al Instrucțiunii Publice pe atunci.

Tot Ioan Nenițescu a fost cel care a cerut insistent, și a obținut, înființarea „Școlii secundare de fete gradul I Tulcea”, la 2 noiembrie 1897. Anul școlar 1897-1898 a debutat cu 43 de eleve, sub conducerea profesoarei Anastasia Munteanu. Întreținută, în primele luni, de Primăria orașului, Școala de fete va fi trecută pe seama bugetului statului de la 1 aprilie 1898¹²².

Căpitanul M. D. Ionescu menționa, în 1904, pentru comuna urbană Tulcea: un gimnaziu românesc înființat în 1889; un gimnaziu bulgăresc întreținut de comunitatea bulgară; șapte școli primare de băieți (Nr. 1 - fondată în 1872; Nr. 2 în 1876), 5 școli primare de fete (Nr. 1 - fondată în 1877), o școală mixtă, două școli bulgare, una rusă, una greacă, 4 evreiești și una turcească. Școala primară a fost clădită în 1889 și a costat 80.000 lei¹²³.

Aceeași „explozie” de instituții de învățământ se înregistrează și în județ. Într-un raport al revizorului școlar al județului Tulcea, I. Diaconu, adresat prefectului de Tulcea, la 9 octombrie 1907, se arăta că în anul școlar 1906-1907 în județ funcționau 104 școli rurale, cu 134 de învățători - dintre care 90 titulari -, iar 22 de școli nu mai puteau fi folosite. Din 17.344 de copii de vârstă școlară, doar 12.491 au frecventat cursurile, 8.286 promovând, ceilalți îngroșând rândurile analfabeților.

În „Expunerea privind situația învățământului din județ” din 1909, I. C. Atanasiu preciza că în anul 1909 funcționau în județul Tulcea 120 de școli primare.

În alt raport al prefectului de Tulcea, din anul 1914, se arăta că 27 de clădiri școlare din mediul rural nu pot fi folosite și 5.313 copii (1.966 băieți și 3.347 fete) au rămas în afara școlii. Raportul prezenta o listă mai lungă cu lipsuri, din care menționăm aici: nu sunt învățători suficienți și numărul de

¹²² *Ibidem*, p. 28.

¹²³ M.D. Ionescu, *op. cit.*, p. 416.

elevi este prea mare pentru un învățător; în majoritatea școlilor rurale învățătorul predă la toate clasele; părinții nu au posibilități să le asigure copiilor îmbrăcăminte pentru perioada toamnă-iarnă și copii nu mai vin la școală; mulți copii sunt folosiți la muncă în gospodărie, părinții nereușind să asigure traiul zilnic familiilor; nu toți copii care frecventează școala au manuale și rechizitele necesare; salariile de mizerie ale învățătorilor fac ca tot mai mulți dintre aceștia să părăsească învățământul¹²⁴. O situație caracteristică întregii Dobroge.

Raportul cu privire la învățământul public din anul 1914-1915 semnală faptul că pe teritoriul județului Tulcea funcționau la momentul respectiv 8 școli de băieți, 8 școli de fete și 6 școli mixte - în mediul urban, și 119 școli în comunele rurale. Dintre acestea doar 117 aveau localuri proprii (43 în stare bună, 25 în stare satisfăcătoare), iar restul de 24 funcționau în clădiri închiriate. Localurile școlilor închiriate erau într-o stare proastă, cu săli nespațioase, neluminoase, pline de igrasie, nu aveau curte, nici latrine sistematice, nici magazine pentru lemne. Școala tulceană funcționa în condiții neprielnice în 54 de localuri din 141 pe care le deținea pe tot cuprinsul județului¹²⁵.

Din același document se constată că în urma recensământului din 1914, în comunele urbane din județul Tulcea exista o populație de 4.974 copii cu vârsta de școală, adică 2.552 băieți și 2.422 fete cu vârsta cuprinsă între 7-14 ani împliniți, iar în comunele rurale 20.845 copii (11.300 băieți și 9.545 fete). Dintre aceștia s-au înscris la începutul anului școlar 1914-1915 în comunele urbane un total de 4.435 copii (2.541 băieți și 1.894 fete), iar în comunele rurale 15.465 copii (9.301 băieți și 6.144 fete).

În ceea ce privește personalul didactic din județul Tulcea, în comunele urbane, în cele 22 școli au funcționat 51 titulari (23 bărbați și 28 femei), 25 suplینitori (4 bărbați și 21 femei); iar în cele 119 școli rurale, 73 învățători titulari (57 bărbați și 16 femei), suplینitori 99 (50 bărbați și 49 femei); numărul suplینitorilor detașați în învățământul rural se ridică la cifra de peste 100¹²⁶.

Preocupări pentru organizarea și modernizarea școlii au existat permanent, dar, fără o lege unitară care să cuprindă toate tipurile de școli, care să poată fi aplicată pentru o perioadă mai îndelungată de timp nu putem menționa evoluții spectaculoase. Abia în anul 1924 s-a adoptat „Legea dr. C. Angelescu”, Ministrul Instrucțiunii Publice, intitulată „Legea pentru învățământul primar al

¹²⁴ M. Albotă, *op. cit.*, p. 45.

¹²⁵ S.J.A.N. Tulcea, *Fondul Prefectura Județului Tulcea*, Serviciul Administrativ, dosar 21/1915, f. 57.

¹²⁶ *Ibidem*, f. 58-59.

statului și învățământul primar normal”. Mult mai târziu, în anul 1928, pe 5 mai, este votată „Legea privind organizarea învățământului secundar” (Legea dr. C. Angelescu), învățământul căpătând o puternică orientare clasică, liceele devin teoretice, durata acestora fiind de 7 ani¹²⁷.

1.2.8. Viața culturală și religioasă

Aspecte ale vieții culturale tulcene - Asociații Culturale. Până în anul 1878 viața culturală a românilor din Dobrogea se încadrează în trăsăturile spirituale ale poporului român. Deși sub ocupație otomană, Dobrogea s-a bucurat de toleranță din partea Porții, din punct de vedere al permisiunii de a avea școli proprii, cât și de a ridica biserici creștine - cu condiția de a nu fi mai înalte decât moscheile și geamiile.

Centrele importante ale vieții culturale românești dobrogene erau Tulcea, Silistra și Turtucaia¹²⁸.

La sfârșitul secolului al XIX-lea în cultura românească apar o serie de tendințe ideologice care generează grupări ale intelectualilor în jurul unor curente literare cu program nu numai artistic, ci și social și politic: socialismul, poporanismul, semănătorismul etc. Ca o reacție la pătrunderea socialismului internaționalist și ateu, mai ales în porturile dunărene se configurează o mișcare naționalistă care să combată străinismul, iredentismul, socialismul, care să pună accent pe valorile naționale, pe educarea poporului, mai ales a tineretului în cultul familiei, al valorilor creștine și al românismului¹²⁹.

Viața culturală a orașului Tulcea era animată de numeroasele societăți, asociații și cercuri culturale înființate de elitele orașului, acestea contribuind la susținerea, răspândirea și dezvoltarea culturii în rândul populației urbane și rurale. Dintre acestea menționăm „Liga Culturală” și „Societatea pentru emanciparea femeilor”, la care se adaugă contribuțiile aduse de comunitățile ebraică și greacă, care organizau sărbători și baluri în beneficiul bisericii sau elevilor¹²⁶. Societățile tulcene au activat fie independent, cu sau fără statut

¹²⁷ M. Albotă, *op. cit.*, p. 47-48

¹²⁸ D. Șopov, *Viața culturală a românilor din Dobrogea până la 1878*, în „Steaua Dobrogei”, nr. 2, Editura Harvia, Tulcea, iunie 1999, p. 25.

¹²⁹ M. Miliam, *Societatea Avântul la Tulcea*, în „Steaua Dobrogei”, VIII, nr. 27-30, Editura Harvia, Tulcea, octombrie 2006, p. 103.

¹²⁶ R. Limona, *op. cit.*, p. 139.

propriu, fie ca filiale ale unor societăți la nivel național¹³⁰, așa cum este cazul societății „Avântul”, înființată în Brăila în anul 1896.

„Asociația de Educație și Cultură Națională și Socială - Avântul” se dezvoltă și se ramifică repede, apărând filiale: 1897 în Galați, 1898 în Tulcea, apoi și în alte orașe ale țării. Deoarece regulamentul școlar interzicea elevilor asocierea, „Avântul” funcționează, la început, în clandestinitate, dar scoate publicații discrete și are, totuși, o activitate culturală bogată în cadrul bibliotecilor din școală, care devin publice. Fondatorul Asociației „Avântul”, Vasile Panaitescu, medic militar, ajunge la gradul de general, Secretar General în Ministerul Sănătății și Inspector General Sanitar în Comisiunea Europeană a Dunării pentru spitalele din Tulcea și Sulina. După ce participă, în 1898, împreună cu elevul Panait Stanciof (viitorul poet dobrogean Panait Cerna), la întemeierea filialei din Tulcea, Vasile Panaitescu va sprijini activitatea acesteia și de pe poziția funcțiilor menționate mai sus, dar și ca datorie de onoare față de prietenul său de liceu, Panait Cerna, în care generația sa vedea o mare speranță a literaturii române.

Activitatea asociației era complexă, avea caracter naționalist, dar nu șovin. Documentele sunt puține. Multe s-au pierdut în timpul celor două conflagrații mondiale sau au fost distruse după aceea. Există însă mărturii sporadice despre participarea „*avântenilor*” la diferite comemorări ale poetului Panait Cerna, mobilizați mereu de sufletul acestei asociații, generalul Vasile Panaitescu, ales președinte de onoare pe viață până la desființarea ei în 1948, odată cu schimbarea regimului politic¹³¹.

Biserica și viața sa în societatea tulceană. Despre cum arătau vechile biserici și primele școli românești înainte de 1877, multe știri nu avem. Cele existente provin din cercetările lui Apostol D. Culea, care descrie în cartea sa „Dobrogea” aspecte ale activității școlii și bisericii înainte de 1877. Acesta spune că Dobrogea la acea vreme era un lagăr de oști turcești și tătărăști și vremurile nu erau prielnice culturii și nici casei lui Dumnezeu. Musulmanii nu permiteau ca bisericile creștine să fie mai mari și mai arătoase decât geamia. Mărturie despre cum arătau bisericile s-a păstrat de la un călugăr rus, pe numele său Partenie, care a vizitat acum 100 de ani satele nord-dobrogene și a văzut 3 biserici foarte sărace. Bisericile arătau ”ca niște hambare, fără cruce, fără altar, cu icoane de hârtie, iconostasul lipsea, doar preoți erau câte unul sau

¹³⁰ Valentina Postelnicu, *Societăți, Asociații, Cercuri Culturale Tulcene în perioada 1918-1944*, în „Steaua Dobrogei”, nr. 1, Editura Harvia, Tulcea, martie 1999, p. 26.

¹³¹ M. Milian, *op. cit.*, p. 104-105.

doi în fiecare sat”¹³². În afară de Mitropolia Silistrei, pentru toți creștinii din partea locului, existau doi episcopi: unul de origine bulgară - cu rangul de mitropolit, având scaunul în Rusciuc, și unul de origine greacă, în Tulcea. Amândoi erau considerați ca fiind o concurență politică, având rolul de a întărâta pe creștinii din Balcani împotriva Turciei. Acești episcopi, urmărind scopuri politice deosebite, iscau tot felul de intrigi, iar pe români nu-i vedeau cu ochi buni. Astfel că nu o dată comunitatea bisericească română s-a aflat „între ciocan și nicovala turcească”.

Fiindcă bisericile s-au organizat înaintea școlilor, locuitorii români de mult au simțit nevoia să se adune în obști (în comunități) creștine, alegându-și conducători care să strângă contribuția locuitorilor pentru clădirea și întreținerea bisericilor¹³³. Astfel, în Tulcea anul 1830 se înființează o nouă Mitropolie, aflată sub jurisdicția Patriarhiei Ecumenice din Constantinopol. Primul ei mitropolit fiind Panaret, venit din Anatolia, acesta sfințește în anul 1839 biserica românească din Nalbant. Cu ocazia înființării acestei mitropolii, între 1835 și 1845, românii creștini din Beștepe au construit Biserica din lemn „Sf. Nicolae” și Biserica „Schimbarea la față”¹³⁴. După Panaret, scaunul mitropolitan a fost ocupat de Ieronim, urmat de Dionisie. În anul 1870 bulgarii își aleg ca episcop pentru Dobrogea pe mitropolitul Grigorie. Acesta rupe relațiile cu episcopul grec Dionisie din Tulcea, provocând astfel o serie de controverse în rândul credincioșilor români ¹³⁵.

Existența numeroaselor etnii locuitoare ale orașului au făcut posibilă ridicarea bisericilor de diferite religii și rituri. Astfel, în cartierul locuit de o anumită etnie, comunitatea acesteia își va ridica biserică. Acesta este una dintre trăsăturile - și, de ce nu, farmecul - orașului Tulcea.

Între anii 1848-1854, la poalele dealului Babadag, a fost construită în stil neoclasic grecesc, Biserica grecească cu hramul „Buna Vestire”. Concepută și construită de către arhitectul Ștefan Dopron, biserica a fost împodobită cu elemente sculpturale în anul 1857.

¹³² A.D. Culea, *Dobrogea*, Editura Casei Școalelor, București, 1928, p. 89.

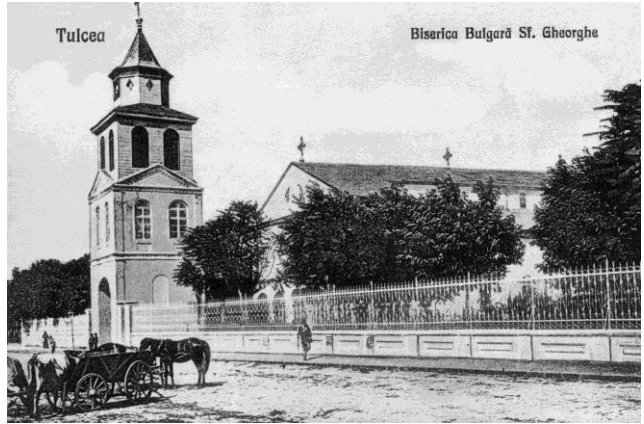
¹³³ *Ibidem*, p. 90.

¹³⁴ V.H. Baumann, *op. cit.*, p. 35-36.

¹³⁵ Pr. N.S. Ion, *Civilizația greacă și biserica „Buna Vestire” din Tulcea*, în „Îndrumător Pastoral”, Anul V, nr. 5, Episcopia Tulcii, Tulcea, 2013, p. 376.



Biserica grecească "Buna Vestire"



Biserica bulgărească "Sf. Gheorghe"

Un moment important din istoria și viața populației bulgărești îl constituie inaugurarea, pe 20 mai 1857, a Bisericii „Sf. Gheorghe”: în stil neoclasic, construită pe malul răsăritean al lagunei centrale. Între 1859-1862 comunitatea bulgarilor ridică, lângă biserica amintită, un local de școală secundară pentru fete.

Între anii 1857-1867 lipovenii bespopovi (fără preot) construiesc Biserica "Sf. Treime" la intersecția a două străzi din mahalaua lipovenească (strada Gloriei cu strada Surorilor).



Biserica lipovenească "Sf. Treime"



Biserica lipovenească "Sf. Ioan Teologul"

Între anii 1864-1868 lipovenii construiesc o biserică cu hramul „Sf. Ioan Teologul” pe strada Mihai Eminescu, iar românii și grecii stabilesc locul unui cimitir ortodox, care a fost transformat în Cimitirul Eroilor după 1919.

În 1872 comunitatea germană din Tulcea construiește o biserică catolică cu hramul „Sf. Mihail” pe actuala stradă Traian.



Biserica catolică "Sf. Mihail"



Biserica rusească "Schimbarea la față"

Comunitatea rușilor își construiește propria biserică în 1875. Este vorba despre Biserica cu hramul „Schimbarea la Față” iar comunitatea evreiască construiește templul Meseriașilor, în capătul sudic al străzii Mărășești¹³⁶.



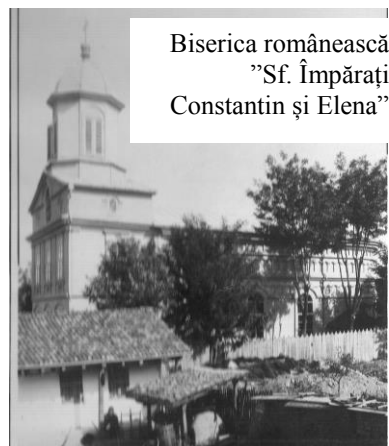
Catedrala "Sf. Nicolae"

Mărturii despre actuala Catedrală „Sfântul Nicolae” avem tot din cercetările lui Apostolul Culea care relatează că în anul 1860 românii din Tulcea au ridicat o biserică cu hramul Sfântul Nicolae. În anul 1867, Carol I a donat bisericii 100 de galbeni de aur.

¹³⁶ V.H. Baumann, *op. cit.*, p. 35-36.

Tot în Tulcea, și tot înainte de 1877, românii din mahalaua Prislăvenilor și Beștepenilor și-au ridicat a doua biserică, cu hramul „Sfinții Împărați”. Cel mai darnic român pentru biserică era bogatul negustor, venit din Transilvania, V. Nedelcu Gâscă¹³⁷.

Multitudinea de biserici ale diferitelor etnii este constatată și de căpitanul M. D. Ionescu, în 1904. Acesta menționează ”biserica catedrală cu hramul Sf. Nicolae, biserica elenă cu hramul Buna-Vestire, biserica rusească cu același hram, biserica românească Acoperământul Maicii Domnului, biserica rusească cu hramul Schimbarea la față; biserica bulgărească cu hramul Sf. Gheorghe, o geamie fondată în 1847, trei sinagogi, o biserică a lipovenilor popovi, una a lipovenilor bespopovi, una catolică, una luterană, o casă de rugăciune a nămoliciilor, una a anabapțiștilor, un schit lipovenesc de călugărițe și o biserică armeană”¹³⁸.



Biserica românească
”Sf. Împărați
Constantin și Elena”



Geamia Azizie



Templu israelit

În ansamblu, viața culturală și religioasă a orașului Tulcea era relativ bogată. Aceasta s-a caracterizat printr-o explozie de construcții de școli și biserici și prin racordarea învățământului și culturii, în general, la legislația și realitățile din plan național.

¹³⁷ A.D. Culea, *op. cit.*, p. 95.

¹³⁸ M.D. Ionescu, *op. cit.*, p. 416.

1.2.9. Orașul Tulcea în perioada Primului Război Mondial

Participarea țării noastre la evenimentele Primului Război Mondial a fost determinată de dorința tuturor românilor de a se constitui România Mare. Populația județului Tulcea a salutat momentul intrării României în acest război împotriva Puterilor Centrale, sărbătorind momentul, aducând urale autorităților și armatei. Dar, sprijinul populației tulcene față de armată nu s-a limitat la unul moral, aceștia au sprijinit material armata română, oferindu-le acestora „3.500 cai, 400 căruțe, 1.400 hamuri, pâine, brânză, unt, legume, orz, ovăz”¹³⁹.

Implicată în război, România a trebuit să-și împartă armata în două: una trebuia să înfrunte trupele germane și austro-ungare la vest și nord, cea de a doua trebuia să înfrunte trupele germane, bulgare și turce la sud¹⁴⁰.

Dacă pentru Dobrogea de Sud izbucnirea Primului Război Mondial a însemnat implicarea ei directă în acest conflict, devenind astfel front de război, pentru orașul Tulcea acest război a însemnat începutul unui declin economic din care nu a putut să-și revină în perioada următoare.

Evenimente precum campania militară din septembrie-octombrie 1916, urmată de administrarea teritoriului de către administrația bulgară și cea a Puterilor Centrale au avut un efect catastrofal asupra teritoriului dobrogean.

Populația teritoriilor ocupate a fost deposedată de produse, acestea fiind trimise în Germania. S-au produs pagube materiale însemnate: clădirile publice au fost transformate în cazărmi și grajduri, instalațiile portuare au fost avariate sau subtilizate, arhivele jefuite sau incendiate, mobilierul didactic aruncat pe foc, remorcherile, motoarele, utilajele silozurilor, rezervoarele de combustibil, locomotivele și întregul material rulant distrus sau făcut inutilizabil, calea ferată Constanța-Cernavodă demontată în întregime pe dublura sa, monumentul lui Mircea cel Bătrân și bustul lui Ioan Nenițescu din Tulcea au fost distruse¹⁴¹.

La Sud, trupele germane, bulgare și turce aveau ca scop izolarea Dobrogei. Din păcate, bătăliile purtate în zonă s-au finalizat cu victoria Puterilor Centrale, iar trupele românești au fost nevoite să se retragă peste Dunăre¹⁴².

“Odată cu aceste desfășurări militare începea, așa cum plastic s-a subliniat, martiriul Dobrogei, o adevărată tragedie pentru populația străvechii provincii

¹³⁹ I. Colcer, V. Măgureanu, *op. cit.*, p. 186-187.

¹⁴⁰ *Ibidem*, p. 187.

¹⁴¹ T. Brătianu, *Politică și Societate în Dobrogea*, Constanța, Editura Fundației „Andrei Șaguna”, 2010, p. 84.

¹⁴² V. Atanasiu, *România în primul război mondial*, Editura Militară, București, 1979, p. 167.

românești dintre Dunăre și Mare, Dobrogea”¹⁴³. Tragedia nu a întârziat să apară pentru populația orașului Tulcea. Ziua de 22 decembrie 1916 nu va fi uitată foarte ușor: militarii bulgari au preluat controlul asupra orașului, ceea ce a urmat fiind lesne de înțeles. În timp ce militarii bulgari distrugneau simbolurile orașului Tulcea, populația, autoritățile locale și armata au plecat din calea acestora, retrăgându-se în Deltă și aceasta tocmai pentru că exista încă speranța că evenimentele vor lua o întorsătură favorabilă atâta timp cât “sub controlul autorităților românești a rămas o zonă importantă a Deltei Dunării, realitate cu semnificație națională”¹⁴⁴. Ministerul de interne, pe baza unui acord cu Marele Cartier General, „în scop de a combate cu eficacitate încercările inamicului în direcția propagandei și a spionajului, au înființat un Serviciu Special de siguranță în Delta Dunării, cu misiunea de a lucra în aceste direcții”, organizat și condus de Mihail Moruzov¹⁴⁵. ”Organizarea acestui serviciu începe în data de 24 martie 1917 și se va face pe sectoarele Sulina, Chilia Veche și Lascăr Catargiu”. Activitatea lui Mihail Moruzov în cadrul acestui serviciu a fost una deosebită, reușind să elimine pericolele și propaganda elementelor străine din zonă¹⁴⁶.

Momentul cel mai așteptat de populația care nu apucase să se refugieze din calea ocupanților, s-a întâmplat în 26-30 noiembrie 1918, atunci când autoritățile administrației civile ale județelor Tulcea și Constanța, apoi Durostor și Caliacra s-au reîntors în orașele de reședință¹⁴⁷.

Ce a însemnat Primul Război Mondial pentru orașul Tulcea?

Economia orașului în declin, datorită distrugerilor aduse fabricilor, atelierelor, magazinelor etc., și sărăcirea micilor proprietari.

Au fost distruse în mare parte documentele păstrate în arhiva orașului.

Au fost distruse monumentele (Monumentul Independenței, Monumentul Mircea cel Bătrân, bustul prefectului Ioan Nenițescu) ce împodobeau orașul.

Toate aceste distrugeri, ale orașului și portului, creau impresia unor ruine.

Lipsurile și pagubele suferite de către populația orașului au dat naștere și la o serie de stări conflictuale între comunitățile etnice.

¹⁴³ A. Stănescu, S. Lascu, *Mărturii documentare privind ocupația puterilor centrale în Dobrogea (1916-1918)*, în ”Pontica”, Tom XVII, MINA Constanța, 1984, p. 178.

¹⁴⁴ V. Ciorbea, *op. cit.*, p. 32.

¹⁴⁵ I. Colcer, V. Măgureanu, *op. cit.*, p.195 – 196.

¹⁴⁶ V. Ciorbea, *op. cit.*, p. 32-33.

¹⁴⁷ R. Netzhammer, *Arhiepiscop în România*, Buzău, Atelierul Tipografic Catolic, 1994, p. 392.



CAPITOLUL 2

Progresele orașului Tulcea între anii 1919 – 1939

2.1. Orașul Tulcea în perioada 1919 – 1939

Despre ce au găsit autoritățile administrației civile la întoarcerea în orașul Tulcea, Raymond Netzhammer povestește că „*orașul era groaznic de distrus. Multe case erau la pământ, altele erau goale, iar cele locuite aveau în loc de geamuri, scânduri bătute în cuie*”¹⁴⁸.

În port și pe cheiul Dunării puteai vedea valuri de pământ, sârmă ghimpată și tranșee care se întindeau până în centrul orașului. Toate clădirile frumoase de pe strada Carol și cele publice erau fără uși, fără ferestre, cu zidurile sparte, fără acoperișuri, fără podele, scări, tocuri de ferestre și uși, astfel „*încât se putea trece prin ele în stradă și dintr-o încăpere în alta*”¹⁴⁹. Monumentul Independenței era distrus din temelie, statuile erau luate pentru reutilizarea bronzului. În aceeași situație era și monumentul domnitorului Mircea cel Bătrân și bustul prefectului Ioan Nenițescu din Grădina Publică. S-a reconstruit Palatul Primăriei din strada 14 Noiembrie și magazia din strada Portului, în care se depozitau uneltele și materialele portului.



Toate școlile au fost redat funcționării și au început cursurile la 1 octombrie 1922. Nu a fost neglijată nici Uzina de apă potabilă, pentru care

¹⁴⁸ R. Netzhammer, *Arhiepiscop în România*, Buzău, Atelierul Tipografic Catolic, 1994, p. 252.

¹⁴⁹ T.Voicu, B. Cotovu, P. Constantinescu, *Monografia orașului Tulcea*, Constanța, 1928, p.50.

s-a procurat nisipul necesar filtrării. S-au reparat străzi, sera de flori a localității, grajdurile de armăsari pentru reproducere, cazarma pompierilor. Din păcate, nu toate monumentele au putut fi reparate, rămânând pierdute pentru totdeauna, Casa parohială a catedralei Sf. Nicolae, Palatul Administrativ al Portului, clădirea Comisiunii Europene, precum și toate morile de vânt de pe culmile dealurilor Tulcei. Acestea din urmă au fost înlocuite cu mori mecanice, dispărând astfel pitorescul orașului¹⁵⁰.

În ceea ce privește situația străinilor din orașul Tulcea, documentele de arhivă consemnează Ordonanța nr. 10, emisă la data de 6 mai 1919 prin care, prefectul județului Tulcea George Șerban, ținând cont de decizia Ministrului de Interne nr. 24027 din 17 decembrie 1918, de dispozițiile legii pentru controlul străinilor și în baza ordinului nr. 3429 din 9 martie 1919 al domnului Ministru de Interne, în interesul siguranței publice, ordona ca populația refugiată din Odessa și ale localităților fostului Imperiu Rus, rămasă în orașul Tulcea, trebuia să se prezinte pentru controlul actelor de identitate. Verificarea cetățenilor străini se efectua la sediul Poliției din strada Griviței nr. 17 pentru cei din oraș. Cei care locuiau la sate se prezentau la Postul de Jandarmi cel mai apropiat, iar în comunele urbane la șefii de poliție¹⁵¹.

De asemenea, Primăria Comunei Urbane Tulcea emite, în aceeași perioadă, o serie de ordonanțe pentru siguranța și sănătatea populației orașului și județului Tulcea. Una dintre ordonanțele emise la 25 iulie 1919 de către primarul urbei, Grigore Musculiu, prevedea ca ”toți locuitorii orașului Tulcea să-și dezinfecteze toate haznalele și latrinele aflate pe proprietățile deținute sau închiriate, prin turnarea de lapte de var sau soluție de calaican”¹⁵².

În urma telegramelor trimise de către Ministrul de Interne Direcției Generale a Serviciului Sanitar, prin care se comunica constatarea epidemiei de holeră în orașele Constantinopol și Sevastopol, prefectul județului Tulcea, George Șerban, emite o ordonanță la 17 august 1919 prin care populația era ”avertizată și rugată să respecte măsurile de igienă luate, pentru a nu permite răspândirea epidemiei de holeră”. Consiliul de igienă al județului Tulcea impunea câteva măsuri ce trebuiau respectate de către locuitorii orașului și județului Tulcea. Astfel, se interzicea comercializarea fructelor verzi sau stricate, a zarzavatului ajuns la maturitate, excepție castraveții rusești care se întrebunțau pentru murat. Alimentele, fructele, zarzavatul comercializat în

¹⁵⁰ *Ibidem.*

¹⁵¹ S.J.A.N. Tulcea, *Fond Prefectura Județului Tulcea*, dosar 76/1919, f. 2.

¹⁵² *Ibidem*, f. 7.

piețele publice trebuiau expuse pe tarabe de scânduri și coșuri curate și acoperite. Populația avea obligația sa semnaleze serviciului sanitar al orașului, spitalului județean ”orice caz de diaree, vărsături ivite în familiile lor sau a vecinilor acestora”¹⁵³.

De la 12 decembrie 1921 până la 6 martie 1922 locuitorii Tulcei și Deltei s-au confruntat cu o iarnă geroasă, iar Dunărea a înghețat. Primăria a fost nevoită să se instaleze provizoriu într-o clădire din curtea bisericii Sf. Gheorghe.

Reparațiile distrugerilor cauzate de război au început prin anul 1923, iar între anii 1924-1925 s-a reconstruit geamia „Aziziye”, după modelul celei vechi. Lucrările de reconstrucție a orașului s-au încheiat prin anul 1928, în tot acest timp ridicându-se și clădiri și monumente publice noi, având diverse destinații. Dintre monumente amintim bustul lui Spiru Haret ridicată în Parcul Mircea, azi ea aflându-se în zona liceului cu același nume.

În ciuda tuturor greutăților întâmpinate, orașul se refăcea, oferind călătorului de pe vasele ce lunecau pe Dunăre o priveliște pitorească prin așezarea sa, de care puține orașe dunărene se bucură. După ce flăcările războiului au mistuit morile de vânt de pe dealul ce le purta numele, acesta a devenit carieră, de unde se extrăgea roca dură de calcar marmorean pentru pavarea străzilor și trotuarelor. La pavarea trotuarelor erau folosite plăcile de lavă aduse ca balast de navele italiene, încărcătura fiind înlocuită la plecarea din portul Tulcea cu cereale¹⁵⁴.

Între anii 1924-1928 se construiește clădirea Băncii Naționale și noul sediu al Băncii de Scont care, împreună cu Palatul Pescărilor Statului și Palatul Prefecturii, circumscriau Piața Mircea.



Între 1927–1929 are loc electrificarea orașului. Se construiește Uzina electrică de către SA Reșița, la N-V de lacul Ciuperca, în apropierea Uzinei de

¹⁵³ *Ibidem*, f. 9.

¹⁵⁴ T. Voicu, B. Cotovu, P. Constantinescu, *op. cit.*, p. 50.

apă potabilă, jumătate din energia furnizată fiind întrebuințată la extragerea și distribuirea apei potabile¹⁵⁵.



Uzina de apă și electricitate

Afectate au fost și bisericile existente în oraș, nevoite să solicite ajutorul financiar al administrației locale pentru lucrările de reparații capitale. Astfel, preotul bisericii ”Sf. Împărați Constantin și Elena” explica, în adresa către primarul orașului Tulcea, lipsa fondurilor necesare reparațiilor bisericii, cât și cauzele acestei lipse. Una dintre cauze era aceea că enoriașii bisericii, în marea lor majoritate români, lucrau în port unde, datorită crizei economice, activitatea portuară înregistra o stagnare la momentul respectiv¹⁵⁶.

În orașul Tulcea funcționau mai multe instituții publice: Prefectura (în incinta căreia funcționau și Tribunalul și Primăria), Pretura, Judecătoria mixtă, Administrația financiară, Percepția fiscală, **Oficiul P.T.T.** (Poștă, Telecomunicație, Telegrafie), Serviciul de drumuri, Revizoratul școlar, Serviciul veterinar județean, Serviciul veterinar comunal, Serviciul veterinar și zootehnic, Serviciul de măsuri și de greutate, Ocolul silvic, Camera de industrie și comerț, Camera și Consilieratul agricol, Camera de muncă, Legiunea de Jandarmi, Poliția, Depozitul C.A.M., Inspectoratul și birourile de vânzare ale Administrației Pescăriilor și Ameliorarea Regiunilor Inundabile a Dunării (fosta Administrație a Pescăriilor, P.A.R.I.D.),

¹⁵⁵ V.H. Baumann, *Schiță privind evoluția istorică a teritoriului actual al municipiului Tulcea*, în „Steaua Dobrogei”, Tulcea, 2003, p. 38.

¹⁵⁶ S.J.A.N. Tulcea, *Fond Primăria Orașului Tulcea, Serviciul Secretariat*, dosar 2/1938-1939, f.16.

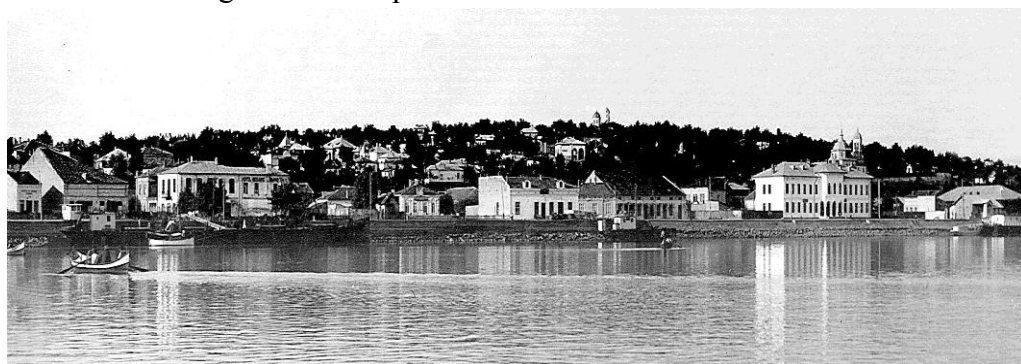
Inspectoratul Comisiei Europene a Dunării, Agenția Navigației Fluviale Române (N.F.R.), Agenția ”Societatea Română Dunăreană” (S.R.D.) și diferite asociații: Uniunea Avocaților, Baroul avocaților (în incinta Tribunalului), Societatea funcționarilor publici, Corpul didactic, Corpul Contabililor, Asociația ofițerilor pensionari, Asociația subofițerilor pensionari, Sfatul negustoresc, Asociația micilor industriași, Sindicatul morarilor, Sindicatul muncitorilor din port.

Densitatea populației pe cap de familie era 4-5 membrii și circa 5 persoane pe casă. Religia dominantă era creștin ortodoxă, predomina originea etnică română, urmată de bulgari, turci, greci, evrei și alte naționalități. Populație analfabetă era cam 20-25%, frecventau școala cam 80%. Publicații locale nu erau, dar populația putea frecventa Biblioteca orașului „Panait Cerna”. Orașul era condus de primar, suburbiile de către delegații primarului, totul fiind sub controlul prefectului.

Ocupațiile locuitorilor erau previzibile, majoritatea erau plugari și muncitori calificați, pescari, funcționari, funcționari comerciali, comercianți, industriași, lucrători în fabrică. Proprietari de case existau cam 2.000, cu 8.000 hectare pământ. Bărbații erau plătiți cu 40-60 lei/zi, iar femeile cu 30-50 lei/zi. Fabricile plăteau cu 30-100 lei/zi. Femeile și copii lucrau la muncile agricole. Programul de lucru în fabrici și ateliere era de 8 ore/zi, iar la muncile agricole de la răsăritul până la apusul soarelui.

În ceea ce privește alimentarea cu apă, aceasta se asigura cu ajutorul Uzinei de Apă a orașului construită în 1911, sursa de apă fiind Dunărea care avea un debit de 3.000 mc; consumul zilnic nu depășea 2.300-2.500 mc.

Străzile parțial canalizate erau cele situate în partea centrală a orașului, cuprinzând strada Babadag, Regina Elisabeta, Sf. Niculae, Gloriei și 14 Noiembrie. Canalele de scurgere duceau spre Dunăre.



În oraș existau 4 cimitire umane: ortodox, lipovenesc, turcesc și evreiesc, toate împrejmuite cu gard de lemn, cu plante și pomi. Cimitirul pentru animale era situat în afara orașului, dincolo de carierele de piatră¹⁵⁷.

În anul 1938 medicul șef al orașului Tulcea analiza starea orașului:

”Așezat pe malul drept al Dunării, la mila 29, se mărginește în partea de Nord cu Dunărea, în partea de Sud câmpie, în partea de Est ghiolul Zagăn, în partea de vest ghiolul Ciuperca, satul și ghiolul Cășla. Căile de comunicație existente: pe apă și pe uscat, unde se circula cu mașinile și căruțele, pe șosele. În oraș funcționau 4 cariere, 2 în interiorul orașului, celelalte 2 la marginea orașului, 1 fabrică pielărie, 2 tăbăcării, 2 fabrici de cherestea, 2 fabrici de ape gazoase, 1 fabrică de ulei vegetal, 7 mori, 100 mici industriași (cizmari, croitori, tâmplari, cărămidari). Orașul era electrificat, beneficia de un parc de flori, o plantație în centru, alta în parcul Monumentului și o seră de flori. Erau canalizate doar patru porțiuni de străzi”¹⁵⁸.

2.1.1. Populația orașului Tulcea între anii 1919-1939

În anul 1920 populația orașului Tulcea pe religii se prezenta astfel: 1.750 de familii cu 7.430 membrii (9 creștini ortodocși, 10 greci ortodocși, 55 catolici, 129 mozaici, 13 protestanți, 97 mahomedani, 284 lipoveni cu preot, 154 lipoveni fără preot, 33 bapțiști, 52 grigorieni – armeni, 1 altă religie, populație de altă religii 17 sârbi, 660 bulgari, 455 ruși, 193 greci)¹⁵⁹.

La 18 februarie 1928 populația pe sexe a orașului Tulcea se prezenta astfel: bărbați (16-20 ani) – 2.763, bărbați (20-45 ani) – 4.003, bărbați (45-60 ani) – 1.705, femei (16-20 ani) – 3.237, femei (20-45 ani) – 4.097, femei (45-60 ani) – 1.895, băieți (1-16 ani) – 3.201, fete (1-16 ani) – 5.569¹⁶⁰. Tulcea anului 1928 număra 4.306 capi de familie cu diferite religii (750 ortodocși, 230 bapțiști, 1.715 lipoveni popovi, 831 lipoveni bespopovi, 280 molocani)¹⁶¹.

Din statistica populației orașului Tulcea pe naționalități putem constata că la 1 ianuarie 1935, orașul Tulcea număra 20.868 suflete din care 4.414 bărbați, 5.064 femei, 5.779 băieți, 5.611 fete. Dintre aceștia 7.799 români, 3.149 bulgari, 4.135 ruși, 2.114 lipoveni, 852 turci, 1.023 evrei, 108 italieni, 365 germani, 36 unguri, 237 sârbi, 787 greci, 263 alte naționalități, numărul capilor de familie 7.147.

¹⁵⁷ *Ibidem*, f. 30-31.

¹⁵⁸ S.J.A.N. Tulcea, *Fond Primăria Orașului Tulcea, Serviciul secretariat*, dosar 2/1938-1939, f. 29-30.

¹⁵⁹ *Idem*, *Fond Prefectura Județului Tulcea, Serviciul Administrativ*, dosar 133/1920, f. 39.

¹⁶⁰ *Ibidem*, dosar 435/1928, f. 17.

¹⁶¹ *Ibidem*, f. 45.

Din punct de vedere religios situația populației se prezenta astfel: 15.766 ortodocși, 523 romano-catolică, 36 reformată, 50 luterană, 259 armeană, 1.023 mozaică, 852 mahomedană, 2.114 lipoveană, 237 baptistă, 8 alte religii, total 20.868 suflete¹⁶².

În ceea ce privește profesiile populației, din statistica realizată la 1 ianuarie 1935 în orașul Tulcea erau 12 preoți, 53 învățători, 60 învățătoare, 220 funcționari comunali, 101 funcționari comerciali, 482 comercianți, 22 lemnari, 37 ferari, 11 cojocari, 8 curelari, 825 plugari, 601 pescari, 1.004 băieți în școala primară, 879 fete în școala primară, 327 copii la grădiniță, 286 băieți la școala secundară, 32 studenți, 30 petrari, 265 servitori, 693 servitoare, 12 mecanici, 10 morari, 2 pădurari, 46 zidari, 302 liber profesioniști, 13.687 total profesii¹⁶³.



Clasă de la Liceul de fete, 1922



Grădina de copii cu tineret, 1920

În ceea ce privește numărul căsătoriilor și divorțurilor din orașul Tulcea, pentru anul 1940 au avut loc 1.765 căsătorii și 88 divorțuri, iar în anul 1941 au avut loc 1.167 căsătorii și 25 divorțuri¹⁶⁴.

Dacă în anul 1935 populația orașului Tulcea număra 20.868 suflete, în anul 1937 se constată o creștere cu 950 persoane, populația numărând 21.815 persoane (4.654 bărbați, 5.231 femei, 6.029 băieți, 5.901 fete). Din situația statistică a anului 1937, întocmită de Chestura Poliția Tulcea, se observă că 16.821 locuitori erau de religie ortodoxă, 501 catolici, 23 luterani, 259 armeni, 1.021 religie mozaică, 680 mahomedană, 2.474 lipoveni, 7 religie adventistă, 29 baptistă, rezultând un total de 21.815 suflete. Populația pe naționalități cuprindea 7.936 români; 3.590 bulgari; 4.242 ruși; 2.474 lipoveni; 650 turci; 1.021 evrei; 111 italieni, 392 germani; 23 unguri; 239 sârbi; 848 greci;

¹⁶² *Ibidem*, dosar 708/1935, f. 13-14.

¹⁶³ *Ibidem*, f. 15.

¹⁶⁴ *Idem*, Fond Prefectura Județului Tulcea, Serviciul Administrativ, dosar 45/1942, f. 1.

259 diferite naționalități, adică 21.815 suflete, din care 7.782 reprezentau capi de familie¹⁶⁵.

Din mișcarea populației înregistrată pe o perioadă de 10 ani (1928-1937) se pot observa creșterile, descreșterile sau stagnările produse în rândul populației orașului Tulcea. În anul 1928 Tulcea avea 29.179 locuitori (503 născuți, 389 decedați), în 1929 – 29.364 locuitori (541 născuți, 393 decedați), în 1930 – 20.108 locuitori (575 născuți, 425 decedați), în 1931 – 20.258 locuitori (586 născuți, 428 decedați), în 1932 – 20.416 locuitori (586 născuți, 416 decedați), în 1933 – 20.586 locuitori (549 născuți, 343 decedați), în 1934 – 20.792 locuitori (577 născuți, 476 decedați), în 1935 – 20.893 locuitori (566 născuți, 380 decedați), în 1936 – 21.079 locuitori (553 născuți, 387 decedați), în 1937 – 21.245 locuitori (539 născuți, 412 decedați)¹⁶⁶.

Situația populației tulcene la 1 ianuarie 1938 se prezenta astfel: dintr-un total de 23.049 locuitori, 11.279 erau bărbați și 11.770 erau femei. Dintre aceștia 9.125 erau căsătoriți, 13.045 necăsătoriți, 438 văduvi, 441 divorțați. Pe categoriile de vârstă, 428 aveau 0-1 an, 959 aveau 1-4 ani, 828 aveau 5-9 ani, 917 aveau 10-14 ani, 1.586 aveau 15-19 ani, 1.635 aveau 20-24 ani, 5.140 aveau 25-34 ani, 4.305 aveau 35-44 ani, 3.119 aveau 45-54 ani, 2.704 aveau 55-64 ani, 927 aveau 65-74 ani, 411 aveau peste 75 ani. Din punct de vedere al religiei, 17.062 erau ortodocși, 274 greco-catolici, 238 protestanți, 2.948 lipoveană, 144 baptiști, anabaptiști, adventiști, 1.243 mozaici, 881 mahomedani, 259 alte religii sau fără. După naționalitate erau 8.330 români, 881 turci, 3.742 bulgari, 967 greci, 1.193 evrei, 9.736 alte naționalități¹⁶⁷.

Pentru anul 1939 se constată o scădere a populației orașului Tulcea, acesta însuma 22.853 locuitori din care 7.985 erau capi de familie. Din totalul de 22.853 locuitori, 8.377 erau români, 3.790 bulgari, 2.574 ruși, 4.235 lipoveni, 58 unguri, 452 germani, 1 polonez, 950 greci, 259 iugoslavi, 765 turci, 17 cehoslovaci, 121 italieni, 1.215 evrei, 59 alte naționalități¹⁶⁸.

Statistica populației pe religii pentru anul 1939 menționa 15.922 ortodocși, 4.235 lipoveni, 633 romano-catolici, 42 protestanți și luterani, 41 baptiști și adventiști, 765 mahomedani, 1.215 mozaici¹⁶⁹.

¹⁶⁵ *Ibidem*, dosar 774/1937, f. 61-62.

¹⁶⁶ *Idem*, Fond Primăria Orașului Tulcea, Serviciul Secretariat, dosar 2/1938 - 1939, f. 33.

¹⁶⁷ *Ibidem*, f. 32.

¹⁶⁸ *Idem*, Fond Prefectura Județului Tulcea, Serviciul administrativ, dosar 887/1939, f. 24.

¹⁶⁹ *Ibidem*, f. 20.

Pentru anul 1942 situația statistică a populației raporta aceeași situație ca pentru anul 1939, adică 22.853 suflete (4.904 bărbați, 5.519 femei, 6.089 băieți, 6.341 fete), înregistrând astfel o stagnare față de anii 1938-1939, cu mici diferențe la situația populației pe naționalități. Statistica pe naționalități a populației tulcene se prezenta astfel: 8.377 români, 3.790 bulgari, 2.574 ruși, 4.235 lipoveni, 59 unguri, 452 germani, 950 greci, 239 iugoslavi, 765 turci, 17 cehoslovaci, 121 italieni, 1.215 evrei, 59 alte naționalități, 7.985 capi de familie¹⁷⁰.

2.1.2. Administrația orașului Tulcea în perioada 1919-1939

În orașul Tulcea au activat în funcția de primar: Grigore Panaitescu (1915-1919), Grigore Musculiu (1919), Odisea Caravia (1920 - 6 luni), Dumitru Popescu Comișani (1920), Lt. Colonel Ștefan Antoniu (1920), Andrei Gheorghiu (1920), Grigore Davidescu (1920-1921), Lt. Colonel Pastia (1922 - 2 luni); N.N. Zaharia (1922), Grigore Musculiu (1922), N.N. Zaharia (1926), Aurel Teodorescu (1926), Iosif Flor (1927-1928), Dimitrie Nistor (1929-1931), Aurel Teodorescu (1931-1932), Nicolae Georgescu Tulcea (1932), Constantin Berbec (1932-1933), Constantin Șerbin (1933-1934), Teodor Economu (1934), Constantin Șerbin (1934-1936)¹⁷¹, Constantin Șerbin (1 ianuarie 1937), Teodor Economu (primar interimar la 1 august 1937), Dumitru Nistor (1938), Constantin Berbec (1939), Teodor Economu (28 noiembrie 1939 - 1 ianuarie 1940), Nicolae Daia (1940)¹⁷².

În ceea ce privește activitatea prefectilor județului Tulcea, Dumitru Popescu a fost numit în funcția de prefect la data de 6 octombrie 1919 și a îndeplinit această funcție până în decembrie 1919. Pe lângă funcția de prefect, Dumitru Popescu a îndeplinit și funcția de Președinte al Corporației Meseriașilor și pe cea de Președinte a Băncii populare "Dunărea".

Grigore Vasiliu a fost numit prefect al județului Tulcea la 31 decembrie 1919, încheind acest mandat la 20 martie 1920. După 6 ani revine în funcția de prefect, pe 2 aprilie 1926 și pe 10 iunie 1927 demisionează. Acesta a sprijinit financiar Orfelinatul "Dr. Suceveanu" acordându-i suma de 30.000 lei. Tot în perioada lui s-a înființat un cămin al funcționarilor fiscali (deschis în data de 12 iunie 1926) și „Școala de Arte și Meserii” (deschisă la 19 decembrie 1926). De asemenea, a contribuit la dezvoltarea pescuitului, obținând prelungirea

¹⁷⁰ *Idem, Fond Prefectura Județului Tulcea, Serviciul Administrativ*, dosar 45/1942, f. 6.

¹⁷¹ *Buletinul Comunal Tulcea (Organ Oficial al Orașului)*, Anul V, Nr. 8, 1 iulie 1936, p. 2.

¹⁷² T. Brătianu, *Politică și Societate în Dobrogea*, Constanța, Editura Fundației „Andrei Șaguna”, 2010, p. 266.

pescuitului din campania de primăvară până la 28 aprilie (1926) și a obținut introducerea licitației publice la vânzarea peștelui. S-a implicat în activitatea de împrumut și modernizarea spitalelor din județ¹⁷³.

Colonelul Petru Pastia a fost numit în funcția de prefect în data de 20 martie 1920 și a îndeplinit această funcție până la 5 octombrie 1920, când a demisionat. El a sprijinit dezvoltarea agriculturii, înființarea și funcționarea școlilor din județ.

Victor Berceanu a fost prefect al județului Tulcea în perioada 5 octombrie 1920 - 21 decembrie 1921. În funcția de prefect a sprijinit împrumut și modernizarea spitalelor din județ, a înființat Biroului populației privind controlul străinilor de pe teritoriul județului Tulcea.

C. Constantin a exercitat funcția de prefect în perioada 26 decembrie 1921 - 17 ianuarie 1922, fiind preocupat de aplicarea măsurilor legale de împrumut și modernizarea spitalelor din județ, a înființat Biroului populației privind controlul străinilor de pe teritoriul județului Tulcea.

Scarlat Deșliu a fost prefect pentru câteva zile, în perioada 17 ianuarie 1922 - 23 ianuarie 1922 (când a demisionat).

Constantin M. Țigău a fost prefect al județului Tulcea în perioadele 28 ianuarie 1922 - 31 martie 1926 și 15 noiembrie 1933 - 28 decembrie 1937. În calitate de prefect a contribuit la reînălțarea județului prin repararea și construirea de biserici, școli, dispensare, șosele, poduri, fixarea islazurilor comunale în măsura cea mai largă, scăderi de taxe și impozite, toate conducând la dezvoltarea economiei județului. S-a implicat în refacerea și construirea a peste 100 de școli în județ: au fost construite 43 localuri noi de școală, cu 107 săli de clasă, s-a adăugat câte o sală de clasă la 22 de localuri, s-au construit și reparat 20 clădiri speciale pentru locuințe de învățători/diriginți, s-au restaurat complet 29 localuri vechi, distruse de război.

În locul fostei Cazărmi a Regimentului 10 Vânători de pe Șoseaua Tulcea - Isaccea, s-a construit un nou local al Școlii Normale de învățători din Tulcea, la inaugurarea căruia (22 noiembrie 1925) a participat însuși Ministrul Instrucțiunii, Dr. C. Anghelescu.

În anul 1925, în urma efortului susținut a lui Constantin Țigău, s-a pus în circulație linia ferată Medgidia – Hamangia – Babadag.

A sprijinit dezvoltarea misiunilor de Crucea Roșie - Filiala Tulcea¹⁷⁴.

¹⁷³ V.H. Baumann, Raluca-Elena Petrov, Elena Franga, *Instituția Prefecturii - Județul Tulcea, trecut și prezent*, Editura Celebris, Constanța, 2012, p. 90-92.

¹⁷⁴ *Ibidem*, p. 94-102.

Teodor Economu a fost numit în funcția de prefect la 24 iunie 1927, îndeplinind-o până la 10 noiembrie 1928. El a sprijinit construirea Externatului de fete „Principesa Ileana” din Tulcea, a organizat activități caritabile pentru Societatea Națională „Crucea Roșie” din Tulcea, a contribuit la repararea șoselelor din județ, a susținut acțiunea exhumării eroilor din județul Tulcea, organizată de Societatea „Cultul Eroilor” - Comitetul Central.

Dumitru Popescu Comișan a fost profesor al Liceului „Spiru Haret” din Tulcea între anii 1918-1921 și 1926-1940. Din 13 noiembrie 1928 și până în 16 aprilie 1931 a ocupat funcția de prefect al județului Tulcea. A înființat atât școli în localitățile din deltă, cât și biblioteci destinate acestora. În 1931 a sprijinit inițiativa ca biblioteca „Barbu Delavrancea”, susținută de Cella Delavrancea, să devină biblioteca publică „Panait Cerna”¹⁷⁵.



Tot în 1931 a elaborat raportul privind starea județului Tulcea în perioada 1929-1930. În acest raport a prezentat situația din agricultură cu suprafețele cultivate și producția pe an, instituțiile bancare, industriale, exploatarea pescuitului și creșterea animalelor, starea drumurilor, starea culturală și administrativă a județului Tulcea¹⁷⁶.

Nicolae Iosub a ocupat funcția de prefect de la 9 iunie 1932 până la 13 noiembrie 1933, când a demisionat. S-a implicat în procesul aplicării reformei agrare participând la împrumutarea locuitorilor comunelor Regina Elisabeta, Făgărașu-Nou, Ostrov, Jijila și I.C. Brătianu.

În anul 1933 s-a pus piatră pe șoselele din județ, s-au construit școli în comunele Principele Mircea, Gorgova, Carmen-Sylva, Periprava, Sfiștofca, C.A. Rosetti, Letea, Principele Carol, Câșla, Niculițel, Parcheș, Isaccea, I.C. Brătianu, Meidanchioi.

A sprijinit construirea de biserici în județ, iar în orașul Tulcea a contribuit la construirea Grădinii Publice în centrul orașului (Piața Sf. Gheorghe).

¹⁷⁵ *Ibidem*, p. 104-106.

¹⁷⁶ S.J.A.N. Tulcea, *Fond Prefectura Județului Tulcea, Serviciul administrativ*, dosar 571/1931, f. 1-14.

C.N. Petrescu a fost prefect în perioada 30 decembrie 1937 - 10 februarie 1938, când a demisionat.

Vasile I. Rață a fost delegat în funcția de prefect în perioada 10 februarie 1938 - 29 august 1939. S-a preocupat de situația școlilor, bisericilor și căminelor culturale asigurându-le bani pentru reparații și întreținere; s-au renovat toate dispensarele din județ; s-a implicat în județ într-o campanie de plantare de pomi fructiferi și de arbori forestieri pe o suprafață de 50 ha; a contribuit la crearea de iazuri și eleșteie comunale¹⁷⁷.

În anul 1938 s-a înființat în cadrul Prefecturii Tulcea, Biroul Județean de presă cu rolul de a aduna toate informațiile și deciziile, de a comunica materialul adunat directorilor ziarelor locale și cele naționale.

Din inițiativa lui, în 1939 s-a construit Osuarul Eroilor Tulceni: în cadrul acestui monument s-au identificat și reunit osemintele tuturor ostașilor tulceni căzuți în timpul războiului în Topraisar, Argeș și Mărășești.

Crăciun Șerbănescu a ocupat funcția de prefect al județului Tulcea din 29 august 1939 până în 20 septembrie 1940. În această perioadă a contribuit la dezvoltarea rețelei de căi de comunicații din județ, a căii ferate Tulcea-Babadag¹⁷⁸.

2.1.3. Activitatea partidelor politice, filiala Tulcea, în perioada interbelică

Acordarea drepturilor politice în Dobrogea a creat premisele necesare înființării organizațiilor politice județene locale. Dar curentul politic al acestor organizații nu avea să fie diferit de cel al țării. Organizațiile politice locale au preluat nu numai curentul politic al partidului îmbrățișat, ci și moravurile sale. Astfel, pe scena politică a Dobrogei își fac apariția liberali, conservatori, conservatori-democrați. „La un loc, aceste organizații fac „politica” organizațiilor mume, politică care nu stă în nici un raport cu necesitățile locale”¹⁷⁹.

Aruncând o privire generală asupra activității politice din orașul Tulcea putem observa apariția organizației politice locale a conservatorilor în frunte cu prefectul P. Sfetcu, a conservatorilor-democrați condusă de mai tânărul Sebastian Teodorescu. Printre membrii acestei organizații se regăsesc agricultori și comercianți, precum N. Lichiardopol, I. Panaitescu și alții. În fruntea național-liberalilor se afla Elefterie Nicolescu, care cedează șefia lui I.C. Atanasiu, ce promitea stingerea conflictelor iscate între partizanii aceluiași

¹⁷⁷ V.H. Baumann, Raluca-Elena Petrov, Elena Franga, *op. cit.*, p. 108-112.

¹⁷⁸ *Ibidem*, p. 112-114.

¹⁷⁹ *Dobrogea nouă*, I, nr. 8, 15 octombrie 1911, *apud* Lascu Stoica, *Mărturie de Epocă Privind Istoria Dobrogei*, vol. I (1878-1916), Bibliotheca Tomitana II, MINA Constanța, 1999, p.525.

partid. În ceea ce privește socialiștii, această organizație se afla abia la începuturi, avându-l la conducere pe muncitorul Sterian Grigoriu¹⁸⁰.

Un moment important pentru clasa politică dobrogeană nou formată au constituit-o „primele alegeri legislative” din Dobrogea. Într-un articol publicat în ziarul *Drapelul* din 1 noiembrie 1912 se analizează activitatea celor trei partide de guvernământ cu privire spre Dobrogea, menționându-se un moment cheie din viața dobrogenilor, precum adoptarea legislativă a drepturilor politice a dobrogenilor din anul 1908-1909 de către Partidul Național Liberal¹⁸¹.

Odată anunțate alegerile, lupta politică a organizațiilor locale s-a dezlănțuit cu mesaje adresate alegătorilor, critice la adresa celorlalte organizații. În paginile oficiosului Partidului Conservator, la data 7 noiembrie 1912, se prezentau candidații acestui partid, denigrând și criticând dur candidații liberalilor. Candidații Partidului Conservator și Conservator - Democrat pentru guvern erau următorii: „Colegiul I Cameră – A. Calafeteanu, profesor, mare proprietar; C. Fortunescu, fost primar, avocat. Colegiul II Cameră – Sebastian Teodorescu – fost primar, avocat. Colegiul III Cameră – Demetru Negulescu, profesor universitar. Colegiul I Senat – Ștefan Borș, proprietar, fost primar al orașului Tulcea; Scarlat Lahovary – fost deputat, mare proprietar. Colegiul II Senat – Mihail Sipsomo, avocat, mare proprietar”. Cât despre candidații liberalilor, aceștia erau: Jenică Atanasiu, Nicolae Comșa, Dimitrie Melinescu, Elefterie Nicolescu, Ștefan Nistor, George Șerban și Sava Donceff, toți având referințe formidabile, după spusele conservatorilor, dar cu ghilimelele de rigoare¹⁸².

Convinși de discursurile conservatorilor uniți, populația tulceană cu drept de vot a votat candidații conservatorilor¹⁸³.

Dar activitatea partidelor politice în Dobrogea modernă a avut o viață scurtă și fragilă, preluând din Vechiul Regat mai ales moravurile bizantine. Până în anul 1919, când s-a restabilit administrația românească, războiul a frânt orice acțiune politică organizată, dar nici când a fost reluată, nu s-a bucurat de prea mult succes, confruntându-se cu o tendință de radicalizare și deplasare spre stânga, alimentată fie de starea de dezordine din timpul ocupației, fie de numeroși agitatori marxiști, fie de toate laolaltă¹⁸⁴. Cu toate impedimentele, liderii politici locali dobrogeni au înființat o serie de partide și formațiuni

¹⁸⁰ *Dobrogea jună*, VIII, nr. 96, 21 aprilie 1912, *apud* Lascu Stoica, *op. cit.*, p. 554-555.

¹⁸¹ *Drapelul*, III, nr. 57, 1 noiembrie 1912, *apud* Lascu Stoica, *op. cit.*, p. 579-580.

¹⁸² *Conservatorul Tulcei*, II, nr. 49, 7 noiembrie 1912, *apud* Lascu Stoica, *op. cit.*, p. 585-587.

¹⁸³ *Conservatorul Tulcei*, II, nr. 50, 25 noiembrie 1912, *apud* Lascu Stoica, *op. cit.*, p. 587.

¹⁸⁴ A. Rădulescu, I. Bitoleanu, *Istoria Dobrogei*, Constanța, Editura Ex Ponto, 1998, p.413.

politice, reușind să atragă destui adepți în jurul ideilor și principiilor politice pe care le promovau¹⁸⁵. Astfel, în primăvara anului 1918 are loc în Galați prima manifestare politică a dobrogenilor, unde proprietarii, profesioniștii, funcționarii, comercianții, industriașii conștanțeni și tulcenii au înființat o asociație care să colaboreze cu autoritățile locale cu scopul de a înlesni protejarea și ajutorarea familiilor nevoiașe. Asociația primește numele *Congresul refugiaților din Dobrogea*. La conducerea acesteia au fost aleși Ștefan Borș - președinte de onoare, P. Grigorescu - președinte activ, Brutus Cotovu, I. Ghibănescu, Constantin N. Filip - vicepreședinți. La 28 martie 1918 membrii asociației se adresează primului-ministru Al. Marghiloman, solicitând sprijin pentru rezolvarea unor probleme de ordin economic¹⁸⁶.

După Războiul Reîntregirii Neamului, în Dobrogea s-a constituit o clasă tânără de moșieri care s-a atașat Partidului Conservator (PC) tradițional, partid ce se pretindea a fi apărătorul proprietății funciare.

La sfârșitul Primului Război Mondial, Partidul Conservator Democrat (PCD) filiala județului Tulcea s-a reorganizat, a numit ca președinte pe Ion Cămărășanu, a ales ca oficios al organizației politice ziarul *Vocea Democrației*. Până în 1925 liderul tulcean al partidului, Ion Cămărășescu, face eforturi pentru a împiedica dizolvarea acestuia, dar, din păcate, fuziunea cu organizațiile averescane nu a putut fi evitată¹⁸⁷.

Partidul Conservator - filiala județului Tulcea a avut ziarul *Gazeta Tulcei*, ziar care, după cum declarau membrii săi fondatori, avea rolul ca „în mod serios, să exprime nevoile și interesele locale, să discute și să susțină chestiunile vitale care interesează nu numai orașul și județul Tulcea, dar întreaga Dobroge. Ziarul va discuta și susține orice idee sănătoasă, ori de la cine va fi venită. Îndeosebi vom lupta cu toată energia și vom susține punerea Dobrogei pe picior de egalitate cu patria mamă, prin acordarea drepturilor politice, facerea unui drum de fier care să lege Tulcea de Medgidia, modificarea legii pescuitului, revizuirea legii asupra proprietății imobiliare în Dobrogea, adică verificarea din nou a titlurilor de proprietate, colonizarea etc.”. Acestea erau, se pare, chestiunile, destul de importante, care făceau obiectul discuțiilor în „Gazeta Tulcei”, idei susținute de prietenul fondatorilor, avocatul Mateescu-Buzău, în conferința din 7 decembrie 1904 susținută la clubul

¹⁸⁵ V. Ciorbea, *Evoluția Dobrogei între 1918-1944*, Constanța, Editura Ex Ponto, 2005, p. 307-308.

¹⁸⁶ B. Cotovu, *Însemnări pe timpul refugiului*, în „Analele Dobrogei”, X, fasc. 1-12, 1929, p. 251-256.

¹⁸⁷ A. Rădulescu, I. Bitoleanu, *op. cit.*, p. 415.

Partidului Conservator din București. Ziarul își propunea să apere ideile partidului din care făcea parte, deoarece “tot programul nostru de luptă și toate ideile, scumpe nouă, pentru care vom lupta, sunt ideile Partidului Conservator. Cu acest program, tari pe convingerea noastră, siguri de sprijinul tuturor cetățenilor și a tuturor celor ce doresc propășirea Dobrogei, dăm publicului, Gazeta Tulcei” – după cum era prezentat oficiosul partidului în primul număr din anul 1905¹⁸⁸.

Și Partidul Național Liberal (PNL) a avut filiale în Dobrogea. În 1919 organizația județului Tulcea și-a ales delegația permanentă, având în frunte pe Ion C. Atanasiu - șeful organizației județene, pe Ion Drăghici - avocat și director al filialei Băncii Românești și pe fostul prefect Gh. Șerban¹⁸⁹. Organizațiile dobrogene ale Partidului Național Liberal au avut propria presă: „Liberalul Constanței, organ P.N.L. Constanța” (care apărea din 25 ianuarie 1920) și „Lupta, organ național-liberal” pentru Tulcea (care apărea din 17 februarie 1919) și prin care liberalii tulcenii își prezentau oferta politică, susținând interese locale și regionale¹⁹⁰. Ziarul „Lupta” din ianuarie 1911 prezenta un eveniment politic important pentru Partidul Național Liberal din județul Tulcea, și anume, proclamarea domnului I.C. Atanasiu ca șef al acestei formațiuni politice din Tulcea, fapt pentru care domnia sa era așteptat la Tulcea. „Sosit cu vaporul în port, este vădit emoționat de frumoasa și impunătoarea manifestație ce i se face; a strâns mâna tuturor, întreținându-se cu fiecare în parte. În aceeași seară a luat parte la banchetul ce i s-a oferit de Partidul Național Liberal local”. În discursul ținut în fața celor prezenți sublinia: „Tulcenii uită nemulțumirile personale când văd că ele n-au fost făcute din spirit de șicană, ci cu tendinți de îndreptare a lucrurilor. Tulcenii - acei pe cari toată lumea îi consideră nerecunoscători și numai de partea puterii - ei sunt de fapt oameni cari apreciază și știu să răsplătească toate acțiunile îndreptate spre binele obștesc. Tulcenilor le trebuie însă un om ales și priceput și energetic, cu bunăvoință pentru binele general dar și cu prestigiu, autoritate și trecere pentru a putea face ca tendințele sale să devie fapte”.

Impresionați de discursul său, membrii locali ai partidului au simțit nevoia să facă aprecieri la adresa șefului proaspăt ales. Domnul Elefterie Nicolescu a fost primul care a tostat în sănătatea lui I.C. Atanasiu. Domnul Drăghici a citit

¹⁸⁸ S. Lascu, *Politica și politicienii la Tulcea în perioada modernă. Documentar*, în “Tulcea 1878-1948: memoria unui oraș”, Editura Istros, Brăila, 2012, p. 158-160.

¹⁸⁹ *Ibidem*, p. 166-172.

¹⁹⁰ V. Ciorbea, *op. cit.*, p. 309.

o declarație semnată de 35-40 de cetățeni frunțași ai Măcinului. Au urmat o serie de toasturi susținute de domnul Nicolae Comșa, decanul baroului, domnul Achile Dumitriu, domnul farmacist D. Melinescu, domniile avocați Al. Lascarov și I. Drăghici, domnul Brutus Cotovu și, nu în ultimul rând, domnul I. Nicolau, președintele Camerei de Comerț Tulcea, asigurându-l pe liderul proaspăt ales de concursul comercianților și al meseriașilor¹⁹¹.

În anul 1928, s-au desfășurat, în orașele Mangalia, Medgidia și Tulcea, o serie de consfătuiri și adunări ale membrilor și simpatizanților național-liberalilor, toate acestea fiind provocate de campania de răsturnare a guvernului P.N.L., declanșată în Alba Iulia.

Ziarul „Viitorul” din 11 iulie 1936 prezenta membrii P.N.L. Tulcea participanți la Congresul general al Partidului: Gheorghe Șerban - președintele organizației județene, Ion N. Drăghici – deputat, N.N. Zaharia - senator, Trifon Gavrov - senator, Constantin Serbiu - primarul orașului, comandorul Adam Jijia - președintele Consiliului Județean, Șerban Mitan - președintele Camerei Agricole, Adrian Avramide - industriaș, Liviu Teodor - primarul orașului Babadag, Teodor Voicu - fost senator¹⁹².

În ianuarie 1938 se publicau rezultatele parțiale ale alegerilor pentru Senat: liberalii tulceni obținuseră 392 voturi, față de naționaliștii-țărăniști care aveau 109 voturi. Adrian Avramide, membru național-liberal, a fost ales senator¹⁹³.

Partidul Țărănesc (PȚ) se înființează în Dobrogea, în anul 1919, la îndemnul învățătorului Vasile Lepădatu, din Murfatlar, în jurul dascălilor din școli și al preoților.

Alegerile din 1919 au reprezentat un triumf pentru Partidul Țărănesc, acesta obținând, la Tulcea, patru mandate de deputați și senatori, între care cunoscuții oameni politici N. Georgescu - avocat, deputat reales în 1920 și 1922 și Brutus Cotovu - senator. Avocatul N. Georgescu a rămas credincios Partidului Țărănesc și P.N.Ț. până la sfârșitul existenței sale¹⁹⁴.

Partidul Național Țărănesc (P.N.Ț.) apare pe scena politică românească la 10 octombrie 1926, prin fuziunea Partidului Național cu Partidul Țărănesc¹⁹⁵.

P.N.Ț.- ul venit la guvernare în 1928 se folosește de pârgghiile puterii locale pentru a-și pune în aplicare unele dintre obiectivele programului său.

¹⁹¹ S. Lascu, *op. cit.*, p. 170-171.

¹⁹² *Viitorul*, XXVIII, nr. 8546, 1936, p. 3-4.

¹⁹³ *Idem*, nr. 8994, 1938, p. 4.

¹⁹⁴ A. Rădulescu, I. Bitoleanu, *op. cit.*, p. 419.

¹⁹⁵ ****Istoria Românilor*, vol. VIII, București, Editura Enciclopedică, 2003, p. 233.

Parlamentarii județului Tulcea i-au înaintat lui Ion Mihalache, președintele P.N.Ț., un memoriu în care solicitau adaptarea reformei agrare la situațiile particulare din domeniul agricol, silvic și piscicol din Dobrogea.

De asemenea, considerând imperfectă “Legea de organizare a Dobrogei Noi”, parlamentarii județelor sudice au obținut modificarea unor prevederi referitoare la dreptul coloniștilor asupra casei și pământului.

La alegerile parlamentare din decembrie 1937, electoratul național-țărănesc dobrogean a fost chemat, să sprijine partidul împotriva liberalilor, cuziștilor, vaidiștilor și legionarilor. Pentru Tulcea rezultatele au fost însă modeste: două locuri în Adunarea Deputaților¹⁹⁶.

Periodicul „Țăranul Dobrogean” susținea activitatea P.N.Ț. Tulcea. În articolele sale se putea remarca susținerea drepturilor țăranilor și a reformelor agrare, iar în perioada 24 noiembrie 1920 - 26 martie 1937 a publicat o serie de articole de critică socială¹⁹⁷.

Partidul Țărănist Radical (P.Ț.R.) a apărut pe scena politică românească în februarie 1933, prin fuziunea a două grupări din Partidul Național Țărănesc: Partidul Țărănist Democrat - condus de Constantin Stere și Partidul Radical Țărănesc - condus de Grigore Iunian. Organizația P.Ț.R. din județul Tulcea apare în condițiile în care viața politică se confrunta cu puternice mișcări de dreapta. Misiunea organizării PȚR - ului revine învățătorului Nichita Bonjug. Susținut de către comandorul George Coandă, acesta reușește, împreună cu membrii organizației, editarea periodicului „Brazdă nouă”. Deși a apărut doar pentru o scurtă perioadă de timp, martie-septembrie 1933, nu s-a ferit în a critica pe național-țărăniști¹⁹⁸.

La alegerile parlamentare din decembrie 1933 în județul Tulcea țărănist-radicalii au primit 1.569 de voturi din cele 29.851 exprimate, iar în cele din 1937 rezultatele au fost dezastruoase: 916 voturi din cele 25.744 exprimate¹⁹⁹.

Și alte partide și-au găsit aderenți în Dobrogea și în orașul Tulcea. Militanții Partidului Social Democrat (P.S.D.) din Tulcea au beneficiat de periodicul “Dunărea Socialistă”, condus de H. Popa. În timpul campaniei electorale din

¹⁹⁶ Adrian Rădulescu, Ion Bitoleanu, *op. cit.*, p. 420-422.

¹⁹⁷ Dumitru Constantin-Zamfir, Octavian Georgescu, *Presa Dobrogeană (1879-1980). Bibliografie comentată și adnotată*, Constanța, 1985, p. 316-317.

¹⁹⁸ Gheorghe Dumitrașcu, *Contribuții la istoria Dobrogei (1932-1938). Organizațiile județene Tulcea și Constanța ale Partidului Țărănist Radical*, în „Comunicări de Istorie a Dobrogei 2”, Constanța, Muzeul de Istorie Națională și Arheologie Constanța, 1983, p. 299-303.

¹⁹⁹ *Ibidem*, p. 304-306.

1932 periodicul a scos o ediție specială în care, pe o pagină întregă, este comentată arestarea abuzivă a lui Iosif Naumov, președintele P.S.D.



În perioada 17 octombrie - 25 noiembrie 1934, atât timp cât a existat înțelegerea de front unic între Partidul Socialist Unitar, Liga Muncii, Comitetul Național Antifascist și sindicatele independente, în orașul Tulcea s-au desfășurat acțiuni comune cu caracter revoluționar și antifascist²⁰⁰.

În a doua jumătate a secolului al XIX-lea și în primele decenii ale secolului al XX-lea în Constanța, Tulcea, Sulina, Măcin, Isaccea și Babadag s-au dezvoltat puternice centre ale mișcării socialiste. De-a lungul anilor au fost organizate demonstrații, greve și alte acțiuni muncitorești²⁰¹. În orașul Tulcea, de exemplu, au avut loc o serie de greve ale muncitorilor, greve ce se înscriu printre primele acțiuni muncitorești. Prin bordeiele din Delta Dunării și-au găsit adăpost nu numai revoluționarii români, ci și grupuri de revoluționari ruși. La 4 noiembrie 1895 s-a înființat Clubul Muncitorilor din Tulcea, iar un an mai târziu acest club avea 178 membri. În 1897 se înființa și în Sulina un Club al Muncitorilor.

Acțiuni ale muncitorilor s-au desfășurat și în anii următori: 1902, 1904, 1905 - greva muncitorilor portuari din Sulina, 1907 - pe fondul Marii Răscoale

²⁰⁰ S. Lascu, *Contribuții la cunoașterea mișcării muncitorești dobrogene. Aspecte ale activității organizațiilor Social-Democrate în Perioada Interbelică*, în „Comunicări de Istorie a Dobrogei 2”, Muzeul de Istorie Națională și Arheologie Constanța, Constanța, 1983, p. 284-296.

²⁰¹ P. Zaharia, *Biblioteca Clubului Socialist din Tulcea*, în „Comunicări de Istorie a Dobrogei”, Muzeul de Istorie Națională și Arheologie Constanța, Constanța, 1980, p. 202-205.

Țărănești, pescarii din deltă au asaltat cu memorii autoritățile județului Tulcea, 1908 - o altă grevă are loc în Sulina²⁰².

La congresul de reconstituire a partidului clasei muncitoare (deschis în București la 3 ianuarie 1910) au participat și doi tulceni. Mișcarea sindicală din județul Tulcea s-a dezvoltat în mod rapid și în strânsă legătură cu partidul politic al proletariatului. În orașul Tulcea existau 5 sindicate.

În ceea ce privește activitatea socialiștilor tulceni, constatăm că aceștia au desfășurat o activitate susținută în spiritul organizării revoluționare a muncitorimii, susținerii revendicărilor de clasă.

În anul 1910 se înființează în Tulcea, din inițiativa unui grup de intelectuali socialiști, o bibliotecă denumită „Biblioteca Clubului Socialist”. Aceasta avea sediul pe strada Babadag, nr. 62, fondul de carte a fost donat de către fondatori. Și-a încheiat activitatea în august 1916. În timpul Primului Război Mondial fondul bibliotecii a fost împărțit între socialiști dar, din păcate, nu s-a mai reușit reînființarea ei după 1918. Existența acestei biblioteci a jucat un rol foarte important în pregătirea ideologică a socialiștilor tulceni. Activitatea bibliotecii clubului socialist din Tulcea a reprezentat un moment important din viața mișcării socialiste tulcene la începutul secolului XX, demn de menționat fiind faptul că a fost una din primele biblioteci publice de acest gen din țară. Fiind organizată și îndrumată de socialiști, a contribuit la pregătirea ideologică și culturală a muncitorimii tulcene în acea perioadă, când posibilitățile muncitorilor de a citi și a cumpăra cărți era foarte redusă²⁰³.

Gazeta „Dunărea Socialistă” relatează viața grea a pescarilor din Delta Dunării care în 1914 se confruntau cu foametea. Nici în orașul Tulcea situația nu era mai ușoară. Pe fondul nemulțumirilor și neajunsurilor cu care se confrunta, populația cerea dreptul la muncă și viață protestând vehement față de nedreptățile care li se făceau. După 20 octombrie 1920 în orașele nord Dobrogene (Tulcea, Isaccea, Sulina) s-a declanșat greva generală.

În data de 21 mai 1921 se înființează Partidul Comunist Român având simpatizați tulceni încă de la înființare. Pe parcursul existenței acestui partid, membrii organizațiilor tulcene s-au dovedit foarte activi, desfășurând o propagandă împotriva regimului militar-fascist instaurat²⁰⁴.

²⁰² Gh. I. Ioniță, *Retrospective revoluționare tulcene (secvențe din cronica unor memorabile lupte trecute)*, în „Peuce IV”, S. V., Muzeul Delta Dunării, Tulcea, 1973-1975, p. 305-307.

²⁰³ P. Zaharia, *op. cit.*, p. 202-205.

²⁰⁴ Gh. I. Ioniță, *op. cit.*, p. 308-311.

Pe scena politică a anului 1930 își face apariția Garda de Fier, organizație politică a Mișcării Legionare. Cu toate activitățile sale propagandistice, în Dobrogea această Mișcare Legionară a cunoscut o evoluție lentă, adepții săi provenind din rândul studențimii. În anul 1932 în județul Tulcea erau doar 32 de adepți ai Gărzii de Fier care activau în cuiburile existente în nord-vestul județului. În anul 1933 în localitățile I.C. Brătianu, Pisica, Luncavița și Jijila s-au înființat cuiburi legionare. Activitatea Mișcării Legionare s-a extins și în orașul Tulcea, recrutând membrii din rândul studențimii, muncitorilor, țăranilor, meseriașilor și lucrătorilor din porturi, având ca lideri pe Nicolae Arnăutu și Victor Silaghi²⁰⁵.

Analiza evoluției politice a Dobrogei, în general, și a orașului Tulcea, în special, relevă că regiunea a prezentat un interes special pentru cei mai mulți dintre liderii partidelor și organizațiilor politice. Cu toate acestea, activitatea organizațiile locale se intensifica pe timpul campaniilor electorale, al reuniunilor județene sau când unii dintre liderii centrali vizitau filialele partidelor din care făceau parte. Una dintre reguli, care se aplică și azi, este aceea că opoziția critica partidul aflat la putere, iar cei de la putere, evident prin organizațiile locale, își făceau propagandă privind realizările partidului. Pentru a atrage simpatizanți, liderii de partid se foloseau de platformele program în care treceau puncte de interes regional și local. De cele mai multe ori aceste programe nu se realizau, nu convingeau liderii centrali și guvernul, astfel că membrii partidelor părăseau organizațiile, dezamăgiți și nemulțumiți²⁰⁶.

Izvoarele arhivistice păstrează informații cu privire la modul cum își făceau campania electorală partidele politice, organizațiile locale susținându-și candidații, dar și informații cu privire la cei care doreau să se înscrie la un partid sau altul. Astfel, dintr-o adresă trimisă primăriei orașului Tulcea de către muncitorii Fabricii Talpa constatăm că toți muncitorii doreau să se înscrie în Partidul Frontul Renașterii. Pentru acest lucru solicitau suspendarea timp de o oră a activității. De asemenea, fiind convinși că acest partid va pune capăt luptelor interne și patimilor personale și va lua măsuri pentru redresarea țării, spuneau ”în unanimitate aderăm și cerem să fim înscriși în acest partid”²⁰⁷. Un fluturaș electoral se prezenta astfel: „Cetățeni, la alegerile de cameră și senat

²⁰⁵ P. Bordeiu, *Crearea primelor structuri legionare în Dobrogea (1932-1933)*, în „Studii Istorice Dobrogene”, coord. Valentin Ciorbea, Ovidius University Press, Constanța, 2003, p. 372-383.

²⁰⁶ V. Ciorbea, *op. cit.*, p. 448.

²⁰⁷ S.J.A.N. Tulcea, *Fond Primăria Orașului Tulcea, Serviciul Secretariat*, dosar 2/1938-1939, f.14-15.

care au loc la 1, 4 și 6 iunie 1931 votați cu toții lista Uniunii Naționale susținută de guvern: la cameră General Gheorghe Cantacuzino, Ghe.R. Ionescu, Ghe. Șerban, Emil Hagi Anton; la senat Constantin A. Popovici, Ion N. Drăghici. Semnul listei noastre este 2 pătrate. Tipografiat în Tipografia Moderna P. Dimitriu Tulcea”²⁰⁸.

2.2. Dezvoltarea economică a orașului Tulcea pe ramuri industriale

2.2.1. Piscicultura

Pescuitul a reprezentat dintotdeauna una dintre ocupațiile cele mai importante ale locuitorilor tulceni, aducând totodată mari beneficii județului Tulcea. Considerată cea mai bogată regiune piscicolă a țării, ea alimenta în bună parte întreaga populație datorită, în mare parte, legăturilor comerciale mai răspândite, având debușeuri sigure unde atât pescarul cât și negustorul, își desfășeaza produsul muncii lor, în modul cel mai mulțumitor.

Cantitățile de pește colectate din apele regiunii Tulcea în perioada 1919-1927 se prezenta astfel:

- pește proaspăt - 449.765 kg (1919); 4.713.595 kg (1920); 2.986.576 kg (1921); 2.006.804 kg (1922); 2.729.906 kg (1923); 5.681.939 kg (1924); 4.943.032 kg (1925); 3.858.612 kg (1926); 6.120.982 kg (1927);

- pește sărat - 112.443 kg (1919); 3.206.618 kg (1920); 3.569.212 kg (1921); 3.499.064 kg (1922); 5.529.236 kg (1923); 5.685.250 kg (1924); 3.463.876 kg (1925); 2.121.712 kg (1926), 2.402.709 kg (1927)²⁰⁹.

- raci: 409.042 (1922); 650.853 (1923); 227.212 (1924); 1.661.614 (1925); 394.213 (1926); 125.709 (1927)²¹⁰.

În anul 1923 numărul pescarilor din județul și orașul Tulcea se cifra la 2.573, dintre care: 208 români, 1.311 ruși, 1.055 lipoveni. Numărul cherhanagiilor însuma 62 persoane, clasificați după originea etnică după cum urmează: 12 români, 21 ruși, 24 lipoveni, 4 greci, 1 evrei.

Personalul Administrației Pescarilor Statului Tulcea în acea perioadă era format din: 1 administrator, 2 sub-administratori, 1 contabil, 1 secretar, 1 registrator-arhivar, 1 șef birou distribuție, 1 dactilograf, 8 revizori, 22 agenți, 38 supraveghetori, 4 camerieri, 2 vizitii²¹¹.

²⁰⁸ *Idem*, Fond Prefectura Județului Tulcea, Serviciul Administrativ, dosar 534/1930, f. 8.

²⁰⁹ ****Monografia Camerei de Comerț și Industrie Circa XI Tulcea*, Tulcea, 1928, p. 30-31.

²¹⁰ S.J.A.N. Tulcea, *Fond Prefectura Județului Tulcea, Serviciul Administrativ*, dosar 435/1928, f. 31.

²¹¹ C. Țigău, *op. cit.*, p. 153.

Prefectul oraşului Tulcea, Dumitru Popescu Comişani, analiza în raportul anului 1930, situaţia exploatării pescăriilor statului. Din acest raportăm constatăm că Regiunea IV de pescărie - Tulcea administra apele bălţilor Dunării şi Mării Negre cuprinse între Isaccea, Chilia Veche, Sfiştofca şi Caraorman, împreună cu terenurile înconjurătoare ce formează zona inundabilă a Dunării şi bălţilor.

Exploatarea pescuitului se realiza în regim de dijmă cu pescarii, prin învoiri individuale anual, rezultatul pescuitului se vindea prin birourile de vânzare ale statului, profitul se împărţea între pescarii vânători şi stat în proporţie cu dijma, după cum urmează: pentru Dunăre, 25% la sturioni, 30% la icre negre şi 40% pentru restul speciilor; la bălţi 40% pentru toate speciile; Canalul Regele Carol 50% pentru toate speciile, în Marea Neagră 15% pentru calcan şi sturioni, 20% pentru icre negre, 40% pentru restul speciilor. În anul 1930 producţia de peşte a fost de 5.843.707 kg peşte de diferite specii, care a fost vândut în stare proaspătă, sărat sau afumat²¹².

Pentru conservarea, prepararea, depozitarea şi transportul peştelui regiunea beneficia de 70 cherhanale, 80 gheţării, 15 afumători, 7 motoare şi un vapor cu aburi, mahone, toate fiind proprietăţi ale pescarilor cherhanagii. Statul avea în proprietatea 4 cherhanale şi 6 gheţării pe care le arenda în mod special cherhanagiilor ce nu aveau capital suficient de investit. Peştele se vinde prin licitaţie publică la birourile de vânzare din Galaţi, Brăila şi Constanţa şi la punctele Vâlcov, Ismail, Isaccea, Tulcea, Sulina şi Jurilovca. Prin licitaţia publică din anul 1930 s-au vândut 5.176.830 kg peşte pentru care s-au încasat 232.353.498 lei, din care 46.687.979 lei reprezintă dijma statului, iar 185.665.519 lei partea pescarilor vânători. Totalul încasărilor pe anul 1930 s-a ridicat la suma de 61.110.159 lei, din care 52.643.111 lei obţinuţi din dijma peştelui, 6.989.631 lei obţinuţi din stuf, papură şi terenuri, 1.477.417 lei venituri diverse. La acestea se adaugă cheltuielile de exploatare în valoare de 6.000.000 lei²¹³.

Cantitatea de peşte exploatăată în apele regiunii a III-a Pescăriile Tulcea între anii 1931-1935 se prezenta astfel: peşte proaspăt - 39.433.616 kg, peşte sărat - 2.407.315 kg, total general de 41.840.931 kg, suma brută realizată din vânzare reprezentând 610.897.110 lei.

²¹² S.J.A.N. Tulcea, *Fond Prefectura Judeţului Tulcea, Serviciul Administrativ*, dosar 571/1931, f. 3-4.

²¹³ *Ibidem*, f. 4.

Centrele principale de desfacere a peștelui exploatat în apele județului Tulcea erau: București, Galați, Brăila, Constanța, Ismail, Vâlcov, Chilia Veche, Sulina, Tulcea, Jurilovca, Isaccea²¹⁴.

Cota încasată de pescari din veniturile peștelui exploatat între anii 1931-1935 se prezenta astfel: 41.840.931kg cantitate exploatată, 610.897.110 lei suma realizată brut, 217.599.216 lei suma cuvenită statului, 393.297.894 lei suma cuvenită pescarilor.

În ceea ce privesc pescarii, în anul 1935 existau un număr de 3.365 pescari cu scule și 1.668 pescari fără scule. Majoritatea lor erau de naționalitate rusă. În cursul anului 1935, din totalul pescarilor de 4.353 persoane, repartizarea pe originea etnică era: 2.006 lipoveni, 1.534 ruși, 677 români, 120 bulgari, 8 sârbi, 4 turci, 3 greci și un italian. Procentul mare de ruși și lipoveni se explică prin faptul că majoritatea localităților unde se pescuia erau dominate de aceste etnii, iar meseria de pescar se perpetua (ca și în prezent, de altfel) din tată în fiu, ținând cont că și situația geografică a locului obligă la îmbrățișarea acestei meserii, în lipsa altor surse de existență²¹⁵.

În orașul Tulcea existau câțiva proprietari ce dețineau pescării și comercializau pește: Cojocarul Ion - comercializa pește în Piața Sf. Gheorghe la ghereta 10, sediul firmei fiind în strada Portului nr. 2, înregistrat în 1938 în Registrul profesioniștilor al Camerei de Comerț și Industrie Tulcea; Dumitrescu Gheorghe - deținea o pescărie cu ridicata cu sediul în Halele Pescarilor, înregistrat din 1934 în Registrul profesioniștilor al Camerei de Comerț și Industrie Tulcea; Mărculescu Ioan - deținea o pescărie cu ridicata cu sediul în strada Frumoasă nr. 5, firma înregistrată în Registrul profesioniștilor din anul 1933; Rădulescu Petre - deținea o pescărie și o cherhana cu sediul în strada Portului nr. 32, înregistrat în Registrul profesioniștilor din 1942²¹⁶.

2.2.2. Comerțul

După 1918 volumul activităților comerciale a fost, ca și în alte regiuni ale țării, mult diminuat²¹⁷. Numai în Tulcea se desfășura o activitate mai intensă de valorificare a produselor agricole²¹⁸. Exportul se făcea prin portul Sulina²¹⁹.

²¹⁴ *Buletinul Oficial al Camerei de Comerț și Industrie Tulcea*, Tipografia Moderna, Tulcea, 1937, p. 48-54.

²¹⁵ *Ibidem*.

²¹⁶ S.J.A.N. Tulcea, *Fond Camera de Comerț și Industrie Tulcea*, dosar 251/1947-1948, f. 75-95.

²¹⁷ V. Ciorbea, *op. cit.*, p. 209.

²¹⁸ *Dobrogea Jună*, an. XVI, nr. 121 din 5 iunie 1921.

²¹⁹ ****Enciclopedia României*, vol. II – *Țara Românească*, Imprimeria Națională, București, 1939, p.107.

În județul Tulcea din 2.499 firme înregistrate în anul 1940, mai funcționau în 1942 doar 1.722, din care 1.207 erau în proprietatea românilor²²⁰.

2.2.3. Târguri și bâlciuri

În Tulcea în fiecare zi se organizau târguri de cereale. „De două ori pe săptămână, marțea și sâmbăta, se făcea târg de vite în piața Sfântul Gheorghe. În fiecare marți se făcea un târg în piața Carol I, iar sâmbăta în piața Sfântul Gheorghe. Alte târguri nu se organizau”²²¹.

Categoriile de profesioniști din comerț²²² în Tulcea erau după cum urmează: 1.170 diverse categorii de profesioniști din industria mare, mică și de ateliere; 105 categorii din industriile mare și mică; 24 mari agricultori, cu peste 100 ha teren agricol; 5.600 mici agricultori; 45 avocați; 40 contabili; 2 ingineri; 3 dentiști; 17 medici; 2 veterani, toate acestea fiind considerate ca făcând parte din profesiunile libere din Tulcea.

În 1939 se poate observa o diversificare a categoriilor de profesii îmbrățișate de populația orașului: 11 preoți, 29 învățători în școli primare, 42 învățătoare, 26 profesori secunzi, 28 profesori, 8 comisari de poliție, 32 sergenți oraș, 373 funcționari de stat, 18 funcționari de județ, 48 funcționari de comună, 26 funcționari de justiție, 142 contabili, 135 funcționari particulari, 11 magistrați, 49 avocați, 13 doctori, 1480 plugari, 679 pescari, 196 cizmari, 145 croitori, 42 cojocari, 586 comercianți, 42 tâmplari, 60 fierari, 13 fotografi, 63 frizeri, 9 farmaciști, 123 preocupați, 32 ordinari, 4310 muncitori pălmași, 256 hamali, 450 servitori și servitoare²²³.

În ceea ce privește alte categorii de profesioniști constatăm că primarul orașului Tulcea emitea o ordonanță, în 8 februarie 1944, prin care, la art. 1, erau fixate prețurile maxime pentru salariile lucrătorilor independenți:

Meseria	Salariu (în lei / zi)		
	necali-ficați	ajutor de lucrători	calificați
1. Cismar		528	706
2. Croitor bărbați		528	706
3. Croitor damă		528	706

²²⁰ S.J.A.N. Tulcea, *Fond Prefectura Județului Tulcea*, dosar 105 /1941, f.23

²²¹ M.D. Ionescu, *Dobrogea în pragul veacului al XX-lea*, Atelierele Grafice I. V. Socecu, București, 1904, p. 904.

²²² O.O. Șeitan, *Date statistice: (1928-1931), județul Constanța, Caliacra, Durostor și Tulcea*, Tipografia lucrătorilor asociați, Constanța, p. 43.

²²³ S.J.A.N. Tulcea, *Fond Prefectura Județului Tulcea, Serviciul administrativ*, dosar 887/1939, f. 25.

Meseria	Salariu (în lei / zi)		
	necali- ficați	ajutor de lucrători	calificați
4. Dogar	352	440	528
5. Dulgher	352	528	616
6. Electrician	352	616	880
7. Fierar	352	440	528
8. Geamgiu		440	528
9. Hornar		528	616
10. Instalator	352	660	880
11. Lenjer		528	706
12. Mecanic	352	616	880
13. Placator asfalt	396	484	572
14. Plăpumar		528	704
15. Potcovar	352	484	616
16. Sobar	352	572	704
17. Tâmplar	352	528	616
18. Tapițer	352	572	660
19. Tinichigiu	396	616	704
20. Zidar	440	660	880
21. Zugrav	352	660	880

Articolul 3 aducea la cunoștință tuturor contravenienților dispozițiile prezentei ordonanțe: că li se vor aplica sancțiunile prevăzute de Legea nr. 282 publicată în Monitorul Oficial nr. 100 din 1 mai 1943²²⁴.

2.2.4. Instituțiile de credit

În orașul și județul Tulcea creditul era finanțat de 12 sucursale de bănci (din care una franco-română): Banca Națională a României; Banca Românească S.A.; Banca de Scont; Banca Sfatul Negustoresc (cu un capital de 15 milioane lei și un fond de rezervă de 2.262.936 lei); Banca Tulcei (capital 4.500.000 lei și fond rezervă 2.132.170 lei), Banca Dunărea (capital 25 milioane lei și fond rezervă 5.217.612 lei); Banca Agricolă; Banca Creditul Nostru (capital 177.200 lei și fond rezervă 8.041 lei) și 4 sucursale ale Federalei Gurile Dunării, Băncii Plugarilor, Cooperativei Mircea Vodă, Cooperativei Temelia²²⁵.

²²⁴ S.J.A.N. Tulcea, *Fond Primăria Orașului Tulcea, Serviciul Administrativ*, dosar 53, 1943-1944, f. 162.

²²⁵ *Ibidem*.

2.2.5. Agricultura

În regiunea agricolă Tulcea existau 17 proprietari care aveau moșii sub 100 ha, suprafața totală însumând 1.098 ha²²⁶.

În anul 1930 suprafața agricolă a județului Tulcea însuma 839.860 ha care se repartiza astfel: 242.913 ha teren cultivabil; 40.724 ha pășune; 458.490 ha neproductiv, inundabil, cariere și drumuri; 4.051 ha vie; 406 ha diferiți pomi fructiferi; 93.276 ha păduri.

În campania agricolă 1929-1930 suprafața de 242.913 ha teren arabil a fost cultivat după cum urmează: 5.037 ha grâu de toamnă, cu o producție mijlocie de 600 kg/ha; 13.821 ha grâu de primăvară, cu o producție de 500 kg/ha; 3.014 ha secară, cu o producție de 600 kg/ha; 114.420 ha orz de primăvară, cu o producție de 1.050 kg /ha; 30 ha orz de toamnă, cu o producție de 1.050 kg/ha; 16.238 ha ovăz, cu o producție de 880 kg/ha; 63.084 ha porumb, cu o producție de 650 kg/ ha; 967 ha fasole, cu o producție de 1.100 kg/ha; 417 ha rapiță de toamnă, cu o producție de 800 kg/ha; 7.782 ha rapiță de primăvară, cu o producție de 800 kg/ha; 1.307 ha cartofi, cu o producție de 12.500 kg/1ha; 58 ha mazăre, cu o producție de 1.100 kg/ha; 240 ha in, cu o producție de 750 kg/ha; 8 ha cânepă, cu o producție de 1.100 kg/ha; 1.366 ha mei, cu o producție de 1.200 kg/ha; 7.557 ha dughie, cu o producție de 1.050 kg/ha; 122 ha linte; 729 ha grădini zarzavat; 1.586 ha bostănărie; 441 ha diferite plante de nutreț; 1.679 ha ogoare și pârloage²²⁷.

În raportul Camerei de Comerț și Industrie Tulcea, la capitolul agricultură se preciza faptul că s-au făcut progrese în creșterea suprafețelor cultivate față de cele necultivate și necultivabile, creșterea cantitativă a producției, în general, cât și pe unitatea de măsură, îmbunătățirea calității produselor, atât în ceea ce privește acuratețea, cât și greutatea hectolitrică, îmbunătățirea terenurilor de cultură la toate lucrările efectuate atât cu forța manuală, cât și mecanică, creșterea suprafețelor cultivabile la plantele alimentare și industriale, ceea ce a condus la o schimbare a sistemului de exploatare în viitor și a comercializării producției agricole.

În ceea ce privește valorificarea produselor agricole și îndrumarea comerțului de cereale și vite, precum și diferitele produse țărănești, Camera de

²²⁶ *Idem, Fond Consilieratul Agricol Tulcea, dosar 29/1925, f. 20.*

²²⁷ *Idem, Fond Prefectura județului Tulcea, Serviciul Administrativ, dosar 571/1931, f. 1-2.*

Comerț și Industrie din Tulcea a avut o contribuție majoră încă de la înființarea ei. În perioada 1932-1936 tranzacțiile de cereale în oborul Tulcea erau de²²⁸:

Anul	Nr. care intrate în obor	Cantitatea (kg)	Valoarea (lei)
1932	46.051	28.539.650	58.274.621
1933	51.128	32.625.300	58.869.954
1934	27.474	16.466.800	34.282.650
1935	19.144	5.389.600	22.879.880
1936	40.582	24.349.200	69.509.960
Total	184.379	107.370.550	238.817.065

Situația cerealelor în oborul Tulcea în cursul lunii decembrie 1937 se prezenta astfel: grâu vândut 15.000 kg, preț minim 420 lei/kg și maxim 480 lei/kg; orz vândut 1.007.400 kg, preț minim 310 lei/kg și maxim 335 lei/kg; porumb 27.000 kg, preț minim 240 lei/kg și maxim 260 lei/kg; in 2.400 kg, preț minim 580 lei/kg și maxim 700 lei/kg; rapiță brună 2.400 kg, preț minim 450 lei/kg și maxim 500 lei/kg; ovăz 9.600 kg, preț minim 280 lei/kg și maxim 340 lei/kg; rapiță galbenă 7.800 kg, preț minim 350 lei/kg și maxim 415 lei/kg; totalul cerealelor vândute 1.071.600 kg²²⁹.

În orașul Tulcea funcționau firme, proprietăți private, ce aveau ca preocupare comercializarea cerealelor: grecul Antippas I. Matei comercializa cereale, funcționa din 1931; evreul Barșac Ionel făcea comerț cu cereale, comercializa produse coloniale, făină și avea și o exploatare carieră de piatră, iar sediul îl avea în strada Basarabilor nr. 24; Gohman Sara comercializa făină și cereale, avea sediul în strada Babadag nr. 1, firmă deschisă în 1931, radiată în 1948; Marcovici Moritz comercializa cereale și făină, avea sediul în strada Basarabilor nr. 53, deschisă în 1931; Melano Hristu comercializa cereale și deținea o brutărie cu sediul în strada Isaccea nr. 59, funcționa din 1931; Elisa I. Isac comercializa cereale, avea sediul în strada Regina Elisabeta nr. 62, firma înregistrată în Registrul profesioniștilor al Camerei de Comerț și Industrie Tulcea în anul 1932, radiată în anul 1946²³⁰.

²²⁸ *Buletinul Oficial al Camerei de Comerț și Industrie Tulcea*, Anul XXVII, Nr. 2, Tipografia Moderna, Tulcea, 1937, p. 19-32.

²²⁹ *Buletinul Camerei de Comerț și Industrie din Tulcea*, 1936, p. 51.

²³⁰ S.J.A.N. Tulcea, *Fond Camera de Comerț și Industrie Tulcea*, dosar 251/1947-1948, f. 75-95.

În anul 1939 orașul Tulcea beneficia de 74 ha viță-de-vie producătoare direct, 45 ha viță indigenă și 47 ha viță altoită, producția medie la ha fiind de 300-350 decaltri²³¹.

Conform statisticilor, orașul Tulcea dispunea de uneltele agricole și unelte cu tracțiune mecanică după cum urmează: 55 automobile, 2 autocare, 18 camioane, 1 tractor de arat, 1 mașină de treierat, 35 mașini de bătut porumb, 650 mașini de cusut, 85 mașini de scris, 152 tăvălugi de lemn, 170 pluguri cu 2 brazde, 185 pluguri cu 1 brazdă, 5 prășitoare de porumb, 1.036 baroane de fier, 1.100 grape, 58 care cu boi, 1.250 căruțe cu cai, 186 căruțe cu 1 cal, 48 trăsuri, 18 gabriolete, 11 vânturătoare, 1.520 hamuri cu jug, 165 hamuri piept, 550 guri de ham²³².

Într-o dare de seamă realizată în anul 1948 de Inspectoratul Agricol Regional Constanța se face o analiză detaliată asupra mutațiilor ce au avut loc în cadrul proprietății funciare din județele Tulcea și Constanța, mutații generate de venirea aici a cetățenilor români din Cadrilater²³³. Ca urmare a aplicării Tratatului de la Craiova, din 7 septembrie 1940, populația românească din județele Caliacra și Durostor au abandonat: 204.672 ha teren arabil și 18.760 gospodării agricole. În total, din Cadrilater au fost evacuați 21.898 capi de familie, dintre care numai 18.919 au fost proprietari agricoli, restul fiind reprezentați de proprietari urbani, cetățeni fără pământ sau funcționari publici. În schimb, în urma evacuării populației de origine etnică bulgară din județele Constanța și Tulcea au rămas: în județul Constanța 58.413 ha teren agricol; în județul Tulcea 55.854 ha teren agricol. Total: 114.267 ha. În județul Constanța 5.506 gospodării rurale, în județul Tulcea 6.268 gospodării rurale. Total: 11.774 gospodării rurale.

Conform circularei nr. 1.028 din 18 mai 1948 s-au obținut următoarele rezultate: teren atribuit coloniștilor (arabil, grădini, vii, islaz): 117.115 ha; teren atribuit instituțiilor de stat: 6.343 ha; teren rămas disponibil: 19.034 ha; teren neproductiv: 3.328 ha; litigii și schimbări: 906 ha. Total teren identificat și măsurat: 146.726 ha²³⁴.

Ca urmare, s-au stabilit în Dobrogea 12.863 coloniști, din care numai unui număr de 11.297 li s-au făcut acte de proprietate. Acestor coloniști li s-au dat 10.161 gospodării și 2.162 locuri de casă, iar instituțiile de stat au fost

²³¹ *Idem, Fond Prefectura Județului Tulcea, Serviciul administrativ, dosar 887/1939, f. 22.*

²³² *Ibidem, f. 21.*

²³³ *Idem, Fond Prefectura Județului Tulcea, Serviciul administrativ, dosar 1948/1949, f. 70-71.*

²³⁴ *Ibidem, f. 71-73.*

înzestrate cu 217 case și 36 locuri de casă. Au rămas disponibile 1.898 case și 2.400 locuri de casă care s-au afectat fondului de reformă agrară, ca și terenul disponibil de la colonizare. O parte din terenul arabil și o serie de imobile rămase de la evacuării bulgari din Dobrogea s-au repartizat după cum urmează:

- în județul Tulcea: pentru ferma agricolă din comuna Mihail Kogălniceanu s-au repartizat 13 imobile și 1.168 ha; pentru ferma agricolă din comuna Mircea Vodă s-au repartizat 3 imobile și 1.150 ha; pentru ferma agricolă din comuna Casimcea s-au repartizat 3 imobile și 418 ha teren arabil; pentru ferma agricolă din satul Caraibil, comuna Sarinasuf, s-au repartizat 3 imobile și 27 ha teren arabil; pentru ferma agricolă din orașul Tulcea s-au repartizat 2 imobile și 72 ha teren de grădină; pentru ferma agricolă din localitatea Sarica Niculițel s-au repartizat 6 imobile și 78 ha vie²³⁵.

Încheierea lucrărilor de punere în posesie a coloniștilor nu a însemnat și stabilizarea proprietății funciare în Dobrogea. Începând cu luna martie 1948, conform directivelor Partidului Comunist, se declanșează procesul de colectivizare forțată a țăranimii. Toți proprietarii de pământ aveau să fie impuși la plata unor cote, de cele mai multe ori exagerate, neplata acestora ducând la ani grei de închisoare. Pentru a evita aceasta, țăranii, inclusiv cei colonizați între anii 1947-1948, încep să-și predea pământul statului²³⁶.

2.2.6. Creșterea animalelor

Creșterea animalelor a constituit al doilea capital agricol, pe lângă cereale, de aceea agricultorii trebuiau ajutați și stimulați în exploatarea și valorificarea acestui inventar viu. Creșterea animalelor a reprezentat astfel o altă ocupație de bază a populației județului Tulcea.

Printre târgurile de animale mai importante din județ se număra și cel din orașul Tulcea. La 1 aprilie 1926, conform tabelului statistic, în orașul Tulcea existau următoarele categorii de animale: armăsari - 45, cai - 625, iepe - 330, măgari - 245, mânze - 63, cârlani - 580, cârlane - 415, măgari - 55, boi - 2.919, oi - 10.487, capre - 664, porci - 3.400, păsări - 25.000, rațe - 1.485, găște - 503, curci - 187, alte categorii - 95²³⁷.

După datele Serviciului veterinar al județului Tulcea situația numerică a animalelor, pe specii, în perioada 1932-1936 se prezintă astfel:

²³⁵ *Ibidem*, f. 76.

²³⁶ *Idem*, Fond Tribunalului Județului Tulcea, dosar 814/1949.

²³⁷ *Idem*, Fond Prefectura Județului Tulcea, Serviciul Administrativ, dosar 339/1926, f. 19.

Animale	1932	1933	1934	1935	1936
cabaline	44.855	46.507	46.924	45.524	47.960
bovine	55.179	51.379	53.827	44.288	93.294
ovine	187.235	176.140	141.056	178.706	175.308
porcine	27.565	30.917	30.597	20.877	21.658
măgari	577	426	333	309	357
capre	10.357	11.540	10.576	7.736	7.418

Comparând situația anului 1936 cu cea a anului 1932 se constată că în afară de bovine, numărul celorlalte specii este în scădere. Această scădere a numărului de animale poate avea legătură directă cu faptul că prețul animalelor a fost în 1936 cu cca 30% mai ridicat comparativ cu anul 1930. Numărul de animale tăiate pentru consumația populației din cele 5 comune urbane (Tulcea, Sulina, Isaccea, Măcin, Babadag) între anii 1932-1936 s-a prezentat astfel:

Animale	1932	1933	1934	1935	1936
bovine	2.902	3.094	2.979	4.884	5.009
oi, capre, miei	6.405	5.881	3.992	2.312	6.268
porci	1271	1.483	1.318	1.104	493

Principalele târguri de desfacere a produselor animaliere erau Tulcea, Regina Maria și Babadag, iar destinația principală a vitelor vândute o formau Constanța (pentru export) și piețele celorlalte orașe limitrofe: Brăila, Galați și Ismail (pentru consum)²³⁸.

În ceea ce privesc prețurile principalelor articole din piața orașului Tulcea, prezentăm câteva date privind variațiunile prețurilor în detaliu în perioada 1930-1936: - la carnea de vacă - 32 lei/kg (1930), 26 lei/kg (1931), 16 lei/kg (1932), 14 lei/kg (1933-1935), 18 lei/kg (1936);

- la lapte de vacă - 5 lei/litru (1930-1931), 4 lei/litru (1932-1936)²³⁹.

Din statistica realizată de chestura poliției Tulcea la 1 ianuarie 1937 numărul animalelor crescute de populație era următorul: 1.156 cai; 1.216 boi; 2 bivoli; 5.098 oi; 368 capre; 289 porci; 2.968 catâri; 2.968 găini; 180 găște; 680 rațe; 115 curci; 952 porumbei; 98 stupi sistematici²⁴⁰.

²³⁸ *Buletinul Oficial al Camerei de Comerț și Industrie Tulcea*, Anul XXVII, Nr. 2, Tipografia Moderna, Tulcea, 1937, p. 42-44.

²³⁹ *Ibidem*, p. 121.

²⁴⁰ S.J.A.N. Tulcea, *Fond Prefectura Județului Tulcea, Serviciul administrativ*, dosar 774/1937, f. 63.

2.2.7. Subramuri meșteșugărești

În *Monografia Camerei de Comerț și Industrie Circa XI Tulcea*, întocmită și publicată cu ocazia aniversării a 50 de ani de la realipirea Dobrogei la Patria Mamă, se făcea o analiză pe scurt a situației orașului și județului Tulcea. În ceea ce privește evoluția comerțului tulcean se preciza faptul că înainte de Primul Război Mondial, datorită calității și cantității excelente a cerealelor – în special a orzului –, exportul era în plină afirmare. Nu se poate afirma același lucru pentru anul 1928, exportul având nevoie de sprijinul membrilor Camerei de Comerț pentru a reveni la normal.

Lipsa căilor de comunicație se număra printre factorii care contribuiau la problemele comerțului tulcean; existența unei legături ferate între Tulcea și Constanța ar fi contribuit la o mai mare vizibilitate a comerțului tulcean, ar fi venit în sprijinul exploataării pescăriilor care, printr-un transport rapid, puteau evita inconvenientele transportului pe apă.

Printre bogățiile solului județului și orașului Tulcea se înscriau cerealele, lemnul, peștele, stuful, precum și carierele de piatră, în număr de peste 160, cu diferite denumiri, exploatarea unora dintre ele depășind 80 de ani²⁴¹.

2.2.7.1. Subramura textile

Ceea ce a contribuit la dezvoltarea unei subramuri textile în orașul Tulcea a fost în primul rând lâna, deoarece localnicii creșteau oi și puteau pregăti materia primă acasă, urmând apoi bumbacul, inul și cânepa. Având materia primă la îndemână, s-au deschis în orașul Tulcea atât fabrici de frânghii și scule pescărești, cât și ateliere de frânghii, covoare și țesătorii. Produsul finit al acestor fabrici depășeau granițele interne, astfel că în anul 1930 prin portul Tulcea au plecat în țară și străinătate 6.991 t frânghie²⁴².

„Fabrica de frânghie și scule pescărești Efim Vladimirof”, cu sediul în strada Basarabilor, nr. 16 și ateliere în strada Griviței, nr. 54, funcționa din anul 1921, cu un capital de deschidere de 16.000 lei aur. Folosind un număr de 6 lucrători, producea circa 120 t frânghie. În 1948 fabrica este preluată de Întreprinderea de Industrie Locală²⁴³.

²⁴¹ ****Monografia Camerei de Comerț și Industrie Circa XI Tulcea*, Tulcea, 1928, p. 9-27.

²⁴² S.J.A.N. Tulcea, *Fond Căpitania portului Tulcea*, dosar 33 /1929-1930, f. 183-184.

²⁴³ *Buletinul Camerei de Comerț și Industrie Tulcea*, Nr. 2-4, 1932, p. 59.

În orașul Tulcea funcționa din 1922 „Fabrica de covoare D.A. Cosmeta”. În anul 1928 această fabrică avea 40 de angajați și deținea un capital de 15.000 lei aur²⁴⁴.

În orașul Tulcea existau 7 proprietari de darace, încă funcționabile la 17 mai 1947: proprietatea lui Stoian Minciu cu sediul în strada Basarabilor nr. 51; proprietatea lui Stoian Ioan cu sediul în strada Basarabilor nr. 61; proprietatea lui Constantin I. Dincă cu sediul în strada Basarabilor nr. 69; proprietatea lui Dumitru Penu cu sediul în strada Basarabilor nr. 99; proprietatea lui Toza Foti cu sediul în strada Regina Elisabeta nr. 126; proprietatea lui Ichim Serghei cu sediul în strada Isaccea nr. 114; proprietatea lui Nicola Știrbeț cu sediul în strada Mahmudiei nr. 142²⁴⁵.

15

La Cuza-Vodă Strada Ștefan-cel-Mare No. 15
alturi de magazinul d-lui Jordan Dobreff

15

Se aduce la cunoștința Onor. public Tulcean, precum și din în-
treaga județ, ca în ocazia S.C. SĂRBĂTORI DE PAȘTI

Marele magazin
de Haine Gata

LA
CUZA-VODA
Tulcea

15

alături de
magazinul de coloniale
al d-lui Jordan Dobreff
sub
Clubul Comercial

Nu cumpărați până nu veți vizita magazinul LA CUZA-VODA

TULCEA, STR. ȘTEFAN-CEL-MARE, 15

a adus un mare TRANSPORT de HAINE BUNE și FRUMOASE
confectionate din stofele cele mai fine, și după ultima moda, pentru
BĂRBAȚI, DAME și COPIL, necesarul nimic pentru a saldaace ce-
rșoșle Onor. nrele clientele celi și onor. publice în general, nrele au so-
sortat magazinul cu tot ce depinde de această branșă, pentru sezonul
de PRIMĂVARĂ și VARĂ, precum:

Parlezieri Englezești, fino	Parlezieri separate, fino
Costume Moderne, diferite calități și	Costume moderne pentru Bieți
centuri, croite după ultima	Costume de Sport și Vânătoare
modă	Șcimele pentru copii și
Parlezieri și Pelerine de empuic im-	Mătraze Berlizeze
portabile	

Pe lângă aceasta am adus un mare asortiment de STOFE pentru
OMENZI, din fabricile cele mai renumite și vând cu metru cu pre-
țuri reduse. Asemenea am adus un mare transport de MANTILE DE
DAME pentru primăvară, de Mălăși și Șapca, impermeabile și englezești
pe cari le vând cu prețuri fabuloase de cinstite.

Îng deei pe Onor. public a nu cumpăra până ce nu va vizita ma-
gazinul meu spre a se convingea de calitatea și prețurile mărfurilor.

Păstrați bine adresa magazinului
meu, care concurează cu celelalte
similare de această branșă.

M.O.ROSENTHAL

Strada Ștefan-cel-Mare No. 15

Nu cumpărați până nu veți vizita magazinul LA CUZA-VODA

TULCEA, STR. ȘTEFAN-CEL-MARE, 15

Să Clubul Comercial și Industrial
alturi de Magazinul d-lui Jordan Dobreff

Desfacere Totală

Autorisată de onor Primarie sub
No. 4056 din 4 Mai 1901

Magasin de Manufactură și Galanterie

„LA MASCOTTA“

25 Str. Regina Elisabeta 25.

T U L C E A

*Am onôre a aduce la cunoșcința onor
Public că din cauza retragerel din co-
merciă lichides Bogatul meu asortiment
de mărfuri de manufactură și galan-
terie precum:*

Stofe de lână și de mătase, Cretone,
Stamburi, Toiluri, Percale, Crena-
dine, Oxforduri, Lingerie de damă,
bărbați și de copii, Plușuri, Catifele,
Garnituri de pat și de masă, Prôsôpe,
Postavuri, Croschette, Incălțăminte,
Manuși de piele de lână și bumbac,
Cravate, Dantele, Pasmanterie, Bro-
derie, Panglicărie, Năsturărie și alte
diferite garnituri de rochii Evantaile
corsete, flori, Pene cu accesorii de
croitorie de damă, și de bărbați,
Parfumerie, Sapunuri de toaletă, um-
brele, Bastone, Mușamale etc. etc.

Cu precieri uimitor de estine,
rugând pe onor public de a profita
de această rară ocaziune.

Moriz H. Gottesmann

²⁴⁴ S. Lascu, *Din istoricul industriei românești interbelice. Principalele componente ale ramurilor de profil din Dobrogea (II)*, în „Pontica”, XX, Constanța, Muzeul de Istorie Națională și Arheologie, 1987, p. 276.

²⁴⁵ S.J.A.N. Tulcea, *Fond Prefectura județului Tulcea, Serviciul Administrativ*, f. 9.

„LA MILION“ **Unicul magazin din oraș**
 care ține recordul magazinelor din străinătate

TULCEA, STRADA ELISABETA-DOAMNA (colț cu str. Sf. Nicolae)

Pentru sezonul de vară am asortat magazinul meu cu tot ce e mai nou, precum:

Taftale pentru Rochii și Bluze, Marchizet cu și fără
 bordură, Sua-Erieru, Rochii de broderii, Volaje p. rochii, Scharmez,
 Mouselin de lână Cotton, Batist, Lână și Crepelinuri p. spălat,
 Panama, Lenajuri, Șeviot, Cașmir serge Stofă engleză, Mătăsuri,
 Saten Douchez pentru plăpumi, Saffo, Mesalină, Poinje, Etamină.
 Pânzeturi, Olandă, Chifon, Croidon, Gradel, Saten, Damascuri, In-
 dian, Zifiruri, Picheturi, Cretoane, Nanghin, Perdele, Mușamale,
 Storuri, etc. — Lingerie p. Dame: Mare asortiment de juupoane,
 bluze, Matineuri, șorțuri, etc. Renumitele corsete P. D. Articole p.
 nunți și botezuri. Furnituri p. croitorie. — Lingerie pentru bărbați
 și tot felul de articole de galanterie.

Vizitați deci cu toții Magazinul **„LA MILION“**

Alte ateliere de croitorie și darace de lână care au funcționat în orașul Tulcea și au fost înregistrate în registrul profesioniștilor al Camerei de Comerț și Industrie Tulcea au fost: Penu N. Penu deținea darac de lână și tricotaș, înregistrat din anul 1941; Știrbet D. Nicolaie deținea darac de lână și atelier de fierărie în strada Mahmudiei nr. 142, înregistrat din anul 1938; Mive Șfarteman deținea atelier croitorie; Pavel Brislov deținea atelier croitorie numit "Universala"; Marcu Goldemberg, Rafail Herscovici, Petru Boicobff dețineau ateliere de croitorie; Apostălescu Dumitru zis Vill deținea croitorie în strada Babadag, înregistrat din 1931, atelierul a fost radiat în 14 mai 1946; Mironov I. D. Pavel, deținea croitorie cu sediul în strada Regina Elisabeta nr. 70, înregistrată din anul 1938; Ifrim Vladimirov deținea o fabrică de frânghie; Talașcovici Arnold deținea atelier de frânghie în strada Mircea Vodă nr. 67, înregistrată din 1932; Iani Caragioglu fabrica covoare; Hrirsch I. Clara deținea firmă de manufactură, haine gata, pălării, șepci bărbățești și galanterie cu sediul în strada Babadag nr. 30 înregistrată din anul 1931; Pivnicov Gr. Dionisie comercializa îmbrăcăminte și obiecte bisericesti în strada Regina Elisabeta nr. 42, apoi s-a mutat în strada 23 August nr. 38, înregistrată din anul 1931; Zilberman Bernard comercializa stofe și manufactură, lânărie în strada Regina Elisabeta nr. 76 apoi s-a mutat în aceeași stradă la nr. 78, înregistrată din anul 1931; Schwartz Avram deținea atelier croitorie și stofe în strada Regina Elisabeta, înregistrată din anul 1931²⁴⁶.

²⁴⁶ S.J.A.N. Tulcea, Fond Camera de Comerț și Industrie Tulcea, dosar 251/1947-1948, f. 75-95.



2.2.7.2. Subramura pielărie

Cea mai importantă și cunoscută întreprindere de prelucrare pielărie din județul Tulcea era „Fabrica de tăbăcărie Talpa”. Deschisă în Tulcea din anul 1919, această fabrică era sucursala a S.A. Talpa din București.

În anul 1926 sucursala din Tulcea avea un număr de 86 angajați cu ajutorul cărora reușea să producă 10.000 kg talpă, 5.000 kg piele și 5.000 perechi opinci pe săptămână²⁴⁷.

În 1928 a fost ridicată o construcție specială (de beton) pentru cazanul cu aburi și instalată o uzină proprie de energie electrică cu motor Diesel 260 HP. Doi ani mai târziu, în curtea fabricii s-a construit o clădire în care au fost instalate 4 valțuri de presat talpă.

Producția fabricii s-a mărit considerabil, fiind apreciată ca un element de prim ordin în viața economică și industrială a orașului Tulcea, contribuind la înlăturarea, aproape în întregime, a șomajului acestui oraș. În 1936 forța motrice ajunsese la 260 C.P., numărul lucrătorilor la 250²⁴⁸.

În anul 1943 suprafața clădirilor și a terenului însuma 19.666 mp, cu o valoare de 9.219.058 lei; mașinile și instalațiile erau evaluate la suma de 14.544.723 lei²⁴⁹. Ca materii prime erau folosite pieile brute, extractele tenante din care se confecționau talpa, blancul, iuful, meșina, opincile și sevrele.

²⁴⁷ S. Lascu, *op. cit.*, p. 275.

²⁴⁸ ****Indicatorul industriei românești*, București, 1925, p. 125.

²⁴⁹ S.J.A.N. Tulcea, *Fond Prefectura județului Tulcea, Serviciul administrativ*, dosar 1149 /1943, f. 32.

Producția fabricii s-a menținut la nivelul cantitativ superior până în anul 1939 când sursele de materii prime s-au blocat, au scăzut și s-au raționalizat, devenind total insuficiente pentru forța motrică și capacitatea de producție a fabricii. Numărul personalului a scăzut la 37 lucrători, iar cel de conducere și auxiliar la 7 persoane.

Situația producției (pe bucăți) a pieilor lucrate în perioada 1938-1942 și valoarea vânzărilor se prezintă în tabelul următor:

Piei lucrate	1938	1939	1940	1941	1942
bovine	39.393	41.662	24.091	6.555	1.648
cai	1.652	2.122	3.021	481	194
oi, capre, porci	28.304	30.665	40.791	14.260	2.014
Valoare (lei)	57.479.458	59.479.064	51.618.232	24.893.547	602.198.31

În luna septembrie 1944 fabrica își încetează activitatea, muncitorii sunt transferați la centrala S.A.R. Talpa din București. Din lipsa materiilor prime, este închis și magazinul de încălțăminte Talpa situat pe strada Regina Elisabeta nr. 79²⁵⁰.

În registrul profesioniștilor al Camerei de Comerț și Industrie Tulcea au fost înregistrate cizmării, curelării, hămurării după cum urmează: ateliere de cizmărie dețineau Filip Asadur; Zeilic Zilberman; Șmil Zilberman cu cizmăria Gustul Parisian; Alexe D. Hristof; Alexe Gaidaref; Stoicu Costel; Constantin Velban; Alecse Ifrim; Andrei Iumian; Ivan Naum; Iordan Gheorghief; Ieren Issman; Petru I. Ivanof; Balciu Mimef; Fich Fisel Aurelian; Ion Stoianof; Ștefan Cazacof; Ivan Ivanof; Petcu Nicolai; Veliciu Dumitrof; Radu Stamate; Dumitru Munciu; Nicolai Dobre; Storr Dimisiageghim; Iani Cuzagioglu; armeanul Bodrighian Rupen cu sediul în strada Babadag nr. 14, înregistrată

**Vechiul magazin și atelier
de încălțăminte
al -D-lui I. NICOLAU
„LA CISMA DE AUR”**

Tulcea — Str. Elisab. Doamna — Tulcea

Aduce la cunoștința întregului public atât din oraș cât și din județ, că pentru sezonul de vară, este asortat cu tot felul de încălțăminte pentru Dame, Bărbați și Copii, lucrate numai în propriul atelier, după ultimele capricii ale modei. Comenzile se execută prompt, din cel mai fin material adus din străinătate, și cu prețurile convenabile.

Rugăm vizitați atelierul de încălțăminte „La cisma de aur“ I. Nicolau.

²⁵⁰ *Idem, Fond Căpitănia Portului Tulcea, dosar 33 /1929-1930, f. 183.*

din anul 1931; Baciuc Andrei cu sediul în strada Ștefan cel Mare 37, înregistrat din 1932; Zilberman Smil cu sediul în strada Babadag nr. 36, înregistrat din 1931, radiată în 1949; Peta Gheorghe deținea atelier încălțăminte și cizmărie în strada Regina Elisabeta nr. 98, înregistrat din 1931; Stoia Cristea deținea cizmărie în strada Regina Elisabeta nr. 82, înregistrat din 1932; Ignat Amoruțiu deținea curelăria cu sediul în strada Basarabilor nr. 44; Sârbu G. Niculina deținea atelier curelărie în strada Concordiei nr. 2, înregistrat din 1938.

Hămurării deținea Petre I. Norin, Ignat Amoruțiu, Gavrilă Sârbu, Gheorghe Stănescu, Negip Suliman. Dascălu I. Constantin deținea atelier hămurărie și curelărie pe cont propriu cu sediul în strada Mahmudiei nr. 8; Ivanov Eftimie deținea hămurărie în strada Babadag nr. 29, înregistrată din 1938.

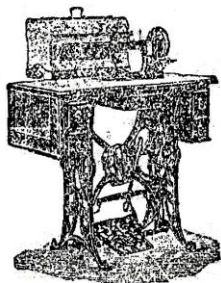
Proprietari de opincării în Tulcea erau frații Iordanof și Gheorghe H. Veliciu; Alaicescu A. Ilie deținea magazin de încălțăminte și galanterie cu amănuntul în strada Regina Elisabeta nr. 19, înregistrat din 1944; Bespalencu D. Iacob comercializa căciuli și deținea atelier de cojocărie cu sediul în strada Basarabilor nr. 25, înregistrat din 1939; Buzoianu Gheorghe deținea ateliere de pielărie, opincărie și tăbăcărie în strada Portului; Burlacu T. Tănase deținea tăbăcărie, opincărie, cizmărie și pielărie cu amănuntul cu sediul în strada Portului 9; Dumitriu D. Mihail comercializa încălțăminte de gata și deținea un atelier de cizmărie în strada Ferdinand nr. 2, înregistrat din 1945; Gheorghe Simion deținea un atelier cojocărie cu sediul în strada Regina Elisabeta nr. 112, înregistrat din 1940; Grigore D. Anton comercializa pielărie și accesorii de încălțăminte cu sediul în strada Regina Elisabeta²⁵¹.

O Ghiată Solidă
Eftină și frumoasă
L A
ZELIC ZILBERMAN

Magazinul și atelierul de încălțăminte
MOISE PETRESCU
„LA ROȘIORUL“
Tulcea, Strada Ștefan cel Mare No. 35.
Asortat cu tot felul de încălțăminte, gata și de comandă.
PREȚURI MODERATE

²⁵¹ *Idem, Fond Camera de Comerț și Industrie Tulcea, dosar 251/1947-1948, f. 75-95.*

Atențiune! E în interesul fiecărui cumpărător pentru Mașine de Cusut, și orice fel de încălțăminte a vizita magazinul
„LA CIZMA MARE“
G. H. N. NADARLISKY
 Tulcea—Str. Elisabeta D-na No. 73—Tulcea
 (CASA PROPRIE)



Cele mai estine **MAȘINE DE CUSUT** sistem **SINGIER**
KEPICH, NAUMAN, FENIX p. familii, croitori, cis-
 mari, etc. precum și toate accesoriile

Ace, Curele, Gume, Sufeici, Plochi,

Sirme, Ulei pentru Mașine și altele

Se primesc și reparații de Mașini de Cusut

Cele mai bune și solide **INCALȚĂMINTE**
 pentru **BARBAȚI, DAME și COPII**

Se primește ori și ce fel de Incălțăminte de Comanda
 Toate acestea se efectuează cu prețuri reduse

Se primește reparații de încălțăminte

Nu cumpărați din altă parte până nu veți vizita magazinul meu

2.2.7.3. Subramura prelucrarea lemnului

În condițiile în care existau însemnate suprafețe cu păduri, mai ales în nordul Dobrogei, era normal să se dezvolte aici o industrie a lemnului. Reprezentativă pentru subramura prelucrării lemnului era „Fabrica de cherestea a lui Alexe Avramide” din orașul Tulcea. Fabrica a fost parțial distrusă în timpul Primului Război Mondial, dovadă stând documentele de arhivă care păstrează cererea domnului Alexe Avramide pentru repunerea în funcțiune a fabricii de cherestea, cerere înregistrată de către Consiliul de Igienă al Județului Tulcea în data de 27 mai 1919. Proprietarul solicita permisiunea pentru reconstruirea și punerea în funcțiune a fabricii de cherestea și morii pentru măcinat cereale, situate în orașul Tulcea, strada Isaccea, în apropierea malului Dunării. Pentru o bună funcționare fabrica și moara trebuiau să îndeplinească câteva condiții: ”atât curțile unde staționau căruțele, cât și interiorul morii trebuiau să fie pietruite sau pavate; să aibă în dotare o pompă pentru incendiu; deșeurile să fie transportate în locurile amenajate din afara orașului; să aibă latrine igienice; să existe depozit pentru benzină, construit din piatră sau cărămidă, departe de localul instalației”²⁵².

În anul 1940 Fabrica de cherestea a lui Alexe Avramide, preluată de către fiul cel mare al acestuia Adrian Avramide, funcționa cu 34 muncitori calificați

²⁵² *Idem, Fond Prefectura Județului Tulcea, dosar 111/1919, f. 15.*

și 4 necalificați. Din veniturile fabricii, proprietarul donează în luna octombrie 1940 suma de 20.000 lei, pentru ajutor legionar.



Zona cu Fabrica de cherestea și moara familiei Avramide

Pe lângă această fabrică, mai funcționa una mai mică, cu proprietar evreu, Smil Haimonovici; avea 8 lucrători²⁵³.

Dintr-un raport al Căpităniei Portului aflăm că în 1931 în Tulcea existau 8 ateliere de construit bărci și poduri plutitoare: Henofont Vidinieș, cu sediul în strada Portului nr. 2, înregistrată în 1931, radiată în 1946; Andrei Bogacev; Evrofei Vicolov deținea atelier de construcție bastimente cu sediul în strada Portului nr. 29, înregistrat în 1943, radiat în 1946; Pimen Graciov, Aeji Mateev, Chersan Timofei, Teopent Ivanov, Haralambie Armarachis²⁵⁴. Pe lângă Administrația Pescăriilor Statului funcționa atelierul de bărci al lui Evanghelie Malizis²⁵⁵.

În perioada 1931-1935 din pădurile orașului Tulcea s-au exploatat și comercializat materiale lemnoase de lucru în cantitate de 6.560 mc; materiale de foc de diferite esențe în cantitate de 97.218 mc, crăci grămezi 7.766 mc, butuci 793 mc, valoarea tuturor materialelor exploatate și comercializate reprezentând suma de 5.043.502 lei²⁵⁶.

Registrele profesioniștilor aparținând Camerei de Comerț și Industrie Tulcea menționează în oraș ateliere de tâmplărie, cherestea și mobilă. Astfel de ateliere dețineau Sandi Korbuli, Niculai Dobre, Froica Leibovici, David

²⁵³ *Idem, Fond Camera de Muncă*, dosar 110/1940-1941, f. 90.

²⁵⁴ *** *Buletinul Camerei de Comerț și Industrie Tulcea*, Nr. 1-2, 1932, p. 25-80.

²⁵⁵ *Idem, Fond Căpitănia Portului Tulcea*, dos. 39 /1931, f. 28.

²⁵⁶ *Buletinul Oficial al Camerei de Comerț și Industrie Tulcea*, Anul XXVII, Nr. 2, Tipografia Moderna, Tulcea, 1937, p. 31.

Goldstain, Iosif Naumov, Boris Sfetca, Iancu Isovici, Haim Spigher, Grigore Mănase, Ilie Mihăilescu, Ciceron Vasiliu, Ion State, Muhan Nedelman, Gheorghe Petre, Dumitru Vâlceanu; Andreev I. Gherasim comercializa mobilier și deținea atelier tâmplărie în strada Sf. Nicolae nr. 46, din 1938 mutat sediul în strada Basarabilor nr. 39; Bercovici S. Isac deținea depozit de cherestea în strada Isaccea nr. 116, înregistrat din 1938; Leibovici Luci deținea depozit cherestea în strada Isaccea, înregistrat din 1931, radiat în 1946; Nichifora D. Constantin deținea atelier tâmplărie, mobile, binale, geamuri și coloniale în strada Babadag nr. 17, înregistrat din 1932; Popovici Nichifor deținea atelier de dogărie în strada Eminescu nr. 21, înregistrat din 1931; Popa N. Sandu deținea atelier de dogărie în strada Isaccea nr. 57, înregistrat din 1931²⁵⁷.

2.2.7.4. *Subramura prelucrarea produselor chimice*

În orașul Tulcea nu putem spune că s-a dezvoltat o industrie de prelucrare a produselor chimice, documentele arhivistice menționează câțiva proprietari care fie produceau sau doar comercializau diferite produse care aveau legătură cu industria chimică.

„Fabrica de săpun și derivate al Ancăi Dragomirescu” avea sediul pe strada Regina Elisabeta nr. 172, înregistrată în registrul profesioniștilor al Camerei de Comerț și Industrie Tulcea din anul 1943; „Fabrica de săpun și lumânări” a lui Ivan Ivanov cu sediul în strada Mahmudiei nr. 43; „Atelierul de lumânări al Anei Stestarov” avea sediul pe strada Potcovari nr. 14, funcționa din anul 1928; „Atelierul de lumânări a lui Aleksandru Borșăș”; Comșa Dumitru deținea o spălătorie chimică în strada Isaccea nr. 145, radiată în 25 iunie 1948²⁵⁸.

2.2.7.5. *Subramura prelucrarea ceramicii și a materialelor de construcții*

În ceea ce privește materia primă necesară dezvoltării unei asemenea industrii, pe teritoriul județului Tulcea se găsea din abundență argilă, piatră calcaroasă, granit, caolin acestea contribuind la dezvoltarea unei industrii meșteșugărești în domeniul ceramicii și al materialelor de construcții. În perioada 1919-1948 în orașul Tulcea existau următoarele ateliere: Rutta Felice deținea atelier sculptură în marmură și construcții, în strada Isaccea, nr. 79, înregistrat din anul 1931; Iacobini Paul deținea fabrică de cărămidărie, vărărie, olărie smălțuită și derivatele lor, în strada Isaccea, de asemenea, mai deținea atelier de fierărie, vopsitorie și articole tehnice și un depozit de lemne, în strada Regina Elisabeta, nr. 130, înregistrat din anul 1931, radiat în 1946; Anastasiu

²⁵⁷ *Idem, Fond Camera de Comerț și Industrie Tulcea*, dosar 251/1947-1948, f. 75-95.

²⁵⁸ *Ibidem*.

Anastasia comercializa sobe de teracotă și articole ceramice cu amănuntul în strada Regina Elisabeta, nr. 2, s-a mutat în strada Isaccea, nr. 13 în anul 1943, radiat în 1947; Bănică Neculae deținea atelier sculptură în piatră și construcție în strada Basarabilor, nr. 169, înregistrat din 1944; Filip I. Petre deținea atelier de olărie și smalt, tinichigerie în strada Babadag, înregistrat din anul 1941; Ghenaf Gheorghe deținea atelier olărie și tinichigerie în strada 23 August, nr. 90, înregistrat din 1931; Gheroghiu Iancu deținea atelier de olărie, vărărie și tinichigerie în strada Babadag, nr. 13, înregistrat din anul 1931; Stalide Mihail deținea atelier de olărie, vărărie, cărămidărie în strada Isaccea, nr. 178, s-a mutat la nr. 177 din 25 iunie 1931²⁵⁹.

2.2.7.6. Subramura prelucrarea materiilor prime

În orașul Tulcea dețineau fabrici de mezeluri Herman Elias, cu sediul în strada Isaccea, nr. 87; Popescu Alexe, cu sediul în strada I.C. Brătianu, nr. 8; Gustav Schiller, în strada Mircea Vodă, nr. 31; Aftene D. Ion comercializa mezeluri și deținea bodegă în strada Regina Elisabeta; Calciu Gr. D. Anastasia deținea băcănie și mărunțiș, firmă înregistrată din anul 1935; Doiciu I. Iordan deținea măcelărie în Piața Sf. Gheorghe, Ghereta 9 din 1942; Petala Nicolae deținea măcelărie în strada Mahmudia, nr. 58, înregistrată din anul 1931; Vergati Iani deținea băcănie în strada Isaccea, nr. 29, s-a mutat în strada Isaccea, la nr. 19, înregistrată din 1931; Vihristenau Gavrilă deținea băcănie și mărunțiș în Piața Sf. Gheorghe, înregistrată din anul 1931, radiată în 1949²⁶⁰. La aceeași adresă funcționa și Societatea Cazacof, cu 10 lucrători și un capital investit de 11.000 lei aur. Această societate confecționa sobe și cazane diverse de tablă²⁶¹.

Prima fabrică de mezeluri

Gustav Schiller

Piața Sf. Gheorghe

Ghereta No. 8

Zilnic mezeluri proaspete:
Crenvîrst, Parizer, Șuncă,
Slănină, Lebervurșt, etc.

Specialități de diferite vă-
naturi.

MEZELARIA

Ionel Dimitriu

Str. Reg. Elisabeta 66

(Lângă „Cuculas & Iscquiris“)

CU SUCURSALA

Piața Sf. Gheorghe 5

zilnic asortată cu tot felul de

mezeluri proaspete

Bine cunoscuta
și apreciată

MEZELĂRIE de LUX

CONST. CIUREA

Tulcea, str. Reg. Elisabeta

a deschis un raion special

de Bombonerie fină

Biscuiți, Locumuri, dra-
geuri,—cum și un vi-
trou de

VNURI DESERT

LIQUERURI

SIROPURI de fructe

Onorata clientelă cunoaște
deviza magazinului: Calitate
bună prețuri convenabile.

²⁵⁹ *Ibidem.*

²⁶⁰ *Ibidem.*

²⁶¹ O.O. Șeitan, *op. cit.*, p. 52.

2.2.7.7. *Subramura morărit*

Sezonov Alexe deținea o moară de măcinat porumb în strada Libertății, nr. 60, înregistrată din anul 1935. Moara „Progresul”, cu presă de ulei, proprietate a lui Mihai Delly, funcționa pe strada Isacței, nr. 118. Dănilă Gridin deținea fabrică de uleiuri vegetale cu sediul în strada Isaccea, nr. 112, înregistrată din anul 1939. Moara cu presă de ulei a lui Sava Maslaev și a lui Terente Lisov a fost înființată în 1921.

Grigore Hrisafi deținea brutărie și moară în strada Isaccea, înregistrată din anul 1931, radiată în 1948. Cernevsu Pavel deținea fabrică de ulei în strada Isaccea, nr. 102, înregistrată din anul 1931. Hrisafi Gheorghe deținea presă de ulei țărănească și moară de măcinat în strada Isaccea, nr. 127, înregistrată din anul 1941²⁶². Ihil Simionovici și Gh. Lichiardopol dețineau o moară cu sediul în strada Babadag, nr. 58²⁶³.

Avram Sezonov, Ihil Simionovici, Ichim Serghei Gridin, Sava Masleev Terente dețineau moară de făină și ulei; Adrian Avramide, Ion Ruse, Isidor Melente, Simion Bogacior dețineau moară de făină²⁶⁴.



2.2.7.8. *Subramura panificație și paste făinoase*

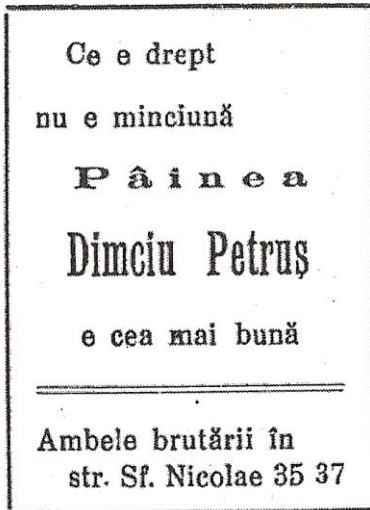
Dimovici Blagai deținea brutărie în strada Babadag, nr. 88, înregistrată din anul 1931, radiată în anul 1948; Dimciu Garafil deținea brutărie, lăptărie și

²⁶² S.J.A.N. Tulcea, *Fond Camera de Comerț și Industrie Tulcea*, dosar 251/1947-1948, f.75-95.

²⁶³ Stoica Lascu, *Din istoricul industriei românești interbelice. Principalele Componente ale ramurilor de profil din Dobrogea (I)*, în „Pontica”, XIX, Muzeul de Istorie Națională și Arheologie Constanța, 1986, p. 215-216.

²⁶⁴ S.J.A.N. Tulcea, *Fond Prefectura Județului Tulcea, Serviciul Administrativ*, dosar 532/1930, f. 13.

delicatese în strada Regina Elisabeta, nr. 62, înregistrată din anul 1941; Nedelcu Teodor deținea brutărie în strada Buna Vestire, nr. 51-53, înregistrată din anul 1931, radiată în anul 1946; Petruș Dimciu deținea făinărie, brutărie, manufactură, galanterie și comision în strada 14 Noiembrie, nr. 2, înregistrată



din anul 1931, radiată în 1946; Ursache Andrei comercializa covrigei și simigerie cu sediul în strada 23 August, nr. 120, înregistrată din 1942; Arnăutu Cristache deținea brutărie în strada Isaccea, nr. 92, radiată în 1948; Tomici Boris avea brutărie în strada Sf. Nicolae, nr. 37; Urzică Ion avea brutărie în strada Mahmudia, nr. 69, înregistrată din anul 1931, radiată în 1948. Albanzul Atanasovici Stoian deținea brutărie în strada Mahmudiei, nr. 1, radiată în 1948; Andrei I. Andrei deținea brutărie pe cont propriu în strada Victoriei, nr. 53, radiată în 1948²⁶⁵.

În documentele de arhivă se păstrează ordonanța emisă de Primăria Tulcea, nr. 2715 din 29 mai 1944, în care se precizează prețurile care trebuiau practicate de către comercianții de pâine și făină după cum urmează: ”făina populară urma să fie vândută cu 56,30 lei kg, iar pâinea populară trebuia să fie vândută cu 31 lei bucata; pâinea populară trebuia să cântărească 600 grame. Pâinea populară trebuia să se fabrice și să se vândă 6 zile pe săptămână, câte 300 grame pâine pentru fiecare persoană pe zi și numai pe bază de cartelă. Lunea nu se va fabrica și nici nu se va vinde pâine populară. Pâinea trebuia să fie fermentată, frământată, coaptă și ștanțată cu inițialele fiecărui brutar. Verificarea pâinii se va face la orice oră din zi, vânzarea pâinii începând numai după ora 6 dimineața, iar brutăriile vor fi deschise numai până la ora 14, pentru control și evitarea aglomerației.

Pâinea care nu avea greutatea corespunzătoare și cea prost fabricată se confisca, iar brutarul și vânzătorul erau dați în judecată penală pentru delictul de înșelăciune și speculă ilicită; patronii brutari și vânzătorii erau obligați să se poarte cuviincios cu cumpărătorii”²⁶⁶.

²⁶⁵ *Idem, Fond Camera de Comerț și Industrie Tulcea, dosar 251/1947-1948, f. 75-95.*

²⁶⁶ *Idem, Fond Primăria Orașul Tulcea, Serviciul administrativ, dosar 53, 1943-1944, f. 83.*

2.2.7.9. Apele gazoase

Societatea anonimă pe acțiuni *Unirea*, fabrica de băuturi gazoase și minerale Tulcea, înființată în 17 mai 1907, avea sediul în orașul Tulcea, pe strada Isaccei, nr. 91. Numărul acțiunilor la înființarea societății a fost de 20.000 lei, împărțit în 100 lei bucata nominal fiecare. În 23 februarie 1912 capitalul social al societății crește la 60.000 lei, prin emisiunea a 300 acțiuni în valoare de



100 lei fiecare. În anul 1924 capitalul societății crește la 500.000 lei, iar în anul 1940, capitalul societății va atinge valoare de 1.000.000 lei.

În anul 1939 producția fabricii s-a ridicat la 190.800 litri

băuturi gazoase, cu o valoare brută de 1.635.834 lei; pentru anul 1943 s-au produs 96.000 litri, cu o valoare de 4.697.945 lei; pentru anul 1944 s-au produs 112.200 litri, cu o valoare de 4.984.531 lei. În concluzie, producția pentru anii menționați s-a ridicat la 399.000 litri băuturi gazoase, cu un venit brut încasat în valoare totală de 11.318.310 lei²⁶⁷. Din bilanțul general întocmit la 31 decembrie 1944 constatăm că valoarea capitalului social rămăsese la nivelul anului 1940, fondul de rezervă însemnând 600.000 lei; pentru casa de ajutor al personalului se alocase 108.957 lei; valoarea dividendelor neridicate era de 201.516 lei; valoarea pierderilor și profitului însemna 708.396 lei; un total pasiv de 2.618.869 lei²⁶⁸.

O altă societatea de ape gazoase din Tulcea era cea a Eraclei Gh. Aslan cu sediul în strada Babadag și care se numea *Izvorul Tămăduirii*²⁶⁹.

Ecmegian Safta se ocupa cu industria și comerțul cu ape gazoase în strada Babadag, nr. 88, înregistrat din 1931 și Ecmegian Armenac deținea Fabrică de ape gazoase la aceeași adresă.

Albu Enache comercializa băuturi spirtoase și deținea bodegă în strada Sf. Nicolae, înregistrată din anul 1931, transformată în depozit din 1946;

²⁶⁷ *Ibidem*, f. 52.

²⁶⁸ *Idem*, *Fond Fabrica de ape gazoase Unirea*, dosar 9/1939-1945, f. 1, 30-32.

²⁶⁹ *Idem*, *Fond Prefectura Județului Tulcea, Serviciul Administrativ*, dosar 532/1930, f. 13.

Arnăutu I. Aurel comercializa băuturi spirtoase și deținea restaurant în strada Isaccea, nr. 37, înregistrat din anul 1936; Publica M. Iacob comercializa băuturi spirtoase în strada Ștefan cel Mare, înregistrat din anul 1935; Balzache Nicolae comercializa băuturi spirtoase și deținea restaurant, cășărie în strada Regina Elisabeta 14, avea sucursală în comuna Ciucurova, județul Tulcea, înregistrat din anul 1931. Angelica A. Arbacu deținea cafenea și ceainărie în strada 23 August, nr. 12, mutată în strada Regina Elisabeta, nr. 14, înregistrată din 1939, radiată în 1948; rusul Bașnencu Simion deținea ceainărie și cafenea în strada Mahmudiei, nr. 110, înregistrat din anul 1931; Covaliu Constantin comercializa băuturi spirtoase și deținea birt în strada I.C. Brătianu, nr. 1, înregistrat din anul 1931²⁷⁰.

2.2.8. Tipografiile

Ramura tipografică a fost bine reprezentată în Dobrogea, astfel că în județ au funcționat 4 tipografii mai mari.

Tipografia „Dunărea” a scos prima publicație în 1931, dar nu a avut o activitate prea bogată. În anul 1948 a fost naționalizată, proprietarul de atunci fiind M. Cazanegra.

Cea mai importantă dintre tipografiile a fost „Dobrogea”, cu prima publicație în 1884 și ultima în 1935, proprietarii acestei tipografii fiind Sava Sonav și Crum Donceev.

Libraria și Tipografia „DOBROGEA” Sava Donceev

43, Strada Elisabeta Doamna, 43 — Tulcea — 18, Strada Ștefan-cel-Mare, 18
(Casa proprie)

<p style="text-align: center;">LIBRĂRIA</p> <p>este asortată tot felul de cărți școlare și de literatură complet cu in toate limbile moderne</p> <p>Complete și variate COLECȚIUNI de x x x x x x x x x x x x x x x CĂRȚI POȘTALE ILUSTRATE</p> <p>Bogată alegere de RAME pentru tableuri</p> <hr/> <p>PARFUMERII și JUCĂRII PENTRU COPII</p> <p>Diferite REGISTRE și IMPRIMATE necesare comunelor rurale</p> <p>TELEFOANE și ACCESORII p. SONERII precum : Elemente lichide și uscate, Clopote diferite mărimi, Sărmă cu gutapercă și subțire, Șnururi de mătase diferite culori, Numeratoare, Butoane, Contacte etc.</p>	<p style="text-align: center;">TIPOGRAFIA</p> <p>Reînviată complet în anul 1910 cu</p> <p style="text-align: center;">LITERE și MAȘINI</p> <p>dela cele mai renumite fabrici streine este în măsură de a executa</p> <p style="text-align: center;">TOT FELUL DE LUCRĂRI TIPOGRAFICE IN ORICE FORMAT ȘI LIMBĂ</p> <p style="text-align: center;">cu</p> <p style="text-align: center;">Prețuri și în condițiunile cele mai avantajoase</p> <p>Devisa atelierului: Acurateță, Exactitate și Promptitudine</p>
--	--

²⁷⁰ Idem, Fond Camera de Comerț și Industrie Tulcea, dosar 251/1947-1948, f. 75-95

Tipografia „Moderna”, pe strada Carol, nr. 3²⁷¹, proprietar Panait P. Dumitriu, a funcționat între anii 1921-1948.



Tipografia „MODERNA“
—S'A MUTAT—
STRADA CAROL No. 3.
(alături de Banca de Scont)
—TULCEA—

Execută orice lucrări atin-
gătoare în această branșă
ca : broșuri, ziare, cărți de
vizită, plicuri, memoran-
dum, bilete de nunță,
afișe, registre, scrisori.
În depozit în perma-
nență ori-ce-fel de re-
gistre.—Legătorie de
cărți și încadramente.

Vizitați spre a vă convinge de pre-
țurile avantajoase, cât și de promi-
tudină cu care se execută lucrarea.



Tipografie - Legătorie - Încadramente
„CURIERUL TULCEI“
strada Regina Elisabeta Nr. 4

Secția Tipografiei
Se tipăresc în condițiuni ireproșabile și cu cele
mai ușine prețuri :

Hărțile pentru scrisori—Facturi—Registre—Chi-
lanțiere—Conturi curente—Broșuri—Ziare—Reviste
—Cărți poștale — Caete — Manuale de școală și
modelare profesionale.

Secția Legătoriei
Se leagă în pânză, piele, carton, orice cărți, al-
bumuri, cărți bisericești, registre, blocuri, caete, etc.
Se confecționează genii, poșete, germaniane, va-
lize, serviete—in piele, pânză sau carton.
Culi de carton și pungă de toate mărimile și
modelele.

Secția Încadrărilor
Tablouri de orice mărime, se pun în ramă ar-
tistică și elegantă. Se confecționează risme speciale
în pânză, mătase, colțea, piele, etc.

Execuții fără rival — — Prețuri fără concurență.

Tipografia „Curierul Tulcei” a făcut posibilă apariția mai multor publicații în perioada 1925-1935²⁷².

Din situația întocmită de Camera de Comerț și Industrie Tulcea pentru anul 1946-1947 privind întreprinderile comerciale care se ocupau cu fabricarea și vânzarea cărților poștale ilustrate (librării, tipografii, depozite ziare) constatăm că în orașul Tulcea funcționau 2 tipografii, 5 librării (din care 2 depozitau ziare) după cum urmează: tipografia lui Gazanegra Vladimir - cu sediul în strada Regina Elisabeta, nr. 18; librăria lui Ceanescu Gh. Anastase din strada Regina Elisabeta, nr. 57; tipografia lui Dumitru Panait din strada Regina Elisabeta, nr. 69; depozitul de ziare și librăria lui Hangiu Gheorghe din strada Elisabeta, nr. 55; librăria lui Ionescu I. Traian din strada Regina Elisabeta, nr. 43; librăria lui Laghis A.D. Dumitru din strada Regina Elisabeta, nr. 41; librăria și depozitul de ziare a lui Timofei A. Grigore din strada Regina Elisabeta, nr. 57²⁷³.

²⁷¹ *Ibidem*, dosar 339/1926, f. 53.

²⁷² S. Lascu, *op. cit.*, p. 285.

²⁷³ S.J.A.N. Tulcea, *Fond Camera de Comerț și Industrie Tulcea*, dosar 13/1946-1947, f. 39.

Unii dintre comercianți își diversifică activitatea, adăugându-și pe lângă librărie și articole de bazar. Astfel, în 1947 în județul Tulcea se constată existența a 10 comercianți care dețineau firme înscrise la registrul comerțului, profil librărie și articole de bazar: Sotir C. Tutuiianu, Babadag, strada Carol, nr. 166; Constantin Dragoman, Isaccea; Ceanencu Gh. Anastase, Tulcea, strada Regina Elisabeta, nr. 37; Ionescu M. Traian, Tulcea, strada Regina Elisabeta, nr. 43; Hangiu Gheorghe, Tulcea, strada Regina Elisabeta, nr. 55; Laghis A.D. Dumitru, strada Regina Elisabeta, nr. 27, Liciu Vasile, Tulcea, strada Sf. Nicolae, nr. 25; Marcovici M. Sara, Tulcea, strada Basarabilor, nr. 40; Timoftei A. Grigore, Tulcea, strada Regina Elisabeta, nr. 57; Gavrilă Verdeș, Tulcea, strada Regina Elisabeta, nr. 87²⁷⁴.

În orașul Tulcea funcționau diverse ateliere cu preocupări la fel de diversificate: ateliere de mecanică, căruțarie, fierărie, tinichigerie, rotărie, potcovărie, atelier argintărie, ceasornicărie, ateliere fotografice²⁷⁵.

Pe lângă aceste ateliere, în oraș s-au deschis mai multe magazine care comercializau diverse mărfuri și produse, precum unelte agricole, mașini agricole, mașini de cusut, de tricotat, produse coloniale, articole de sticlărie, galanterie și parfumerie, fierărie și manufactură, băcănie²⁷⁶.

²⁷⁴ *Ibidem*, f. 14.

²⁷⁵ Ateliere de mecanică dețineau Andrei Petrovici, Mihail Dely, Gheroghe Vultureanu; atelier căruțarie dețineau Teodor Pânzaru, Nicolai Zgulea, Andrei Ivanov; atelier fierărie dețineau Andrei Constantinescu, Ivan Davicencu, Tudor Bujor, Leonte Marinov, Atanase Lungu, Vâlceanu Cralea, Andrei Jocov, Ioan Ivanov, Vasile Ancrianov, Petrache Bara, Vasile Cristea, Dumitru Calciu; Ciobanu C. Pavalache cu sediul în strada Mahmudiei nr. 79, înregistrat din anul 1938. Evreul Barsach Robert deținea atelier de fierărie și vopsitorie în strada Ștefan cel Mare, înregistrat în 1931; atelier tinichigerie dețineau Petcu Baiof, Onames Iahchizian, Boris Gh. Gheorghief, Aron Goldșmid, Ioan Bibblam, Ialman Gromberg, Solomon Goldșteni; atelier rotărie dețineau Atanase Lungu, Gheorghe Lofni; atelier potcovărie deținea Vasile Cristea; Constantinescu G. Vasile deținea un atelier de vulcanizat în strada Carol 38, înregistrat din anul 1931; Popa D. Simion deținea atelier argintărie în strada Griviței, nr. 14, înregistrat din 1931. Sarchizian Ovanez deținea atelier ceasornicărie în strada Regina Elisabeta nr. 42, înregistrat din 1931; Wich Iosif deținea atelier fotografic în strada Frumoasă nr. 3, înregistrat din 1943, radiată în 1948; Teișanu Nicu deținea atelier fotografic în strada Regina Elisabeta nr. 86, înregistrat din anul 1931.

²⁷⁶ *Idem*, *Fond Camera de Comerț și Industrie Tulcea*, dosar 251/1947-1948, f. 75-95. Crăciun Ivan comercializa unelte agricole, mașini agricole, mașini de cusut, de tricotat și accesorii pentru mașini, sediul se afla în strada Ștefan cel Mare nr. 59, înregistrat din anul 1931; Comercializau produse coloniale Avramescu Ion în strada Libertății nr. 22, înregistrat în 1935, radiat din 21.01. 1948; Alexe P. Ioan în strada Eternității, înregistrat din 1938; Anghel P. Pintilie comercializa coloniale, articole de sticlărie cu amănuntul în strada Griviței, înregistrat din anul 1938; Adamache Simion comercializa coloniale, fierărie, manufactură, sticlărie, articole de menaj în strada Babadag, nr. 18, înregistrat din anul 1938, radiată în 1947; Astafi Vasile comercializa produse coloniale, fructărie, cășărie, brânzărie în strada

Din statisticile realizate de către poliția Tulcea cu privire la situația magazinelor, depozitelor, atelierelor, imobilelor, întreprinderilor existente în oraș, constatăm că funcționau următoarele: 1 bibliotecă, 1 societate culturală, 1 societate anonimă, 2 drogherii, 3 farmacii, 5 restaurante, 84 cârciumi, 6 hoteluri, 13 cafenele, 126 băcării, 3 berării, 36 magazine manufactură, 12 măcelării, 37 debite tutun, 48 frizerii, 10 depozite de făină, 4 depozite de lemne, 7 depozite de cherestea, 4 vinuri, 10 depozite fierărie, 38 ateliere croitorie, 18 ateliere lemnărie, 36 ateliere fierărie, 7 ateliere cojocărie, 5 ateliere hămurărie, 11 școli primare, 4 școli secundare, 14 biserici, 1 sinagogă, 2 geamii, 4786 case de locuit, 620 grajduri de vite, 380 grajduri pentru furaje, 131 magazine cereale, 255 porumbare, 32 fântâni, 5 fabrici de făină, 1 fabrică brânzeturi, 2 fabrici cărămizi, 1 fabrică de var, 4 fabrici de cale, 7 fabrici uleioase, 1 fabrică de paste făinoase, 2 fabrici de covrigi, 2 fabrici de cherestea, 3 fabrici mezeluri, 1 fabrică de piuă de bătut postavul, 7 mori cu motor sistematic, 2 mori de vânt, 2 darace de lână, 4 tipografii, 4 cariere de piatră²⁷⁷.

Din statistica prețurilor pe anul 1938 realizată în orașul Tulcea putem observa prețurile fixate pentru comercializarea produselor alimentare de origine animală și vegetală, îmbrăcăminte și încălțăminte, combustibil:

Babadag nr. 24, înregistrată din 1941, radiată 1948; Aslan Paraschiva comercializa produse coloniale și făină cu amănuntul în strada Basarabilor 20, înregistrat în 1943 și radiat în 1948; Aslan D. Gheorghe comercializa galanterie, parfumerie, articole de toaletă și manufactură cu amănuntul în strada 23 August, mutată în Strada Regina Elisabeta, înregistrată în 1945; Băcalu N. Evdochia comercializa produse coloniale, băcănie, ceai, simigerie, produse petrolifere în strada Gloriei nr. 48, înregistrat din anul 1934, radiat în 1948; Antăniu Ionel deținea cafenea, cofetărie și lăptărie în strada 23 August nr. 39, înregistrată din 1938; Abdula Selatin deținea brăgărie, bombonărie în strada Babadag nr. 38, radiat în 1945; Albert Avramide deținea firmă de exploatare teatru și cinema, băuturi spirtoase în strada Carol I, nr. 31, înregistrat din 1935, radiat în 6 iunie 1946; Scultety I. George, exploatare de cinema de teatru în strada Carol nr. 31, radiat în 1946; Aslan G. Ecaterina comercializa manufactură, galanterie și articole de toaletă în strada Regina Elisabeta nr. 85, înregistrată din 1941, radiată în 1948. Greul Bairamoglu Iani comercializa manufactură, galanterie, bumbacuri în strada Regina Elisabeta, înregistrată din 1931, radiat 1947; Alexandru Iancu comercializa galanterie și mărunțiș în strada Griviței nr. 4, înregistrat din 1942; Christodorescu M. Valentina comercializa articole de electricitate, aparate radio și piese, articole de menaj, geamuri cu amănuntul în strada Regina Elisabeta nr. 15, din 1947; Frizerii dețineau Țuțiuianu Dumitru în strada Babadag nr. 10, înregistrat din 1931 și Țuțiuianu Gr. Ștefan în strada Basarabilor nr. 43, înregistrat din 1931; Farmacii dețineau Drăghici V. Aglaia, înregistrată din anul 1931, radiată în 1947; Coca Zsmeș L. Feingold deținea farmacie, comercializa articole de igienă și cosmetice în strada 23 August nr. 104, înregistrat din 1935, mutat din strada Regina Elisabeta nr. 106.

²⁷⁷ *Idem, Fond Prefectura Județului Tulcea, Serviciul administrativ, dosar 887/1939, f. 26-27.*

- alimente de origine animală: carne de gătit, vită, calitatea I – 1 kg/22 lei; carne de gătit, vită, calitatea II – 1 kg/20 lei; carne de gătit, porc, calitatea I – 1 kg/28 lei; slănină crudă – 1kg/22 lei; osânză – 1kg/36 lei; untură de porc – 1kg/44-48 lei; slănină afumată – 1 kg/60 lei; șuncă fiartă, jambon – 1 kg/60 lei; mezeluri – 1kg/48-60 lei; crenvurști – 1kg/48 lei; lapte – 1 litru/7-8 lei; unt proaspăt, calitatea I – 1kg/90-100 lei; brânză albă de Brăila – 1 kg/36-40 lei; brânză de burduf – 1 kg/40 lei; cașcaval grecesc – 1 kg/60 lei; ouă proaspete - 100 buc./250 lei; crap – 1kg/24-32 lei; somn – 1 kg/22-28 lei; șalău – 1kg/32-40 lei; găină – 1 buc./45-50 lei; găscă – 1 buc./60-70 lei.

- alimente de origine vegetală: pâine albă – 1kg/8 lei; pâine neagră – 1kg/7 lei; făină de grâu calitatea 000 – 1kg/11-12 lei; făină de grâu P.J. – 1 kg/9-10 lei; mălai țărănesc – 1kg/5 lei; macaroane vărsate – 1 kg/18 lei; zahăr tos – 1 kg/32 lei; ciocolată pentru menaj – 1kg/140 lei; ceai – 1kg/240-260 lei; cafea crudă – 1 kg/140-160 lei; măsline – 1kg/32-48 lei; orez – 1kg/24-28 lei; lămâie – 1 buc./2 lei; untdelemn de salată – 1 litru/110 lei; ulei de floarea soarelui – 1 litru/28 lei; oțet de fabrică – 1 litru/12-16 lei; vin alb de masă – 1 litru/16-24 lei; conserve fasole verde specială – ½ kg/12-13 lei; conserve ghiveci – ½ kg/12-14 lei; fasole boabe, uscată – 1 kg-14-18 lei; ceapă uscată de arpagic – 1kg/6 lei; cartofi vechi – 1kg/5 lei; mazăre boabe – 1kg/14-16 lei; varză – 1buc./6-12 lei; nuci – 1kg/18-24 lei; prune afumate – 1kg/16-21 lei; pere – 1kg/12-21 lei; mere – 1kg/12-21 lei; portocale – 1buc./6-10 lei²⁷⁸.

- încălțăminte și îmbrăcăminte: mosor cu ață albă – 1buc/8-9 lei; crêpe de China indigen – 1m/75-80 lei; americană indigenă – 1m/24-42 lei; șifon indigen – 1m/28-48 lei; indian indigen – 1m/24-40 lei; zefir indigen – 1m/24-38 lei; cămăși bărbățești – 1buc/200-600 lei; stofă de haine – 1m/300-900 lei; pantofi bărbățești – 1 pereche/300-750 lei; pantofi damă – 1 pereche/200-650 lei; ciorapi bărbățești – 1 pereche/18-45 lei; ciorapi de damă – 1 pereche/26-160 lei.

- combustibil: lemne de stejar – 1000kg/1000 lei; mangal – 1kg/3 lei; petrol lampant – 1 litru/4 lei; spirt denaturat – 1litru/32 lei; benzină ușoară – 1 litru/11-12 lei.

- diverse: alcool rafinat – 1litru/100 lei; pastă de dinți – 1buc./14-24 lei; săpun de toaletă – 1buc./6-25 lei; săpun de rufe – 1kg/24-28 lei; sodă pentru rufe – 1kg/6 lei²⁷⁹.

Orașul Tulcea avea un cinematograf în centru și câteva la periferie, prețul unui bilet la cinematograful de la periferie fiind de 12 lei la galerie.

²⁷⁸ *Idem, Fond Prefectura Județului Tulcea, Serviciul administrativ, dosar 887/1939, f. 6.*

²⁷⁹ *Ibidem.*

Prețul unei curse obișnuite cu trăsura în oraș era de 20-30 lei, iar cu taximetrul costa 25-40 lei.

Prețul unui kilowatt oră de electricitate la particulari 11 lei, iar, la comercianți 13 lei. Prețul confecționării unui costum bărbătesc la un croitor, cu stofa clientului și cu furniturile croitorului, costa 800-1.200 lei. Prețul confecționării unei rochii obișnuite la croitoreasă, cu stofei clienței, costa 200-600 lei. La bărbier prețul unui tuns era între 8-12 lei, prețul unui ras era 8-12 lei, prețul unui coafat era 25-30 lei. Prețul unei pălării de damă, model obișnuit, era între 150-250 lei, prețul unei pălării bărbătești, de fetru, între 250-400 lei.

Reparațiile de încălțăminte, cuprinzând reparații tocuri și pingele, cele bărbătești aveau prețuri de 100 lei, cele de damă prețuri de 60-80 lei, cele de copii aveau prețuri de 50-60 lei²⁸⁰.

Firma de manufactură și galanterie a lui Apraham Hadarian practica următoarele prețuri la produsele pe care le comercializa: america colorată, 70 cm lățime - 22 lei/m; america albă calitatea I, 70 cm lățime - 30 lei/m; america albă calitatea II, 70 cm lățime - 25 lei/m; america galbenă calitatea I, 70 cm lățime - 26 lei/m; america galbenă calitatea II, 70 cm lățime - 22 lei/m; zefir obișnuit - 22 lei/m; flanelă finet calitatea I - 25 lei/m; flanelă finet calitatea II - 20 lei/m; mușama pentru masă, 100 cm - 90 lei/m; ciorapi bărbătești calitatea I - 25 lei perechea; ciorapi bărbătești calitatea II - 20 lei perechea; ciorapi bărbătești calitatea III - 14 lei perechea; flanele bărbătești - 100 lei bucata; pantaloni - 80 lei bucata; prosoape la metru - 40 lei/m; prosoape plușate bucata - 60 lei²⁸¹.

2.2.9. Instituții culturale și de învățământ

Primul Război Mondial a avut destule efecte negative care s-au făcut simțite și asupra instituțiilor culturale și învățământului tulcean²⁸².

Autoritățile și populația orașului au luat măsurile de redresare a vieții social-culturale după război, de refacere și reînnoire a instituțiilor, acțiuni menite să dezvolte un mediu propice învățământului, științei și artelor în această parte a țării. În acest sens, în Dobrogea se constată o revigorare a societăților,

²⁸⁰ *Ibidem*, f. 7.

²⁸¹ *Ibidem*, f. 12.

²⁸² M. Stanciu, *Aspecte economice și social-politice dobrogene din anii 1918-1920*, în „Comunicări de Istorie a Dobrogei”, Constanța, Muzeul de Istorie Națională și Arheologie Constanța, 1980, p. 208-210.

asociațiilor și cercurilor culturale. Secția Tulcea a Ligii Culturale s-a remarcat cu revista sa, „Dobrogea literară”²⁸³.

Documentele de arhivă menționează pentru orașul Tulcea o serie de instituții culturale reprezentate de diversele asociații și societăți de profil: „Societatea științifico-literară Barbu Delavrancea” din cadrul Liceului ”Principele Carol”, „Asociația culturală Dobrogea”, „Liga culturală-filiala Tulcea”, „Asociația Tulcea culturală”, „Societatea culturală Armonia”, „Cercul studențesc Tulcea”²⁸⁴.

Înființată în decembrie 1924, „Societatea culturală Dobrogea” avea ca scop organizarea în oraș și județ de conferințe științifice, educative și literare, de concerte pentru iubitorii de muzică, reprezentații teatrale cu conținut moral și patriotic, serate publice, serbări și excursii²⁸⁵.

În anul 1927, prin hotărârea ministrului Instrucției Publice, C. Angelescu, în Tulcea se înființează 29 centre culturale pe lângă școli, cu scopul de a trezi în populație sentimentul de solidaritate și dezvoltarea conștiinței naționale²⁸⁶.

Din izvoarele de arhivă constatăm că în anul 1940 în județ funcționau 75 de cămine culturale și o bibliotecă județeană, cu sediul în incinta prefecturii, iar în școli funcționau 16 biblioteci școlare²⁸⁷.

Existența în oraș a diverselor asociații culturale, cât și a unui cămin cultural reprezenta un beneficiu pentru populația orașului, oferind acesteia diverse modalități de petrecere a timpului liber.

Cei care au contribuit, poate cel mai mult, la îmbunătățirea vieții culturale a Dobrogei au fost cadrele didactice: pe lângă periodicele cu caracter didactic pe care le-au editat, au avut și preocupări culturale. Pentru Tulcea interbelică trebuie să menționăm aici publicația „Învățătorul tulcean”- organ al Asociației corpului didactic primar din județul Tulcea. “Învățătorul tulcean” a fost editat în perioada aprilie 1929 - martie 1942²⁸⁸.

²⁸³ Dumitra Mîndru, *Preocupări Culturale în Publicații Dobrogene din Perioada Interbelică*, în „Comunicări de Istorie a Dobrogei 2”, Constanța, Muzeul de Istorie Națională și Arheologie Constanța, 1983, p. 311.

²⁸⁴ S.J.A.N. Tulcea, *Fond Prefectura județului Tulcea*, Serviciul administrativ, dosar 178/1921, f. 10, 13, 1.

²⁸⁵ *Idem*, *Fond Tribunalul județului Tulcea*, acte autentice, dosar 508/1924, f. 70.

²⁸⁶ *Ibidem*, dosar 348/1927, f. 24.

²⁸⁷ S.J.A.N. Tulcea, *Fond Prefectura Județului Tulcea*, Serviciul administrativ, dosar 1241/1943, f. 15.

²⁸⁸ Dumitra Mîndru, *op. cit.*, p. 311-312.



În ceea ce privește evoluția școlii tulcene, aceasta a fost determinată, în perioada interbelică, de cadrul general al evoluției învățământului românesc. Urmările războiului s-au resimțit și la nivelul școlii tulcene: multe dintre locațiile școlare au fost afectate și multe dintre cadrele didactice își pierduseră viața pe front, astfel încât învățământul ducea lipsă de dascăli. Mărturie stau și amintirile directorului liceului tulcean, Constantin Motomanca care publica în „Anuarul Liceului Principele Carol din Tulcea” realitățile constatate odată cu întoarcerea sa în orașul Tulcea, după terminarea războiului: „La vederea orașului de pe ponton, am fost cuprinși de o mare emoție: nici un felinar în oraș, nici o lumină la case nu se zărea [...]. Șirul întreg de case și prăvălii care formau fațada portului se vedeau fără acoperișuri, fără uși și ferestre [...]. Ajunși în fața liceului am văzut că se putea intra în clădiri prin spărturile pereților. Curte nu mai exista ... nu erau decât pereții și aceștia spărți, de puteau trece ca pe ușă de la o cameră la alta. Nici urmă de uși și ferestre ... treptele scârilor lipseau ... o parte din dușumele luate, iar acoperișul stricat. Din mobilier, aparate didactice și obiecte de muzeu n-a rămas nici urmă, ca și când n-ar fi existat niciodată”²⁸⁹.

Primul gând al directorului Constantin Motomanca și al profesorilor Mazilu, Marmadan și Zevalide, reîntorși în oraș, a fost reînceperea, cât mai

²⁸⁹ *Anuarul Liceului Principele Carol din Tulcea pe anii școlari 1918-1919; 1919-1920 și 1920-1921*, Tipografia Dobrogea, Tulcea, 1921, p. 5-6.

urgentă, a cursurilor școlare. S-au făcut anunțuri pentru ca elevii prezenți în oraș să vină la liceu. Totodată, lucrările de descongestionare a curții de moloz și de reparare a clădirilor au fost demarate²⁹⁰. Din păcate pentru entuziasmul profesorilor, s-au adunat doar câțiva elevi din clase diferite. Cu toate acestea, lecțiile au început la obiectele pentru care existau profesori. Cursurile se țineau în localul Școlii generale „Angheliescu”, deoarece clădirile liceului erau grav avariate. Activitatea liceului a fost sprijinită de profesorii Calafeteanu și Gheorghiane, care erau în Tulcea. De asemenea, locotenentul de marină Vlădescu, avocatul M. Ceaparu și dr. Sp. Hobincu au răspuns afirmativ la invitația lansată de directorul liceului, acceptând să predea unele materii de studiu, cuprinzându-se astfel toate obiectele de învățământ²⁹¹.

Pentru „Liceul Principele Carol” perioada anilor 1919-1923 a însemnat o perioadă de stabilitate, iar numărul elevilor crescuse simțitor. Toate acestea au fost posibile datorită efortului depus de către directorul liceului, Constantin Motomancea, și a profesorilor care și-au dorit să creeze condiții bune pentru învățătura elevilor.

Pe lângă „Liceul Principele Carol” în orașul Tulcea mai funcționau și câteva școli industriale sau de arte și meserii. „Școala industrială de ucenici nr. 1” cu trei secții: prima creată pentru analfabeți, cea de-a doua un curs primar incomplet, iar cea de-a treia, care avea o durată de trei ani, era frecventată de absolvenți ai școlii primare, ucenici în diferite ateliere, cu scopul învățării unei meserii²⁹².

Înțelegând importanța educației, dar și faptul că elevii trebuiau să învețe o meserie încă de pe băncile școlii, prefectul județului, Grigore Vasiliu, sprijină înființarea și deschiderea în oraș, la data de 19 decembrie 1926, a unei „Școli de Arte și Meserii”. Meseriile pe care elevii le puteau deprinde frecventând cursurile acestei școli erau cele de fierar, tâmplar, rotar, lăcătuș, cu toate că la începuturi școala își propusese doar două secții: una navală și alta electrotehnică. Din păcate școala a funcționat într-o clădire din curtea Bisericii Sf. Gheorghe. Cu toate neajunsurile, în anul 1939 școala a fost organizată ca gimnaziu industrial.

²⁹⁰ Virginia Dima, A. Munteanu, *Liceul Spiru C. Haret Tulcea 100 ani (1883-1983)*, București, Editura Sport-Turism, 1983, p. 57.

²⁹¹ *Ibidem*.

²⁹² N. Bardu, *Din istoria învățământului dobrogean. Învățământul profesional în perioada interbelică*, în „Colegiul Pedagogic Constantin Brătescu. Valori ale civilizației românești în Dobrogea”, Constanța, 1993, p. 63.

Dacă băieții puteau învăța o meserie, trebuia să se găsească o școală și pentru fete, așa că pe strada Babadag, la numărul 117, în 1928 s-a deschis o școală care avea ca scop educarea viitoarelor soții și mame. Aceasta era „Școala profesională de fete gr. 1”, pe lângă care funcționau internatul și cantina²⁹³.

Pentru elevii (băieți și fete) care aveau aspirații mai înalte, funcționa în Tulcea, încă din anul 1921, „Școala practică de contabilitate și educație cooperatistă” care pregătea funcționari pentru băncile populare²⁹⁴.

Preocupările cele mai importante ale tuturor cadrelor didactice, și nu numai, au fost acelea de refacere a clădirilor școlilor, rezolvarea problemei materialelor didactice, readucerea elevilor la școală dar și pregătirea acestora. În intervalul 1919-1929 s-au luat măsuri pentru ca aceste preocupări să devină realitate. Din păcate cel de-al Doilea Război Mondial a afectat nu numai România, ci și întreaga societate dobrogeană care s-a confruntat cu scăderea numărului de elevi, cu plecarea multor cadre didactice pe front și închiderea unor școli²⁹⁵.

Pe lângă unităților de învățământ, în Tulcea anului 1930 funcționau societăți cu diverse preocupări:

- ”Societatea Principele Mircea” filiala Tulcea, constituită în anul 1921 cu scopul de ocrotire a copiilor de la naștere până la vârsta de doi ani și a mamelor lăuze care alăptau. Societatea avea un venit de 58.921 lei și cheltuieli de 180.000 lei.

- ”Asociația culturală a femeilor evreice” înființată la 25 iunie 1925 avea ca scop întreținerea bibliotecii școlii de copii și organizarea șezătoarelor. Aveau un venit de 15.000 lei și cheltuieli 2.000 lei.

- ”Orfelinatul de război” înființat în decembrie 1919 avea ca scop întreținerea copiilor orfani.

- ”Orfelinatul Dr. Suceveanu” înființat în martie 1918 cu scopul de a întreține orfani.

- ”Societatea Crucea Roșie Tulcea” înființată în aprilie 1880 ajută în timp de război.

²⁹³ *Ibidem*, p. 64.

²⁹⁴ *Ibidem*.

²⁹⁵ Gh. Stanciu, *Școala și doctrinele pedagogice în secolul XX*, București, Editura Didactică și Pedagogică, 1995, p.155

- "Societatea invalizilor de război" înființată în iunie 1925 cu scopul de a ajuta invalizii, văduvele și orfanii de război²⁹⁶.

2.2.10. Periodicele școlare

Dintre periodicele școlare amintim:

- „Anuarul Școala Profesională de Fete gr. I”, întocmit de directoarea școlii, Paula Fluor. Anuarul prezenta informații despre școală, cadre didactice, situația școlară a elevilor și activitățile extrașcolare.

- „Anuarul Școala secundară gr. II de Fete Pr. Ileana” a apărut în 100 de pagini; era precedat de un scurt istoric al școlii de la înființarea din anul 1897, apoi cuprindea lista cadrelor didactice, situația școlară a elevilor pe anii 1921-1922 și 1922-1923, activitatea comitetului școlar²⁹⁷.

- Nu trebuie ignorat nici „Anuarul Liceului Principele Carol” din Tulcea, apărut în perioada 1901-1939 în care se regăsea istoricul liceului, lista personalului didactic, situația școlară a elevilor și diverse alte probleme ce priveau învățământul școlar tulcean.

- „Anuarul Școlii Normale de Învățători din Tulcea” (1922, 1928). În anul 1922 anuarul a fost întocmit de Virgil Herda și cuprindea datele anului școlar 1921-1922. Anuarul din 1928 cuprinde istoricul școlii, lista corpului didactic, situația școlară a elevilor, lista absolvenților, activitatea școlii între anii 1912-1928. Lui Silviu Bărgăuanu și Vasile Avramescu le datorăm apariția anuarului din anul 1928.

- Revista literar-științifică “Colnicul Hora” (apărea de două ori pe lună). S-a editat în perioada 15 februarie 1906 - 1 februarie 1907 și au apărut 19 numere. De remarcat faptul că în paginile acestei reviste și-au făcut debutul poeți și scriitori (precum Oreste Trafali) cu versuri și proză; Tudor Pamfile cu poezia „Pârcălabul”, G. Coatu-Cerna a publicat articole și versuri, Alice Călugăru cu poezia „Fulgerile”²⁹⁸.

2.2.11. Presa

Presa dobrogeană a sfârșitului de secol XIX și începutul de secol XX demonstrează, prin articolele din paginile sale, solidaritatea dobrogenilor față

²⁹⁶ S.J.A.N. Tulcea, *Fond Prefectura Județului Tulcea, Serviciul Administrativ*, dosar 531/1930, f. 6-8.

²⁹⁷ D.C. Zamfir, O. Georgescu, *op. cit.*, p. 23.

²⁹⁸ *Ibidem*, p. 33-34, 75-76.

de idealul înfăptuirii statului național unitar român²⁹⁹. Și presa tulceană rezona la aceste aspirații. Astfel ziarul „Conștiința” scria: „Voim ca ceasul de veghe să-și păstreze măreția dârză, nepătată de nici o îndoială. Pentru ca mâine armata, unitară sufletește, stăpânită de aceeași idee, să meargă cu aceeași convingere în dreptatea și triumful cauzei peste Carpați; sufletul poporului care mâine supt arme va forma armata, nu trebuie astăzi să fie otrăvit cu îndoieli (căci) așteptând ceasul jertfelor, România, sprijinită pe spadă, nu va înceta să privească înspre Transilvania”.

Iar ziarul național-liberalilor tulceni „Lupta”, releva într-un editorial că „suntem dintre aceia cari și noi tremurăm, cu dorul în suflet, pentru înfăptuirea idealului scump tuturor românilor, și noi lăcrimăm și tresărim în sufletul nostru când auzim vaierul de durere care străbate până la noi din ținuturile frumoasei Transilvanii și Bucovine, pustiite de tot ce au mai mândru”³⁰⁰.

În ceea ce privește presa politică, după cum am mai precizat și anterior, partidele beneficiau fiecare de susținerea câte unui oficios local. “Vocea Democrației” susținea și publica activitatea Partidului Conservator. „Lupta - organ național-liberal” era organul de propagandă al Partidului Național Liberal și a tratat probleme generale și locale din unghiul de vedere liberal. Partidul Național Țărănesc era susținut de către „Țăranul Dobrogean”, ziar național-țărănist condus de Nicolae Georgescu-Tulcea. Periodicul „Dunărea Socialistă” susținea activitatea Partidului Social Democrat, a apărut ocazional în perioada 9 - 20 mai 1914. Între 1932-1935 acesta a apărut sporadic cu subtitlul: “Organ al P.S.D.- secția Tulcea”.

“Voința Tulcei” reprezenta ziarul organizației județene a Partidului Comunist din România, primul organ al Partidului Comunist Român ce și-a început apariția în Tulcea după 23 August 1944.

Activitatea economică și administrativă a teritoriului nord-dobrogean a fost oglindită într-o serie de buletine lunare, semestriale sau anuale editate de Camera de Comerț și de primăriile mai importante din județ. Reprezentative în acest sens sunt publicațiile:

- „Buletinul Camerei de Comerț și Industrie Tulcea” editat în perioada iulie 1909 - mai 1916 și aprilie 1923 - ianuarie 1944. În cei 26 ani de apariție buletinul a publicat informații cu privire la economia județului Tulcea, documente oficiale și procese-verbale ale ședințelor Camerei de Comerț, legi și

²⁹⁹ S. Lascu, *Presa dobrogeană și idealul unității naționale românești*, în “Revista muzeelor și monumentelor”, nr. 9-10, Consiliul Culturii și Educației Socialiste, București, 1989, p. 61.

³⁰⁰ *Ibidem*, p. 65.

proiecte de legi cu caracter economico-social, tabele statistice, anchete comerciale, acte, avize de licențe, polițe protestate, falimente, ipoteci, firme noi, prețuri, bilanțuri etc.

- „Buletinul Comunal” organ oficial al orașului Tulcea, apăsarea de două ori pe lună, începând cu 1 iunie 1932 și până în mai 1946; editat de Primăria orașului Tulcea, publica circulare ministeriale, procese verbale din ședințele Consiliului comunal, oferte și licitații, liste de prețuri, date de la Starea Civilă, diverse anunțuri. A publicat și seriale de articole sub rubrici ca „Din monografia orașului Tulcea”, „Orașul Tulcea în timpul de față”, „Orașul Tulcea în viitor”.

- „Budgetul de Veniturile și Cheltuielile Consiliului General al Județului Tulcea”, editat de către prefectura județului Tulcea în perioada 1886-1938.

- „Budgetul Comunei Urbane Tulcea pe exercițiul...” a fost editat de Primăria Tulcea la Tipografia Dobrogea Tulcea în perioada 1900-1928.

- „Buletinul Camerei de Comerț și Industrie Tulcea” oferea publicului informații cu privire la evoluția economică a județului Tulcea³⁰¹.

În anul 1934 orașul Tulcea beneficia de apariția unui număr destul de numeros de publicații cu diferite tematici, dintre acestea amintim: „Țăranul Dobrogean” – condus de avocatul Nicolae Georgescu; „Plugul” – condus de I. N. Drăghici; „Gazeta Poporului” – condus de Locotenent colonel S. Antoniu; „Curierul Tulcei” – condus de C. R. Hărzău; „Lupta” – condus de avocat Teodor Economu; „Oglinda Tulcei” – condus de Gh. Ciohadaru; „Înainte” – condus de avocat A. Mazăre; „Izbânda” – condus de Aurel Teodorescu; „Învățătorul Tulcean” – condus de M. Mateescu; „Pâinea vieții” – condus de preot D. Cojocaru din comuna Dăieni, județul Tulcea; „Dreptul nostru” – condus de Sandi Barbulea; „Cuvântul liber” – condus de avocat Teodor Economu; „Prezentul” – condus de Hieronim Popa; „Curierul Basarabiei de Sud” – condus de P. P. Hărzău; „Voința economică” – condus de Nicolae Petrov; „Progresul Tulcei” – condus de Ștefan Stanb; „Dreptatea noastră” – condus de George Nestor; „Cetatea” – condus de I. Popovici; „Zorile” – condus de I. Vartaș; „Brazda Nouă” – condus de avocat A. Teodorescu; „Gazeta pescarului” – condus de George Borș; „Opinia Tulcei” și „Voința” – conduse de G. Dumitrescu; „Făclia” – condus de Iordan Popescu³⁰².

³⁰¹ D.C. Zamfir, O. Georgescu, *op. cit.*, p. 47, 49, 55-56.

³⁰² S.J.A.N. Tulcea, *Fond Prefectura Județului Tulcea, Serviciul administrativ*, dosar 677/1934, f. 18.

CURIERUL TULCEI

Ziar public independent, Economic, Comercial, Industrial, Social, Literar, etc.

ABONAMENTE:

Pe un an 1200 Lr.
Pe 6 luni 700 Lr.
Pe 3 luni 400 Lr.
Anualitate, în avans, la domiciliu, în contul de curent.

Redacția și Administrația la Tula, "Mănușarii" Tulcea - An. Lăucea No. 30 - Tulcea

IN CHESTIA

Asociației Județene a Învățătorilor

Dăpă cum se găsește o asociație membrilor vechiului învățământ din țara noastră, cu vechii în frunte, care...

La această asociație s-au înscris și, la rândul lor, directorii școlii, peștii școlii, școlarii școlii...

Până ea, putem să vedem că s-au realizat toate din îndemnul...

Pe toate aceste lucruri de fapt, în legătură cu și după pe lângă școlii și școlarii, școlii și școlarii...

Școlarii de a cinstirii pe care s-a făcut în zilele noastre...

Școlarii de a cinstirii pe care s-a făcut în zilele noastre...

Școlarii de a cinstirii pe care s-a făcut în zilele noastre...

Școlarii de a cinstirii pe care s-a făcut în zilele noastre...

Școlarii de a cinstirii pe care s-a făcut în zilele noastre...

Secțiunea județeană Tulcea va trebui să-și revindică drepturile care i revin prin legea...

Constatăm că va fi rezultatul unui lucru bun pentru a face ca să se poată în scopul său arătat.

Constatăm că va fi rezultatul unui lucru bun pentru a face ca să se poată în scopul său arătat.

Constatăm că va fi rezultatul unui lucru bun pentru a face ca să se poată în scopul său arătat.

Constatăm că va fi rezultatul unui lucru bun pentru a face ca să se poată în scopul său arătat.

Constatăm că va fi rezultatul unui lucru bun pentru a face ca să se poată în scopul său arătat.

Constatăm că va fi rezultatul unui lucru bun pentru a face ca să se poată în scopul său arătat.

Constatăm că va fi rezultatul unui lucru bun pentru a face ca să se poată în scopul său arătat.

Constatăm că va fi rezultatul unui lucru bun pentru a face ca să se poată în scopul său arătat.

Pe lângă cele două grupuri de lucru, s-a mai organizat un grup...

Pe lângă cele două grupuri de lucru, s-a mai organizat un grup...

Pe lângă cele două grupuri de lucru, s-a mai organizat un grup...

Pe lângă cele două grupuri de lucru, s-a mai organizat un grup...

Pe lângă cele două grupuri de lucru, s-a mai organizat un grup...

Pe lângă cele două grupuri de lucru, s-a mai organizat un grup...

Pe lângă cele două grupuri de lucru, s-a mai organizat un grup...

Pe lângă cele două grupuri de lucru, s-a mai organizat un grup...

Pe lângă cele două grupuri de lucru, s-a mai organizat un grup...

Pe lângă cele două grupuri de lucru, s-a mai organizat un grup...

Pe lângă cele două grupuri de lucru, s-a mai organizat un grup...

Pe lângă cele două grupuri de lucru, s-a mai organizat un grup...

Pe lângă cele două grupuri de lucru, s-a mai organizat un grup...

Pe lângă cele două grupuri de lucru, s-a mai organizat un grup...

Pe lângă cele două grupuri de lucru, s-a mai organizat un grup...

Pe lângă cele două grupuri de lucru, s-a mai organizat un grup...

Pe lângă cele două grupuri de lucru, s-a mai organizat un grup...

Pe lângă cele două grupuri de lucru, s-a mai organizat un grup...

Pe lângă cele două grupuri de lucru, s-a mai organizat un grup...

Pe lângă cele două grupuri de lucru, s-a mai organizat un grup...

Pe lângă cele două grupuri de lucru, s-a mai organizat un grup...

Pe lângă cele două grupuri de lucru, s-a mai organizat un grup...

Pe lângă cele două grupuri de lucru, s-a mai organizat un grup...

Pe lângă cele două grupuri de lucru, s-a mai organizat un grup...

Pe lângă cele două grupuri de lucru, s-a mai organizat un grup...

Pe lângă cele două grupuri de lucru, s-a mai organizat un grup...

Pe lângă cele două grupuri de lucru, s-a mai organizat un grup...

Pe lângă cele două grupuri de lucru, s-a mai organizat un grup...

Pe lângă cele două grupuri de lucru, s-a mai organizat un grup...

Pe lângă cele două grupuri de lucru, s-a mai organizat un grup...

Pe lângă cele două grupuri de lucru, s-a mai organizat un grup...

Pe lângă cele două grupuri de lucru, s-a mai organizat un grup...

Pe lângă cele două grupuri de lucru, s-a mai organizat un grup...

SA SE PAGA

DEBITATII

Se cere de îndată, sub forma de plată, suma de...

MISMASURI

Libertatea comercială este garantată în toate...

ACTUL I

ANUNCIAȚI - Duceți-vă la...

Se cere de îndată, sub forma de plată, suma de...

ACTUL II

ANUNCIAȚI - Duceți-vă la...

Se cere de îndată, sub forma de plată, suma de...

ACTUL III

ANUNCIAȚI - Duceți-vă la...

Se cere de îndată, sub forma de plată, suma de...

ACTUL IV

ANUNCIAȚI - Duceți-vă la...

Se cere de îndată, sub forma de plată, suma de...

ACTUL V

ANUNCIAȚI - Duceți-vă la...

Se cere de îndată, sub forma de plată, suma de...

ACTUL VI

ANUNCIAȚI - Duceți-vă la...

Se cere de îndată, sub forma de plată, suma de...

Referința

Constituției

Pe lângă cele două grupuri de lucru, s-a mai organizat un grup...

Pe lângă cele două grupuri de lucru, s-a mai organizat un grup...

Pe lângă cele două grupuri de lucru, s-a mai organizat un grup...

Pe lângă cele două grupuri de lucru, s-a mai organizat un grup...

Pe lângă cele două grupuri de lucru, s-a mai organizat un grup...

Pe lângă cele două grupuri de lucru, s-a mai organizat un grup...

Pe lângă cele două grupuri de lucru, s-a mai organizat un grup...

Pe lângă cele două grupuri de lucru, s-a mai organizat un grup...

Pe lângă cele două grupuri de lucru, s-a mai organizat un grup...

Pe lângă cele două grupuri de lucru, s-a mai organizat un grup...

Pe lângă cele două grupuri de lucru, s-a mai organizat un grup...

Pe lângă cele două grupuri de lucru, s-a mai organizat un grup...

Pe lângă cele două grupuri de lucru, s-a mai organizat un grup...

Pe lângă cele două grupuri de lucru, s-a mai organizat un grup...

Pe lângă cele două grupuri de lucru, s-a mai organizat un grup...

Pe lângă cele două grupuri de lucru, s-a mai organizat un grup...

Pe lângă cele două grupuri de lucru, s-a mai organizat un grup...

Pe lângă cele două grupuri de lucru, s-a mai organizat un grup...

Pe lângă cele două grupuri de lucru, s-a mai organizat un grup...

Pe lângă cele două grupuri de lucru, s-a mai organizat un grup...

Pe lângă cele două grupuri de lucru, s-a mai organizat un grup...

Pe lângă cele două grupuri de lucru, s-a mai organizat un grup...

Pe lângă cele două grupuri de lucru, s-a mai organizat un grup...

Pe lângă cele două grupuri de lucru, s-a mai organizat un grup...

Pe lângă cele două grupuri de lucru, s-a mai organizat un grup...

Pe lângă cele două grupuri de lucru, s-a mai organizat un grup...

Pe lângă cele două grupuri de lucru, s-a mai organizat un grup...

Dintre personalitățile tulgene care au publicat articole în „Țăranul Dobrogean” (ziarul Partidului Țărănesc din Județul Tulcea) se numără învățătorul Nichita Bonjug și I. Pajură. Ziarul era condus de deputatul avocat Nicolae Georgescu-Tulcea. În tematica articolelor se regăseau articole de critică socială și susținerea drepturilor țăranilor.

Datorită conflictelor apărute în rândul membrilor și susținătorilor Partidului Țărănesc din Tulcea, în 1931, Gh. Cihodaru se hotărăște să scoată ziarul „Oglinda Tulcei”. Ziarul avea orientare țărănist-naționalistă.

Un alt membru al Partidului Țărănesc, V. Vîrtolaș scoate pe piața tulceană ziarul „Zorile”, tot un ziar al Partidului Țărănesc, dar sub conducerea dr. N. Lupu.

Ziarul „Prezentul” apare la Tulcea pentru prima dată în anul 1931, sub conducerea avocatului Hieronim Popa. Acesta reprezenta Liga Republicană - Cooperatistă, iar articolele din ziar aveau ca subiect preponderent critica radicală.

Împotriva avocatului Nicolae Georgescu apare ziarul „Izbânda” condus de Aurel Teodorescu. Cu un an mai târziu, în 1933, Aurel Teodorescu lansează un alt ziar, de data aceasta ca organ al Partidului Țărănesc Radical, intitulat „Brazda Nouă”. Ziarul „Brazda Nouă” era plin de articole critice și de scandal, unele privind administrația tulceană. Datorită acestor articole defăimătoare la adresa administrației tulcene ziarul a fost interzis. Printre colaboratori mai sunt menționați D. I. Dogaru, Nicolae Iosub, G. A. Nestor, V. Russu, G. Vlădescu³⁰³.

„Dreptatea noastră” – condus de proprietarul George Nestor și directorul D. Popescu Comișani. Cei doi scriau și articolele în ziar, apărând drepturile pescarilor din Deltă, a muncitorilor și a tuturor meseriașilor cărora li se făceau nedreptăți³⁰⁴.

³⁰³ D.C. Zamfir, O. Georgescu, *op. cit.*, p. 316-318.

³⁰⁴ *Ibidem*, p. 138-139.

CAPITOLUL 3

Orașul-port Tulcea între anii 1940-1948

3.1. Administrația orașului Tulcea în perioada 1940-1948

După 1940 U.R.S.S. și-a intensificat actele de agresiune în partea de nord-est a Dobrogei, dorind să devină putere dunăreană. Sovieticii își doreau să organizeze o flotilă fluvială, să-și întărească controlul și să reorganizeze navigația în zona Dunării de Jos, să dizolve Comisia Europeană a Dunării, să creeze instituții sovieto-române³⁰⁵.

Coaliția Națiunilor Unite (Uniunea Sovietică, Statele Unite ale Americii și Marea Britanie) și-au împărțit zonele față de care aveau interes, astfel că România a intrat în zona de interes a sovieticilor. Țările intrate sub incidența Coaliției Națiunilor Unite au suferit transformări din punct de vedere politic, social, economic și cultural³⁰⁶.

Dobrogea a fost marcată de acțiunile trupelor sovietice care au ocupat punctele strategice ale zonei (Dunărea și litoralul Mării Negre), au efectuat controale la administrațiile locale, s-au folosit de toate resursele și bunurile găsite în regiune³⁰⁷.

Prin prevederile Convenției de armistițiu încheiată în 12 septembrie 1944, partidele istorice precum Partidul Național Țărănist și Partidul Național Liberal au fost asimilate de către comuniști. Partidul Comunist, ajutat de regimul sovietic, a preluat întreaga putere politică, iar regimul sovietic a reușit procesul de sovietizare a României.

Prezența unei componente slave a populației și prezența Deltei, o suprafață întinsă dar greu de controlat, a determinat Partidul Comunist să trimită în fruntea organizațiilor comuniste tulcene conducători precum Nicolae Ceaușescu, Miron Constantinescu, Vasile Vâlcu³⁰⁸. Primele acțiuni ale Partidului Comunist

³⁰⁵ V. Ciorbea, *Evoluția Dobrogei între 1918-1944*, Editura Ex Ponto, Constanța, 2005, p. 481-482.

³⁰⁶ M. Cojoc, *De la reforma agrară la colectivizarea forțată (1945-1957)*, Editura Muntenia&Leda, Constanța, 2001, p. 5.

³⁰⁷ *Idem*, *Octombrie 1944 în ținutul dintre Dunăre și Mare. Noi documente privind ocupația sovietică*, în „Anuarul Muzeului Marinei Române”, Tom III/2, Editura Companiei Naționale Administrația Porturilor Maritime Constanța SA, Constanța, 2000, p. 269.

³⁰⁸ C. Cheramidoglu, *Evoluția politică a județului Tulcea în anul 1946. Ascensiunea Partidului Comunist*, în „Istro-Pontica”, nr. 2, Editura Istros, Brăila, 2014, p. 119.

au fost acelea de instalare a adeptilor săi la conducerea consiliilor județene ale Frontului Național Democrat. În localitățile din județul Tulcea, primarii reacționari au fost schimbați cu membrii Partidului Comunist, chiar dacă cei din urmă erau lipsiți de carte și nu aveau nici o legătură cu munca administrativă. Tot acest proces s-a generalizat la nivelul prefecturilor și primăriilor din cele două reședințe de județ³⁰⁹. Procesul a continuat atât la nivel național cât și local, prin supravegherea și urmărirea partidelor politice de opoziție și prin sugrumarea presei aparținând acestor partide.

Instalat la putere, Partidului Comunist îi revenea misiune de refacere economică, misiune nu tocmai ușoară având în vedere distrugerile suferite de toate întreprinderile existente în Dobrogea. Unele dintre aceste întreprinderi își închiseseră porțile din cauza lipsei materiilor prime, a uzurii utilajelor, pe care nu aveau cum să le înlocuiască, iar altele lucrau cu un număr mic de muncitori și producția pe jumătate. Într-o astfel de situație se găseau mina Altân-Tepe, carierele de piatră, morile din județul Tulcea³¹⁰.



Prima manifestare a PCR în Tulcea, 23 august 1944

Relevante pentru situația în care să găsea orașul Tulcea în anul 1944 sunt rapoartele întocmite de către conducerea Băncii Naționale a României - filiala Tulcea și adresate guvernatorului Băncii Naționale a României București. Din ele constatăm că în lunile ianuarie-februarie 1944 în orașul Tulcea băncile nu mai activau, comerțul și ramurile industriei tulcene nu mai funcționau la parametrii normali, totuși alimentele nu lipseau de pe piață. Doar peștele lipsea, datorită nivelului scăzut al Dunării³¹¹.

³⁰⁹ A. Rădulescu, I. Bitoleanu, *Istoria Dobrogei*, Constanța, Editura Ex Ponto, 1998, p. 452-461.

³¹⁰ *Ibidem*, p. 464-470.

³¹¹ D. Flaut, *Situația pieței Tulcea în anul 1944 în rapoartele Băncii Naționale a României*, în "Tulcea 1878-1948: memoria unui oraș", Editura Istros, Brăila, 2012, p. 117.

Prefectura județului Tulcea întocmea la rândul-i rapoarte cu privire la situația socială și economică a județului. În luna aprilie 1944 populația orașului Tulcea era îngrijorată din cauza știrilor legate de război. Locuitorii părăseau orașul, îndreptându-se spre alte localități, de teama posibilelor bombardamente. În schimb, populația rurală își continua activitatea zilnică.

Militarii români erau liniștiți și disciplinați, în schimb militarii germani erau oboșiți și dezordonați. Unitățile germane în trecere prin orașul și județul Tulcea, încadrate de voluntari străini, pătrundeau cu forța prin casele locuitorilor pentru găzduire, amenințând locuitorii cu armele. Poliția militară locală reușea, totuși, să mențină ordinea. Infiltrarea elementelor străine în rândul armatei germane a demoralizat militarii germani. Dintre acești voluntari, unii erau agenți sovietici³¹².

În aceste condiții de deusolare și dezordine, agricultorii au reușit să cultive doar 70% din suprafața agricolă. Întreprinderile comerciale din orașe și din comunele rurale și-au continuat activitatea cu proviziile ce le aveau deoarece aprovizionarea cu marfă a fost sistată datorită traficului întrerupt. Hotărârea Comandantului Diviziei 9 de a închide întreprinderile comerciale a creat probleme. Nepotrivită a fost și hotărârea de a închide cofetăriile în orele în care cârciumile și restaurantele erau închise. Industriile activau cu program redus³¹³.

Coloanele evacuațiilor germani din Rusia respectau traseele stabilite. Populația evacuată era disciplinată, însă organele militare de coordonare lipseau. Coloanele nu erau însoțite de ambulanțe pentru asistența bolnavilor.

În comunele Isacceia, Niculițel, Ciucurova și Topolog se organizaseră cantine cu hrană caldă pentru evacuați. Zilnic se serveau între 400 și 3.000 de porții de hrană³¹⁴.

În luna mai 1944 acțiunile militare româno-germane și stabilirea frontului de răsărit au liniștit populația locală, îngrijorată datorită pregătirilor de pe front. O parte din populația orașelor Sulina și Tulcea a fost evacuată în comunele apropiate, din cauza alarmelor și incursiunilor avioanelor inamice.

Funcționarii publici și-au continuat activitatea fără să-și exprime vreo nemulțumire. Refugiaților sosiți în circumscripție, aflați în trecere sau stabiliți în oraș, li s-a acordat asistență socială de către Consiliul de Patronaj. Invalizii, orfanii și văduvele de război, precum și familiile celor imobilizați primeau

³¹² S.J.A.N. Tulcea, *Fond Prefectura Județului Tulcea, Serviciul administrativ*, dosar 1282/1944, f. 8.

³¹³ *Ibidem*, f. 9.

³¹⁴ *Ibidem*, f. 10.

pensiile, ajutoarele bănești și ajutoarele în natură pentru efectuarea muncilor agricole. Prezența trupelor germane în circumscripție nu deranja populația locală română, iar raporturile între autorități, populație și armata germană erau bune. Traficul de mărfuri și cereale pe Dunăre a stagnat, iar muncitorii din port au fost nevoiți să-și reducă activitatea³¹⁵.

Lucrătorii și angajații temporari ai atelierelor Direcției Dunării Maritime Sulina au fost concediați din lipsa comenzilor. Le-au fost plătite salariile pe trei luni. Chiar dacă în porturi nu era activitate, în carierele și atelierelor Direcției Dunării Maritime muncitorii își continuau activitatea.

Plugarii erau mulțumiți deoarece au fost luate măsuri pentru valorificarea produselor agricole. Comercianții încercau să se aprovizioneze de la centru sau din alte orașe mari ale țării. Din cauza bombardamentelor aeriene și dezorganizării transporturilor, comercianții însoțeau personal mărfurile până la destinație, deoarece transportul pe calea ferată nu prezenta nici o garanție și siguranță, mărfurile fiind sustrate în timpul transportului.

Comercianții și industriașii contribuiau la „Împrumutul înzestrării” fără să creeze probleme.

Comercianții de manufactură (brașovenii) și coloniale erau nemulțumiți datorită faptului că programul de deschidere a magazinelor s-a redus de la 8 la 12 dimineața.

În ceea ce privește industria, morile și presele de ulei țărănești aveau activitatea normală.

În Tulcea, fabrica Talpa și-a redus activitatea din lipsa materiilor prime.

Din piață nu lipseau legumele, produsele lactate și carnea, în schimb lipseau uleiul și zahărul.

Populația minoritară rusă, compusă din pescari, meseriași și muncitori, manifesta o simpatie vădită pentru bolșevici. Grecii, bulgarii și turcii nu se manifestau în nici un fel.

Elementele comuniste se aflau departe de zona Dunării, iar cei bănuși, sau simpatizanți, erau supravegheați de către organele locale. În cursul lunii mai legionarii nu au avut nici un fel de activitate. Nu a fost semnalată prezența nici unei organizații iredentiste.

Evreii sperau într-o victorie a aliaților, pentru a-și recăpăta drepturile și libertățile pierdute în septembrie 1939³¹⁶.

³¹⁵ *Ibidem*, f. 14.

³¹⁶ *Ibidem*, f. 15-16.

Delta Dunării a fost complet inundată datorită creșterii nivelului apei, iar locuitorii s-au mutat provizoriu pe ambele maluri ale Deltei (în județul Tulcea și Ismail), până la retragerea apelor. Multe locuințe au fost inundate, terenurile agricole și grădinile cu zarzavaturi au fost complet acoperite de ape³¹⁷.

La 20 septembrie 1944 prefectura județului Tulcea a fost înștiințată despre hotărârea guvernului de înființare a sindicatelor. Până la elaborarea unei astfel de legi, lucrătorii se puteau constitui în sindicate și patronii întreprinderilor nu puteau împiedica organizarea sindicatelor și a comitetelor respective. Lucrătorii aveau libertatea de a se înscrie sau nu în sindicatele constituite. Întrunirile membrilor de sindicat trebuia să se desfășoare numai în afara programului de lucru³¹⁸. În această perioadă în orașul Tulcea funcționau 15 întreprinderi industriale și au mai fost înființate în plus două sindicate:

1. Afanase Egor - moară de făină și presă de ulei, sediul în strada Babadag nr. 3.
2. Avramide A. Adrian - fabrică de cherestea, fabrică de făină și presă de ulei, sediul în strada Isaccea nr. 174.
3. Cernevschi Pavel - presă de ulei, sediul strada Isaccea nr. 102.
4. Eframov L. Gavrilă - fabrică de paste făinoase, sediul strada Babadag 58.
5. Gridin Dănilă - presă de ulei, sediul în strada Isaccea nr. 118.
6. Hrisafi Gheorghe - moară de făină și porumb, sediul strada Isaccea 127.
7. Hrisafi Grigore - presă de ulei, moară de făină, sediul strada Isaccea 179.
8. Sezanov Alexe - moară de făină și porumb, sediul strada Libertății nr. 60.
9. Serghei Ichim - presă de ulei, sediul în strada Isaccea nr. 180.
10. Lichiardopol Gheorghe - moară de făină și de porumb, sediul în strada Isaccea nr. 82.
11. Lichiardopol Grigore - fabrica Olivia, sediul în strada Portului nr. 27.
12. Ion C.M. Stoian industrializa piuă, boiangerie, sediul str. Basarabilor nr. 61
13. S.A.R. Praga industrializa articole alimentare, sediul strada Gloriei 12.
14. S.A.R. Talpa - tăbăcărie și pielărie, sediul în strada Portului nr. 41.
15. Ioan Iacobini și Dionisie Tomocurg, industria opiuă, boiangerie și spălătorie, sediul în strada Isaccea nr. 145.
16. Sindicatul Muncitoresc Tulcea.
17. Sindicatul pescarilor Tulcea³¹⁹.

³¹⁷ *Ibidem*, f. 17.

³¹⁸ *Ibidem*, f. 43.

³¹⁹ *Ibidem*, f. 44.



Clădiri și prăvălii vechi în Tulcea

În luna octombrie a anului 1944 situația orașului nu se schimbase prea mult, în schimb populația era mai agitată și îngrijorată datorită jafurilor și furturilor provocate de armata sovietică, aflată în trecere prin oraș sau staționară. Autoritățile române împreună cu cele militare sovietice au luat măsuri pentru scăderea numărului de infracțiuni.

Muncitorii aveau de lucru suficient. Funcționarii erau însă îngrijorați pentru populația orașului Sulina deoarece nu aveau mijloace de transport pentru aprovizionare, aceasta făcându-se cu ajutorul bărcilor.

Invalizii, orfanii, văduvele de război și-au primit drepturile cuvenite, nefiind semnalate nemulțumiri.

Din punct de vedere economic, agricultura, viticultura și creșterea animalelor au rămas ocupațiile de bază ale locuitorilor județului. Lucrările în agricultură au fost oprite deoarece forța de muncă a fost repartizată la construirea unui drum de 18 km în Delta Dunării, între orașele Tulcea și Ismail, lucrări impuse de Armata Sovietică.

Comerțul a înregistrat o stagnare datorată lipsei de mărfuri, riscurilor cu care se transportau mărfurile spre oraș, transportul pe căile ferate fiind nesigur datorită militarilor sovietici care furau produsele și mărfurile în timpul transportului.

Industria orașului se rezuma la o fabrică de tăbăcărie și piele, la fabrica Olivia, fabrica de cherestea și mai multe mori și prese de ulei. Fabrica Talpa își închisese porțile din cauza lipsei materiilor prime, iar muncitorii au fost transferați la centrala Fabricii Talpa în București. Morile și presele de ulei funcționau ajutând astfel la aprovizionarea populației cu făină și ulei. Din piață lipseau cartofii, ceapa, brânza, iar pâinea nu era suficientă pentru populație.

Cauza acestor lipsuri se justifica prin faptul că în orașul Tulcea se înființaseră mai multe spitale în care se adăposteau 3.000-4.000 militari sovietici răniți. Pe lângă aceștia se aflau și alte unități sovietice cantonate, și zilnic treceau alte grupări de armată, orașul fiind un punct de trecere. Toți militarii erau aprovizionați în detrimentul populației locale³²⁰.

Rapoarte despre situația orașului Tulcea se întocmeau aproape lunar de către Partidul Comunist Român - Organizația Județeană Tulcea. Membrii Partidului Comunist din orașul Tulcea întocmeau aceste rapoarte ce cuprindeau informații cu privire la acțiunile politice întreprinse atât în oraș, cât și pe raza județului.

Din raportul întocmit în luna aprilie 1945 remarcăm faptul că membrii comuniști au participat pe teren la aplicarea reformei agrare și la campania de însămânțare, în paralel cu susținerea guvernului Dr. Petru Groza, informând și explicând populației acțiunile guvernului.

Situația grupărilor politice din Frontul Național Democrat se prezenta astfel: pescarii au fost organizați în secții sindicale, o parte din muncitorii agricoli au fost organizați în Frontul Plugarilor, Organizația Partidului Social Democrat era slab reprezentată numeric dar și ca activitate politică. În grupările Național Liberalilor și Național Țărăniștilor F.N.D-iști nu existau membrii. Acțiunile subversive împotriva guvernului și Partidului Comunist se manifestau prin lansarea de zvonuri tendențioase.

Până în aprilie 1945 membrii partidului comunist din orașul Tulcea au reușit să organizeze un număr de 14 celule în tot atâtea comune din județ; au fost înscrși 800 de membrii, dintre care 602 bărbați și 198 femei³²¹.

Organizația Județului Tulcea a Partidului Comunist din România și-a continuat activitatea și în anul 1946, întocmind rapoarte cu privire la acțiunile lor politice și sociale. Din aceste rapoarte constatăm că au continuat să participe la aplicarea reformei agrare. Pământul confiscat prin reforma agrară, însemnând 1.083 ha, a fost împărțit la un număr de 515 locuitori. S-au îndiguit terenurile inundabile, obținându-se astfel suprafețe de teren pentru agricultură. S-au cultivat diverse cereale, mai puțin plante textile și tutun. În ceea ce privește pescuitul, se practica la scară mare, producția s-a mărit datorită faptului că pescarii au fost organizați în sindicate³²².

³²⁰ *Ibidem*, f. 52-53.

³²¹ S.J.A.N. Tulcea, *Fond P. C. R. Comitetul Județean Tulcea*, dosar 1/1945, f. 1.

³²² *Idem*, dosar 22/1946, f. 2.

Muncitorii membrii de partid au organizat conferințe pentru susținerea guvernului Dr. Petru Groza, pentru popularizarea reformei agrare, pentru sărbătorirea zilei de 1 Mai, zilei Victoriei, zilei de 10 mai.

Comuniștii din orașul Tulcea au trimis echipe în județ pentru a ajuta pe țărani la împărțirea pământurilor moșierești confiscate. Au susținut campania de însămânțare, trimițând echipe pentru repararea mașinilor și uneltelor agricole, cât și pentru împărțirea uneltelor dăruite de Apărarea Patriotică. Au sprijinit și dezvoltat Sindicatele, Frontul plugarilor și celelalte organizații de masă. S-a înființat Comitetul Cetățenesc pentru combaterea speculei. Au sprijinit și înființat cooperativa de consum Victoria Tulcea. Au inițiat, sprijinit și înființat un atelier colectiv de bastimente fluviale și au repus în funcțiune Fabrica de cherestea Avramide. Au luat măsuri pentru punerea în funcțiune a Fabricii Talpa. Au luat măsuri pentru deschiderea unui atelier colectiv de croitorie și lemnărie.

Orașul a fost organizat în 5 sectoare: sectorul 1, cu o celulă și 44 membrii; sectorul 2, cu o celulă de cartier (33 membrii) și 6 celule de întreprinderi (4 celule la port cu 106 membrii, celula de întreprindere a producției lemnului cu 7 membrii, celula poliției cu 11 membrii); sectorul 3, cu 2 celule de cartier (58 membrii) și 2 celule de întreprinderi-minieri (62 membrii); sectorul 4, cu 2 celule de cartier (70 membrii), 2 celule de întreprinderi comunale (15 membrii) și celula bastimente (12 membrii); sectorul 5, cu o celulă de cartier (27 membrii). Numărul membrilor de partid în oraș era de 445. Sindicatele aveau 7.067 membrii, Frontul Plugarilor avea 706 membrii, Uniunea Patrioților avea 320 membrii, Apărarea Patriotică avea 215 membrii, Tineretul progresist avea 287 membrii, A.R.L.U.S avea 206 membrii, A.S.I.C. avea 132 membrii, Uniunea femeilor Antifasciste avea 65 membrii.

Situația economică a orașului nu se schimbase prea mult. Carierele întâmpinau greutate: dintr-un număr de 12 cariere abia funcționa una, și aceea lipsită de mijloacele de transport a pietrei extrase. Străzile erau în stare proastă. Portul avea nevoie de instalații tehnice, precum silozuri, macarale, vinciuri pentru piatră, dublarea și prelungirea liniei ferate cu 1 km, elevatoare, docuri. Fabrica "Praga" (de conservare a peștelui) funcționa în mică măsură, în timp ce Fabrica "Talpa" nu putea reîncepe lucrul din cauza lipsei materiilor prime. Fabrica de cherestea funcționa împreună cu două mori mici țărănești și una

comercială. Mai funcționau în oraș 4 mori și 5 teascuri de ulei. Nu mai funcționau 2 mori și o fabrică de frânhii³²³.

Din raportul prefectului județului Tulcea, Mihail Gioga, se constată faptul că existau probleme cu aprovizionarea alimentelor către populație (pâinea se vindea cu 1.200 - 2.100 lei bucata), prețurile creșteau de la o zi la alta, specula comercianților înflorea, problemele mijloacelor de transport persista, recoltele erau foarte slabe. Toate aceste neajunsuri au determinat raționalizarea alimentelor de bază și vinderea lor pe cartelă³²⁴.

Sindicatul muncitorilor din Port și Transport Tulcea a luat ființă la data de 12 septembrie 1944 având în componența sa un număr de 12 membrii. Până la 12 septembrie 1945 s-au înscris 415 muncitori, împărțiți în 4 secții: muncitorii manuali, căruțașii din port, birjarii și căruțașii de piatră. Dintre aceștia 132 s-au înscris ca membrii în Partidul Comunist, Organizația județului Tulcea, înființându-se trei celule de partid. Muncitorii comuniști și membrii sindicatului din Port și Transport au participat la acțiunile Partidul Comunist (sărbătorirea zilei de 23 August, 1 și 12 septembrie) demonstrând cu placarde și care alegorice.

Munca în portul Tulcea se efectua în condiții rudimentare, din cauza lipsei de echipamente atât de necesare în executarea lucrărilor din port. Din portul Tulcea lipseau silozurile, macaralele, vinciurile pentru piatră, elevatoarele. Cu toate acestea, în acea perioadă a crescut producția la 1.000% pentru Armata Sovietică, în cadrul respectării condițiilor de Armistițiu, și au fost încărcate 2.000 vagoane de cereale în 30 zile, lucrându-se și noaptea. Portul Brăila a pus la dispoziția muncitorilor din portul Tulcea un elevator plutitor pentru a le ușura munca.

Tot vorbind despre port, trebuie să menționăm că era necesară dublarea liniei ferate și prelungirea ei cu încă 1 km, cât ținea raza portului. P.A.R.I.D. făcuse un proiect pentru construirea unor șantiere și a unui doc, proiect aprobat de către Ministerul de Finanțe, dar acesta nu a mai ajuns la finalizare deoarece ministerul a retras capitalul ce urma să fie investit în infrastructura portului. Sindicatul Port și Transport nu avea un local propriu, acesta funcționa în localul Ministerului Asigurărilor Sociale³²⁵.

La fel de grea era situația în toate cele 12 cariere de piatră ale orașului Tulcea precum și cele din județ (Turcoaia, Greci, Bașchiori, Măcin). Toate aceste cariere aveau piatră potrivită pentru construcții și drumuri, dar toate se

³²³ *Ibidem*, f. 3-4.

³²⁴ C. Cheramidoglu, *op. cit.*, p. 119-120.

³²⁵ S.J.A.N. Tulcea, *Fond P. C. R. Comitetul Județean Tulcea*, dosar 1/1945, f. 36-37.

confruntau cu lipsuri sau nu funcționau. Orașul Tulcea avea un număr de 80 de muncitori specialiști înscrși în Sindicatul Uniunii Minelor și Petrolului, filiala Tulcea, dintre aceștia 62 fiind membrii ai Partidului Comunist.

Lucrătorii carierelor de piatră erau lipsiți de mijloace pentru transportul de piatră extrasă. Cu toate că Direcția Dunării Maritime dispunea de șleपुरi pentru transportul de piatră, sub pretextul că toate șleपुरile s-au scufundat, refuzau să mai pună mijloacele lor de transport la dispoziția carierelor de piatră din oraș. Direcția Dunării Maritime avusese 30 căruțe confecționate special pentru transportul de piatră, pe care le-au vândut particularilor, iar linia de transport era una singură și îngustă, în 15 zile se bloca activitatea muncitorilor.

Lucrările digurilor de la mare fuseseră suspendate, ceea ce putea duce la un blocaj pe Dunăre. Cu tot dragajul executat, ieșirea la Mare risca să rămână împotmolită, toate porturile dunărene să fie afectate și transportul de piatră să fie împiedicat.

Lucrătorii carierelor de piatră doreau să lucreze la maximum de randament, pe o suprafață de 600 m, pe două terase, nu doar pe o suprafață de 50 m. De asemenea, iarna doreau să decoperteze de pământ carierele pentru ca primăvara să înceapă direct lucrul. Direcția Dunării Maritime trebuia să-și mărească numărul compresoarelor pentru a mări producția de la 2 la 10 m liniari.

De asemenea, se propunea deschiderea unui șantier de lucru în Bașchioi, deoarece acolo se găsea cea mai bună piatră albă de construcție (marmură românească), piatră în care, de altfel, s-a cioplit în întregime fațada Palatului Regal, piatră care ar fi ajutat la reconstruirea multor clădiri, economisind cimentul. În carierele din Turcoaia, Greci și Măcin se găsea granit, piatră care fasonată ar putea fi utilizată la construcția de șosele și pavarea orașelor, mai ales a orașului Tulcea care, deși așezat între dealuri de piatră, avea 60% din străzi nepavate fapt pentru care ”în timpul ploilor se înota prin noroi”³²⁶.

Organizarea de sindicate și înscrierea de membrii în aceste sindicate a continuat astfel că în 1946 în orașul Tulcea existau 15 sindicate cu un număr de 9.665 membrii (6.967 bărbați, 206 femei, 2.353 tineri), iar în județ funcționau 10 sindicate cu 1.990 membrii. Toate comitetele de fabrică, întreprinderi și sindicate s-au reorganizat, astfel s-au îmbunătățit relațiile dintre sindicaliști și PSD-iști. Sindicatele s-au implicat în organizarea și pregătirea sărbătorii zilei de 1 Mai, pregătind lozinci, care alegorice, vitrine și grafice, coruri.

³²⁶ *Ibidem*, f. 38-39.

„Frontul Plugarilor” avea ca activiști 3 salariați și unul cu ajutor bănesc, numărul total al membrilor în 1946, pentru orașul Tulcea, erau aproximativ 15.035 membrii.

„U.F.A.R.” avea un număr de 170 membrii. Această organizație făcea reuniuni săptămânale pentru a explica rolul acestei organizații, făceau înscrieri în partid și îndrumări pentru membrii din U.F.A.R.

Nu a avut loc nici o manifestare a Federației Femeilor Democratice, în schimb, membrele de partid aveau activitate intensă de organizare.

„P.N.P.” înregistra o activitate slabă a comitetului. S-a organizat o adunare la care au participat aproximativ 800-900 prieteni, adunare la care ministrul Vlădescu Răcoasa a prezentat politica partidului pentru viitoarele alegeri.

„Asociația Română pentru Strângerea Legăturilor cu Uniunea Sovietică” avea un număr de 1.141 membrii. Nu au reușit să atragă intelectualitatea în această organizație.

„A.P.” avea un număr de 843 membrii. Asistența socială acordată consta în ajutorul în cuantum de 149.000 lei dat familiilor nevoiașe. Cu ocazia sărbătorilor s-au distribuit cozonac și vin bolnavilor din Spitalul Tulcea. Invalizilor, văduvelor și oamenilor nevoiași li s-au distribuit mălai donat de Primăria Tulcea. Industria petroliferă a donat 14.700 litri gaz. Cantina AP a fost închisă deoarece s-a înființat un orfelinat cu 20 de copii. Organizația s-a pregătit pentru sărbătorirea zilei de 1 Mai.

„Tineretul Progresist” nu reușise să-și totalizeze numărul membrilor și nu avea nici un reprezentant al P.C.R., totuși organizația avea peste 400 membrii.

„Apărarea Patriotică” avea un număr de 829 membrii, majoritatea muncitori. S-au acordat ajutoare invalizilor și văduvelor de război cu îmbrăcăminte și alimente în valoare de 300.000 lei. Distribuiau lunar *Buletinul AP* - 600 numere.

„Cooperativa”. În oraș și județ au fost înființate 71 cooperative cu 26.851 membrii. Dintre acestea 15 unități erau de tip nou și nu au fost federalizate. Cooperativele noi nu aveau drept de vot la alegerea Consiliului și nu aveau nici un consilier în Consiliul Federal, membru al Partidului Comunist Român³²⁷.

În luna martie 1946, Comisia presă din cadrul Organizației Județene Tulcea a Partidului Comunist Român a organizat Comitetul de redacție al gazetei locale ce urma să fie pusă sub tipar. Depozitul P.C.R. pune la dispoziția ziarului 200 kg hârtie pentru tipărirea de început a ziarului. S-au ales

³²⁷ *Idem*, dosar 16/1946, f. 5-12.

corespondenții orașului Tulcea pentru Ziarul Scânteia: Cozma Anton din partea Sindicatului Lemn Forestier, Cotoc Petre din partea PARID, Vasile Argint din partea Funcționarilor particulari, Bucur Gheorghe din partea Frontului Plugarilor, Lita Dumitru din Comuna Concaz, Cacinschi Vergil din partea prefecturii, plutonier Nedelcu din partea Regimentului 40 Infanterie, Costică Limbidis din partea Sindicatului Marinarilor Civili și Anghelide Nicu din partea Comisiei locale³²⁸.

Singurul ziar local care apărea la momentul respectiv în orașul Tulcea era ”Progresul”. Directorul și proprietarul acestui ziar a fost de acord să fie folosit pe linia Frontului Democratic. Partidul colabora cu ziarul, dându-i linia politică. Tirajul acestui ziar a fost de 1.500 numere, cu abonamente la toate primăriile din județ și abonamente particulare.

Dintre ziarele bucureștene primite și vândute în Tulcea menționăm: „Scânteia” - din 600 primite, doar 580 vândute; „Poporul” - 500 primite, toate vândute; „România Liberă” - din 800 primite, doar 200 vândute (depozitarul acestei gazete fiind manist a vândut revista la kg, astfel că s-a dat dispoziția ca gazeta să fie repartizată altui depozitar, Hangiu Gheorghe, depozitarul și al ziarului ”Scânteia”); „Frontul Plugarilor” - din 100 primite, doar 30 vândute; „Libertatea” - din 400 primite, doar 200 vândute; „Viața Sindicală” - din 300 primite, doar 100 vândute; „Grai Nou” - din 100 primite, doar 50 vândute; „Scânteia ilustrată” - 30 primite, toate vândute; „Națiunea” - din 500 primite, doar 150 vândute; „Drapelul” - din 150 primite, doar 50 vândute; „Dreptatea Nouă” - din 250 primite, doar 100 vândute; „Veac Nou” - din 50 primite, doar 20 vândute; „Timpul” - 250 primite, toate vândute; „Era Nouă” - din 200 primite, doar 50 vândute; „Ultima oră” - din 500 primite, doar 150 vândute; „Semnalul” - 200 primite, toate vândute; „Unirea” - 100 primite, toate vândute; „Renașterea” - 60 primite, toate vândute; „V.Evreiască” - din 100 primite, doar 50 vândute; „Mântuirea” - din 100 primite, doar 50 vândute; „Dreptatea (manist)” - 100 primite, toate vândute; „Liberalul (Brăteanu)” - 100 primite, toate vândute³²⁹. Comisia locală distribuia săptămânal 700 exemplare.

La împlinirea unui an de la instalarea Guvernului dr. Petru Groza, toate partidele și organizațiile politice ce compuneau Guvernul de Concentrare Democratică au sărbătorit evenimentul în fața prefecturii Tulcea, ținând discursuri cu această ocazie. Orașul a fost împodobit cu Tricolorul și cu Drapelul de Luptă Roșu al clasei muncitoare. Iosif Naumov a fost cel care a

³²⁸ *Idem*, dosar 21/1946, f. 12.

³²⁹ *Ibidem*, f. 26.

deschis șirul cuvântărilor, precizând însemnătatea zilei de 6 martie pentru poporul român. Din partea Partidului Național Popular a vorbit Cahu Mihai care, în discursul său, spunea „ziua de 6 martie 1945 este o zi de biruință a poporului împotriva reacțiunii conduse de către Maniu și Brătianu”. Din partea armatei a vorbit locotenentul Stroe, spunând că „armata participă alături de popor la această sărbătoare care a însemnat introducerea unui regim cu adevărat democratic în țara noastră”. Din partea Partidului Național Țărănesc Anton Alexandrescu a vorbit avocatul Nistor Dumitru care spunea că „poporul român s-a unit în jurul Partidelor Democratice; prin lupta sa a adus la 6 martie 1945 primul guvern democratic al țării în istoria neamului nostru”. Din partea Frontului Plugarilor a vorbit Vintilă Voinea care considera că „plugăria din țara noastră sărbătorește cu adâncă recunoștință un an de rodnică guvernare a primului guvern democratic instaurat la 6 martie 1945 prin voința întregului popor. Guvernul Groza a făcut un act de dreptate socială și a confiscat pământurile moșierești împărțindu-l țăranilor luptători de pe frontul antihitlerist și țăranilor fără pământ”.

Din partea Partidului Comunist Român și în numele Comitetului Central a vorbit tovarășul Nicolae Ceaușescu care afirma că „poporul român, la 6 martie 1945, a rupt jugul exploatării moșierești și a alungat din fruntea țării pe trădătorul Rădescu, care pus în slujba reacțiunii condusă de către Maniu și Brătianu a vrut să facă în România un război civil, în felul acesta a împiedicat participarea României la războiul just dus împotriva Germaniei Hitleriste, dușmanul dintotdeauna a poporului român. 6 Martie 1945 însemna pentru poporul român zi de biruință a poporului român împotriva reacțiunii care, și de astă dată, au căutat să oprească mersul istoric al poporului eliberat la 23 august 1944 de către Glorioasa Armată Roșie eliberatoare. 6 martie 1946 însemna pentru poporul român zi în care se leagă dorința lui de a participa cu toată dragostea și hotărârea la consolidarea democrației și făurirea unei păci durabile între popoare”.

Din partea Partidului Național Liberal Gheorghe Tătărescu a luat cuvântul Mihail Gioga, în calitate de prefect al județului, precum și reprezentant al partidului. Acesta spunea că „este o zi de mare sărbătoare, în care întregul popor își manifestă recunoștința și încrederea în guvernul Dr. Petru Groza, guvern care era salvatorul poporului român de la catastrofa în care reacționarii conduși de Maniu și Brătianu au vrut să arunce poporul în noi și grele suferințe. Datorită guvernului Dr. Petru Groza față de Uniunea Sovietică pentru aplicarea democrației consecvente, am fost ajutați dându-se în primul acord

economic încheiat 30.000 vagoane cereale, iar apoi alte 20.000 vagoane astfel că s-a scăpat populația de foamea ce se abătea asupra noastră. Sărbătorim astăzi un an de guvernare democratică, poporul român pășește cu încredere în marea operă de consolidare a democrației alături de marele Națiuni Unite în frunte cu Uniunea Sovietică, iubitoare de pace și libertate”³³⁰.

Nici sărbătoarea zilei de 1 Mai nu scăpa fără atenția organizațiilor locale politice. Aceștia pregăteau proiecte program pentru a sărbătorii ziua solidarității internaționale a clasei muncitoare, așa cum era considerată ziua de 1 Mai. În proiectul program se specificau următoarele obiective: „sărbătoarea zilei de 1 Mai 1946 trebuia să mobilizeze întregul popor alături de Blocul Forțelor Democratice pentru ca din bătălia alegerilor Maniu și Brătianu cu clica lor reacționară să iasă definit zdrobiți; 1 Mai 1946 să mobilizeze clasa muncitoare, poporul muncitor la reclădirea țării, sprijinind astfel în mod efectiv guvernul Groza în greaua sa operă de guvernare; dar 1 mai înseamnă pe lângă o mobilizare pentru eforturi viitoare și un bilanț al realizărilor, constatarea slăbiciunilor și oricăror lipsuri pentru îndreptare; pentru înfăptuirea celor de mai sus, sărbătorirea va fi precedată prin organizarea de mari întruniri publice în cadrul „FUM.”, „FND.”, „Sindicatelor”, „Frontul Plugarilor”, „Federației femeilor democrate”, „Tineretului”, „Apărării Patriotice”, „ARLUS.- ului”. La sate, pe lângă întruniri ale „Frontului Plugarilor”, se vor face întruniri pe linia alianței dintre muncitori și țărani. Peste tot se va prelucra importanța zilei de 1 mai și se va demasca adevăratul caracter al partidelor „istorice”.

În orașul Tulcea la sărbătoarea zilei de 1 mai 1946 aveau să participe muncitori, membrii ai organizațiilor politice locale, membrii ai sindicatelor, având o echipă de 20 de muncitori cu drapelul U.R.S.S. și România; „Tineretul Progresist” și școlile - cu drapelul național și placarde; într-un car alegoric, un muncitor dând mâna cu un plugar și un elev; Școala profesională de fete - cu un car alegoric și costume naționale; un detașament militar cu muzică, după ce va trece prin fața tribunei se va desprinde din grup și va rămâne lângă tribună; „Frontul Plugarilor” cu care alegorice și placarde: munca primitivă și munca mecanizată, semănător și păstor cu oi. Cortegiul va fi precedat de țărani, delegați din județ; „Sindicatul Pescarilor” cu o echipă de pescari purtând pești împăiați. În frunte udarnicii cu eșarfe scrise și drapelul sindical. Car alegoric cu barcă, unelte de pescuit, diagramă a producției, placarde. Sindicaliștii pescari încolonați; „Sindicatul Cizmarilor” cu car,

³³⁰ *Idem*, dosar 14/1946, f. 7-8.

placarde și pavilion: evidențiat atelierul de producție colectiv; „Sindicatul Îmbrăcămintă” cu car, placarde și pavilion: evidențiat atelierul de producție colectiv; „Sindicatul Constructorilor” cu car, placarde și pavilion; „Sindicatul Marinarilor” cu machete, car, placarde și pavilion; „Sindicatul Forestier” cu car, diagramă a producției, placarde și pavilion: evidențiat atelierul de producție; „Sindicatul Alimentar” cu car, placarde și pavilion; „Sindicatul Minerilor” cu car, placarde și pavilion; „Sindicatul Port – Transport” cu car, diagramă a muncii, placarde și pavilion; „Sindicatul P.T.T.” cu placardă și pavilion; „Sindicatul Direcției Dunării Maritime” cu placardă și pavilion; „Sindicatul Sanitar” cu placardă și pavilion; „Sindicatul Funcționarilor Particulari” cu car, placarde și pavilion; „Sindicatul Funcționarilor Publici” cu car, placarde și pavilion; „Tipografii” cu car și placardă. Mai vine un car cu o mașină Boston instalată, care va multiplica și răspândi în mers Manifestul F.U.M., apoi un car alegoric reprezentând pacea; A.R.L.U.S. cu drapele sovietice și naționale, panouri și placarde; „Apărarea Patriotică” cu panouri, placarde și pavilion național; „Federația Femeilor Democrate” cu panouri, placarde și pavilion național³³¹.

Partidele politice FND și PNL Tătărăscu se vor încolona în urma detașamentului militar, în următoarea ordine: Partidul Comunist Român, Partidul Social Democrat, Partidul Național Popular, Partidul Național Tătărăscu, Partidul Național Țărănesc Alexandrescu.

Defilarea se va face pe strada Elisabeta. Deschiderea paradei se va face la ora 10 dimineața. Se va vorbi de la balconul prefecturii. Vor lua cuvântul reprezentanții organizațiilor și partidelor politice democratice. Durata discursurilor 10 minute. Penultimul vorbitor din partea PSD, ultimul din partea PCR.

Orașul împodobit cu drapele sovietice și românești. Pe stâlpi, încrucișate, stegulețe sovietice și românești. Balcoanele împodobite cu verdeață și covoare. Organizațiile, și în special sindicatele, organizau vitrine cu panouri, diagrame, verdeață, covoare. Muzica militară și tarafurile concertau în piețe. Jocuri naționale. Pentru după amiază se organiza, de către Comisia culturală a Sindicatelor, un festival artistico-cultural, la cinema Select. La cinematograf va rula filmul „Așa s-a călit oțelul”. Seara, retragerea Armatei și tineretului, cu torțe.

În centru și la încrucișarea străzilor principale se vor afișa lozinci pe pânze. Dintre acestea amintim câteva: „Trăiască 1 mai, ziua solidarității internaționale a clasei muncitoare!”, „Proletari din toate țările, uniți-vă!”, „Trăiască unitatea

³³¹ *Idem*, dosar 21/1946, f. 28-29.

dintre muncitori, plugari și intelectuali!” „Trăiască Partidul Comunist, detașamentul de avangardă al clasei muncitoare!” „Trăiască România democratică, liberă și independentă!” „Trăiască în veci prietenia româno-sovietică, reazim sigur al libertății și independenței țării noastre!” „Învingem specula măbind producția și creând cooperative!”³³².

În județ, 1 Mai se sărbătorea în reședințele de plăși prin organizarea de către F.U.M. în cadrul F.N.D.-ului. Se trimiteau delegații din Tulcea.

Proiectul program a fost întocmit de către secretarul secției de educație politică, Cornel Vasilescu³³³.

Câteva luni mai târziu, în noiembrie 1946, aveau loc alegeri. Rezultatele locale erau în favoarea Blocului Partidelor Democratice cu următoarea componență: ”Dr. Florica Bagdasar (P.N.P.), Drăghici N. Ion (P.N.L. Tătărașcu), Lt. Col. Stoica Gh. (P.C.R.), Naumov Iosif (P.S.D.), Olteanu Dumitru (P.C.R.), Pascu Ion (Frontul Plugarilor)”³³⁴.

Anul 1948 avea să aducă și mai multe pierderi materiale pentru populație. Prin adoptarea de către Marea Adunare Națională a legii privind naționalizarea unor bunuri materiale, s-a desfășurat o adevărată campanie de confiscare, fără nici o justificare față de cei deposedați de bunuri, dar mai ales, fără nici o despăgubire. Multe familii care prin obiectivele economice pe care le dețineau contribuiau la dezvoltarea economică a orașului și județului Tulcea, odată cu naționalizarea au pierdut nu numai acele ateliere, au pierdut casele în care locuiau, au pierdut membrii de familie, și-au pierdut identitatea. Comisiile județene de naționalizare nu au avut nici o ezitare în a inventaria și a trece în patrimoniul statului aceste întreprinderi. În județul Tulcea, de exemplu, s-au inventariat un număr de 27 de întreprinderi aparținând industriei metalurgice, textile, alimentare, miniere și materialelor de construcție, în afara celor câtorva zeci de mori, prese de ulei și brutării.

Nici situația agriculturii nu era mai bună. În județul Tulcea, de pildă, pământul n-a mai fost capabil să dea în 1946 decât 150 kg grâu în medie la hectar și 95 kg porumb.

Din cauza subnutriției, agravată de ravagiile malariei, mortalitatea infantilă a ajuns să depășească media pe țară, fiind mai mare decât în Moldova, regiunea cea mai greu lovită de secetă³³⁵.

³³² *Ibidem*, f. 30.

³³³ *Ibidem*, f. 30-31.

³³⁴ C. Cheramidoglu, *op. cit.*, p. 131.

³³⁵ A. Rădulescu, I. Bitoleanu, *op. cit.*, p. 464-470.

În ceea ce privește aprovizionarea cu pâine a populației orașului Tulcea, aceasta primea de trei și respectiv patru ori pe săptămână rația de mălai - 12 kg și pâine - 250 gr la prețul de 14 lei /kg³³⁶.

În această perioadă la conducerea Primăriei orașului Tulcea s-au aflat profesor Ioan Stratulat - 10 ianuarie 1941; Nicolae Mateescu - 15 iunie 1942; Constantin Țigău - 1943-1.08.1944; Oprea Maraloi - 1944; căpitanul Nicolae Grigorescu - 1 decembrie 1944-1945; Grigore Horbencu - 1945; Gheorghe Buga - 1946³³⁷.



Tulcea, 1941

În fruntea Prefecturii județului Tulcea a fost delegat colonelul Costin Ionașcu care a exercitat această funcție în perioada 21 ianuarie - 2 decembrie 1941. În timpul celui de-al doilea Război Mondial colonelul Costin Ionașcu a fost avansat în grad de general și a condus Divizia 9 Infanterie. Convins de situația grea în care se afla orașul, constatând lipsurile populației tucene din perioada războiului el a decis aprovizionarea cu alimente a locuitorilor afectați de aceste evenimente.

Nicolae Ghica a fost prefect al județului Tulcea în perioada 2 decembrie 1941 - 13 octombrie 1944. În această perioadă a contribuit la apariția unei Monografii a județului Tulcea, realizată de profesorul Nichita Bonjug.

Mihail Ionescu a fost prefect al orașului Tulcea în perioada 13 octombrie 1944 - 13 martie 1945. S-a preocupat de îmbunătățirea drumurilor județene, în

³³⁶M. Cojoc, *Repere economico-sociale în Dobrogea primelor decenii postbelice*, în „Studii Istorice Dobrogene”, Editura Ovidius University Press, Constanța, 2003, p. 459.

³³⁷T. Brătianu, *Politică și Societate în Dobrogea*, Constanța, Editura Fundației „Andrei Șaguna”, 2010, p. 266.

special șoseaua Regele Carol - Lascăr Catargiu. A sprijinit repararea sediului delegației Comisiei pentru controlul aplicării armistițiului și a obținut din partea Prefecturii județului Constanța și Ialomița un număr de 335 vagoane cu grâu, cu scopul de a asigura pâinea pentru populația afectată de război. A insistat ca armata sovietică, care se afla în trecere prin județul Tulcea, să înceteze a mai fabrica ulei, astfel se putea crește consumul de alimente atât de necesar locuitorilor județului³³⁸.

Dumitru Olteanu a fost prefect al orașului Tulcea în perioada 13 martie - 15 noiembrie 1945. A sprijinit înființarea în comuna Lolescu a cantinei cetățenilor sovietici care se repatriau. A ocupat funcții în cadrul Institutului pentru relații culturale cu străinătatea, în Procuratura generală și a fost ambasador în mai multe state. Membru al Partidului Comunist Român (din 1938), a fost arestat și închis de mai multe ori. Pe timpul mandatului de prefect al județului a îndeplinit și funcția de Secretar al Comitetului județean al Partidului Comunist Român.

La conducerea Prefecturii județului Tulcea a urmat Victor Dușa, până la 26 ianuarie 1946, când în această funcție a fost numit Mihail Gioga care a rămas până la 24 noiembrie 1947. A demonstrat un interes deosebit față de activitățile culturale și educaționale ale județului. În anul 1946 prefectul a sprijinit constituirea Comisiei Teatrale locale, compusă din membrii: profesor Vasile Cârlov - din partea Direcției Generale a Teatrelor, învățător Constantin Găvenea - din partea Prefecturii Județului Tulcea, Nicolae Djendov – reprezentant al Comisiei Locale Sindicale, Constanța Costea - secretara comisiei. În anul 1946 Gioga s-a implicat în strângerea fondurilor pentru repararea Liceului de Băieți din Tulcea, care fusese distrus în urma incendiului din 20 ianuarie 1946.

Marin Enescu a fost prefect al județului Tulcea în perioada 24 noiembrie 1947 - martie 1949. A contribuit la îmbunătățirea pescuitului marin prin luarea de măsuri vizând confecționarea unui număr ridicat de scule pescărești de mare (taliene, setci de calcan, năvoade, setci de scrumbii), repararea vaselor de pescuit marin precum și cele de transportat pește, repararea și construirea ghețăriilor. A sprijinit înființarea în orașul Tulcea a unei școli pentru calificarea profesională a viitorilor șefi de puncte piscicole. A contribuit la revigorarea sistemului sanitar prin înființarea unui cabinet medical (în 1949) pentru Liceul Mixt Tulcea și a altor 9 cabinete la școlile elementare din oraș³³⁹.

³³⁸ V.H. Baumann, Raluca-Elena Petrov, Elena Franga, *Instituția Prefecturii - Județul Tulcea, trecut și prezent*, Editura Celebris, Constanța, 2012, p. 120-124.

³³⁹ *Ibidem*, p. 126-132.

3.2. Activitatea edilitară a orașului Tulcea după anul 1940

În vara anului 1940 administrația din ținutul Dunărea de Jos, prin Primăria orașului Tulcea, pornește o amplă acțiune de inventariere a bunurilor imobiliare publice, cu termen de finalizare în primăvara anului 1941. Cu ocazia acestei acțiuni au fost inventariate toate bunurile clădite și neclădite din orașul Tulcea ce aveau funcțiune publică. Multe dintre aceste imobile au fost distruse.

Dintre imobilele ce se mai păstrează și astăzi amintim: sediul „Primăriei Orașului Tulcea”, imobil situat în strada 14 Noiembrie nr. 11, din anul 1907 funcționa ca sediul primăriei; se compunea din teren în suprafață de 2.164 mp și construcție, parter și etaj, cu 15 camere și 2 săli, în suprafață construită de 399 mp. Înainte de 1907 imobilul a servit drept cazarmă militară. După construirea unui nou sediu administrativ, cel vechi a servit ca imobil pentru o serie de întreprinderi, astăzi a devenit proprietatea unei societăți comerciale.



Primăria orașului

„Administrația Pescăriilor Statului”, imobil situat în Piața Ferdinand, aparținând de peste 50 de ani Administrației Domeniului Statului cu titlu de posesie netulburată. Clădirea avea o suprafață de 633 mp, cu parter și etaj, parterul compus din șapte camere, șapte săli, două camere de serviciu; etajul cuprindea trei camere, nouă săli și o cameră de baie.

Parcul Comunal „Colnicul Hora”, cu o suprafață de 35.500 mp, avea în componența sa un parc public și Monumentul Independenței³⁴⁰.

³⁴⁰ Lavinia Vizauer, *Recuperarea memoriei orașului Tulcea prin documente de arhivă și imagini – vechi și nou*, în ”Tulcea 1878-1948: memoria unui oraș”, Editura Istros, Brăila, 2012, p. 342-348.



1937, intrarea în Parcul Comunal

În lista acestui inventar se regăseau și alte imobile, la fel de frumoase și importante pentru orașul Tulcea, dintre care amintim: „Palatul Administrativ al Județului Tulcea”, „Secția de Pompieri și Serviciul Salubrității”, „Parcul Comunal Mircea (Grădina Publică)”, „Piața Sf. Gheorghe”, „Piața de alimente”, „Hala de Carne și Circumscripția II Polițienească”, „Liceul Teoretic de băieți Principele Carol”, „Școala Primară nr. 2 de fete”, „Gimnaziul Industrial de băieți”.



Piața Sf. Gheorghe cu Hala de carne și Circumscripția II Polițienească

Dar, ce avea să aducă cel de-al Doilea Război Mondial orașului Tulcea? Distrugerile provocate și-au pus amprenta și asupra zestrei edilitare a orașului: ca urmare a bombardamentelor aviației și artileriei sovietice, numai în perioada iunie-octombrie 1941 au fost distruse complet 70 imobile, grav avariate 99 (printre care și clădirile prefecturii județului Tulcea, primăriei, Băncii

Naționale, Administrației Pescăriilor Statului, cazărmii de pompieri) și ușor avariate alte 89. Efortul de reconstrucție a acestor imobile a fost evaluat la suma de 25.196.000 lei.

Izvoarele arhivistice menționează pentru anul 1941 prezența în orașul Tulcea a trei monumente: „Monumentul Reanexării” - construit în 1899 prin colectă publică (4.000.000 lei); „Monumentul Regele Ferdinand I” - construit în 1940 din fonduri ale primăriei Tulcea (2.500.000 lei) și „Bustul lui Spiru Haret” - construit în 1924 cu fonduri de la Primăria Tulcea (800.000 lei), amplasat la început în parcul Mircea și mutat în 1940 pe strada Gloriei, colț cu strada 14 Noiembrie”³⁴¹.

Aceleași izvoare păstrează scrisoarea trimisă distinsului profesor Constantin Giurescu, deoarece acesta luase inițiativa de a reface monumentul Mircea cel Bătrân și chiar donase 100.000 de lei. Documentul, emis de Prefectura Județului Tulcea la 18 august 1941, aducea la cunoștință profesorului Giurescu faptul că prefectul era înștiințat asupra inițiativei de reconstruire a monumentului Mircea cel Bătrân. De asemenea, se cunoștea și faptul că profesorul Giurescu a condus Ținutul Dunărea de Jos, punând bazele unui comitet de construcții care a declanșat colectarea fondurilor necesare. În acest sens, era rugat să comunice intenția sa de a conduce sau nu pe mai departe lucrările. În cazul în care răspundea afirmativ, prefectul, colonel Constantin Ionașcu, îl ruga ”să comunice planul de acțiune și posibilitatea unui contact personal cu membrii comitetului de construcție și cu subsemnatul”³⁴².

Eforturile făcute de către autoritățile locale pentru reconstrucția și dezvoltarea orașului Tulcea sunt reflectate și păstrate în numeroase documente de arhivă. Mărturie stă documentul din care constatăm că în ședința Consiliului de Colaborare, ținută la 27 noiembrie 1943 în localul primăriei, s-a discutat problema așezării gării Căilor Ferate. În expunerea domnului arhitect Gheorghe Brătescu au fost prezentate aspecte privind stabilirea locației gării cât și exproprierile dorite în vederea acestei așezări. Prin acest proiect, Căile Ferate, de comun acord cu P.C.A., au prevăzut așezarea gării de pasageri pe locurile cuprinse între Fabrica Avramide, magaziile negre de cereale, litoralul Dunării și strada Isaccea, având intrarea pieței prin strada Isaccea, locuri care urmează să fie în mare parte expropriate. Proiectul conținea destule neajunsuri, deoarece amplasamentul sau așezarea gării persoanelor era dezaxată față de aliniamentul general al căilor de circulație ale cartierului. S-a constatat absența legăturii cu

³⁴¹ S.J.A.N. Tulcea, *Fond Prefectura Tulcea, Serviciul administrativ*, dosar 978/ 1941, f. 19.

³⁴² *Ibidem*, f. 17.

serviciile și debarcaderele navigației fluviale, această legătură trebuind să se facă pe străzi laterale și prin strada Isaccei. De asemenea, se închidea circulația liniei de centură și de bază a orașului de-a lungul portului și Dunării, pe care se sprijinea tot sistemul radial de circulație al orașului în partea sa cea mai activă, adică strada Carol. Aceiași perspectivă se prezenta și pentru strada Isaccea, dacă se prelungeau liniile de centură și creștea în viitor numărul de persoane, deoarece se făcea o supraîncărcare a circulației pe această stradă care rămânea singura arteră de comunicare cu restul județului, urmând ca ea să primească și deservirea gării, cu toate serviciile acesteia, iar deservirea cartierelor din amont-ul Dunării rămânea numai printr-o singură stradă secundară, dintre malul lacului Ciuperca și Fabrica Avramide. Tot la neajunsuri se menționa faptul că piața gării era insuficientă ca întindere și dezvoltare, având abia o fațadă de aproximativ 40 m în lungime și mult mai puțin în lărgime, iar accesul din strada Isaccea se făcea printr-o gâtuire a pieței. Totodată s-a dus la devalorizarea terenurile particulare din jur, cărora le era oprită obținerea de fațade suplimentare, în afara celor de pe strada Isaccea. Neajunsul principal a constat în eliminarea posibilității așezării oboarelor de cereale și a silozurilor în vecinătatea liniilor Căilor Ferate. Clădirea gării era închisă, prin așezarea dosnică și în fundul pieței, și lipsită de perspectivă estetică.

Gheorghe Brătescu prezenta o soluție, printr-un plan întocmit, prin care toate neajunsurile de mai sus erau înlăturate, obținându-se, în plus, un teren mai dezvoltat atât pentru nevoile Căilor Ferate, cât și pentru toate serviciile portului, creându-se un bulevard dublu (prin dublarea străzii Carol) cu separare printr-o bandă plantată cu pomi, și din care una dintre străzi deservea portul - lărgindu-i platformele, iar a doua Gara, oboarele și restul orașului. Proiectul a fost prezentat Direcției Căilor Ferate Române, Casei APC și Ministerul Afacerilor Interne. Consiliul de colaborare și-a dat avizul în acest sens³⁴³. Din documentele de arhivă constatăm că în perioada 1 aprilie - 31 decembrie 1943 în planul de activitate al întreprinderii comunale Tulcea a fost prevăzută o valoare a lucrărilor de 21.545.680 lei, valoarea lucrărilor executate fiind de 3.639.720 lei³⁴⁴, iar din prevederile din fondul propriu în valoare de 2.215.550 lei, valoarea lucrărilor executate a fost de 439.912 lei³⁴⁵.

³⁴³ S.J.A.N. Tulcea, *Fond Primăria Orașului Tulcea, Serviciul administrativ*, dosar 53, 1943-1944, f. 16

³⁴⁴ *Ibidem*, f. 25.

³⁴⁵ *Ibidem*, f. 26.

La 25 ianuarie 1944 s-a emis "Regulamentul asupra obligativității de participare la organizarea apărării antiaeriene activă și pasivă a teritoriului orașului Tulcea" care prevedea ca toți locuitorii orașului Tulcea cu "vârsta cuprinsă între 16 și 55 de ani să participe la toate serviciile necesare apărării antiaeriene activă și pasivă a orașului. Serviciile prestate de locuitorii orașului constau în participarea două zile la pregătirea materialelor și diverselor instalații necesare teritoriului și populației, pentru a putea face față pericolului aerian. Cine nu dorea să participe la aceste lucrări putea plăti o taxă de 600 lei/an"³⁴⁶.

În perioada anilor 1943-1947 orașul Tulcea își propunea să realizeze câteva obiective importante cu privire la îmbunătățirea condițiilor de trai a locuitorilor, și nu numai. Printre acestea se regăseau: întocmirea planului orașului intra și extravilan, cu suburbanele, și încheierea dosarului urbanistic; întocmirea planului de canalizare generală a orașului; executarea unei porțiuni de canalizare pe strada Regina Elisabeta și strada Gloriei, în conformitate cu planul general de canalizare pentru deservirea construcțiilor publice de pe acest traseu, adică: Casa Sănătății, Școala Primară nr. 2 de fete și Liceul de fete, după terminarea și intrarea în folosință în cursul aceluși an; refacerea străzilor Isaccea, Babadag, Regina Elisabeta, Ștefan cel Mare, Basarabilor, Carol, Lascăr Catargiu, Mahmudia, Piața Mircea; construirea unui grup edilitar pe strada Carol, colț cu strada Ștefan cel Mare și Regina Elisabeta; construirea și organizarea parcului Sf. Gheorghe prin demolarea construcțiilor vechi din Piața Sf. Gheorghe; construirea pieței de alimente și produse ale comerțului ambulant, prin pavarea și alimentarea cu apă a străzii Basarabilor; plantări pe străzi și completarea plantațiilor existente cu arbori pe strada Babadag, Sf. Nicolae, Mahmudiei, Gloriei, Carol, Libertății, Parcul Monumentului Reanexării; plantarea islazului, în părțile improductive, și cultivarea grădinilor de zarzavat ale Primăriei; plantarea malurilor lacului Ciuperca, nivelarea terenului acestor maluri spre șoseaua Isaccea și acoperirea malurilor cu semănături furajere; lucrări pregătitoare și construirea monumentului Eroilor Regimentul 33 Dorobanți, în parcul Sf. Gheorghe; procurarea și punerea în funcțiune a instalațiilor de sterilizare a apei potabile; refacerea rețelei electrice de transport și distribuție și refacerea generatorilor electrici; construirea sorbului

³⁴⁶ *Ibidem*, f. 69-71.

la Dunăre; refacerea rețelei de distribuție a apei, identificarea vanelor, gurilor de apă, a nodurilor de distribuție, a defectelor din rețea, cu repararea lor³⁴⁷.

Activitatea culturală nu lipsea din planul de activitate a Primăriei, aceasta trebuia ”să susțină solicitarea și intervenția prin mijloacele ce le aveau la îndemână pentru terminarea și completarea de construcții școlare din cuprinsul orașului, obținerea ajutoarelor și creditelor pentru executarea sau amenajarea lor; realizarea pe lângă una dintre construcțiile școlare a unui pavilion necesar cantinei școlare a orașului, cu dependențele și mobilierul necesar, și ajutorarea elevilor săraci; realizarea unei secțiuni de băi școlare și introducerea metodei de curățenie, deparazitare, igienă în educația fizică a elevilor din școli prin construirea acestei băi și piscine pentru elevi și a sălii de gimnastică anexată ei. Înființarea Asociației Culturale a orașului printr-o Universitate Populară pentru răspândirea culturii în popor, în toate ramurile asociației din domeniul Sociologiei și legislației, Moralei, Științelor exacte, Artelor, Educației fizice, Patriotismului, Muzicii și Șezătorilor cu concursul școlilor de toate gradele din oraș; înființarea de premii pentru elevii merițiși, artiști, meșteșugari, gospodari, cultivatori; dezvoltarea activității Consiliului de Patronaj prin organizarea unei secțiuni pentru ocrotirea, ajutorarea și plasarea tinerilor (fete, băieți, orfani sau săraci) în întreprinderi pentru crearea viitorului lor, a unei secțiuni pentru strângerea și trierea infirmilor, bătrânilor săraci, cerșetorilor și vagabonzilor, internarea lor în secțiunile unui azil; combaterea concubinajului și acțiunilor imorale; colectarea ajutoarelor pentru suferinzi și nevoiași, controlarea vieții de familie a populației în ceea ce privește igiena copilului și condițiilor de muncă ale membrilor din familie”³⁴⁸.

În anul 1944 trebuiau continuate toate lucrările începute în 1943. Pe lângă acestea erau prevăzute și alte lucrări precum: canalizarea străzilor Regina Elisabeta - secțiunea I, Isaccea - secțiunea I, Carol cu Vasile Lascu, Basarabilor – secțiunea I, Ștefan cel Mare și străzile dintre strada Carol și Isaccea; trasarea și executarea definitivă a străzilor Isaccea - sectorul I, strada Carol și strada Vasile Lascu cu străzile de legătură dintre strada Carol și strada Isaccea, conform planului director de sistematizare; construirea unei Hale de Alimente cu frigifer, cu post polițienesc și post sanitar în Piața de Alimente din strada Basarab; construirea unui pavilion mic de ziare și consumațiuni, destinat Parcului Sf. Gheorghe; amenajarea terenului de sport în acest parc, pe locul

³⁴⁷ S.J.A.N. Constanța, *Fond Inspectoratul General Administrativ Constanța*, dosar 6/1943, f. 5-7.

³⁴⁸ *Ibidem*.

vechilor barăci de lemn desființate; amenajarea și plantarea cu arbori și grădină a Bulevardului nou trasat compus din Cheiul Dunării, strada Carol și strada Vasile Lascăr; refacerea conductelor în rețeaua de distribuție a apei, verificare, înlocuire, construire de cămine la noduri, sistematizarea rețelei Strada Regina Elisabeta – sectorul I, strada Isacei – sectorul I, strada Carol până în strada Lascăr Catargiu, strada Basarabilor – sectorul I, strada Ștefan cel Mare și joncțiunile între străzi”³⁴⁹.

Lucrările prevăzute pentru anul 1945: completarea canalizării străzii Sf. Nicolae, Regele Ferdinand – sectorul I, strada Isaccea – sector I, strada Babadag – sector I, strada Mahmudiei – sector I și strada Gloriei – sector I, conform Planului General de canalizare al orașului; trasarea și executarea definitivă a străzilor: Isaccea – sector I, Regina Elisabeta – sector I, strada Babadag – sector I, strada Sf. Nicolae și strada Regele Ferdinand – sector I; pregătirea aliniilor și a terenului pentru trasarea străzilor Regina Elisabeta - sector II, strada Babadag - sector II, strada Griviței - sector II, strada Mahmudia - sector I, strada Gloriei - sector I, Piața pescărilor sau a comerțului și străzile adiacente acestora; construirea hotelului comunal, pe locul filat prin planul director, în fața Geamiei, pe Cheiul Dunării și a Bulevardului V. Lascăr, la capătul stadionului Mircea cel Mare; pregătirea terenului dintre noul local al primăriei și localului Prefecturii destinat Stadionului orașului și Monumentul Mircea cel Mare din fața Liceului de băieți; executarea grajdurilor primăriei și al serviciilor Salubrității. Executarea unui atelier de căruțarie și potcovărie al comunei; dragarea lacului Ciuperca și pregătirea pentru amenajarea unei pisciculturi și a unei școli de canotaj³⁵⁰.

Lucrările prevăzute pe anul 1946: canalizarea străzilor Regina Elisabeta sector II, strada Babadag sector II, strada Basarabilor sector II și a străzilor adiacente; construirea pieței Comerțului din Portul Pescarilor; construirea teatrului și Căminului Cultural al orașului, cuprinzând Muzeul și Biblioteca orașului; construirea amfiteatrului și porticului stadionului Mircea cel Mare; construirea de mobilier necesar hotelului comunal; construirea Monumentului Regelui Carol I; procurarea unui grup electrogen de 300 HP/ motor, generator electric, transformator, amenajarea tabloului, joncțiunea la rețeaua de înaltă tensiune; refacerea rețelei de distribuție a apei, verificare, înlocuire, construire de cămine la noduri, sistematizarea rețelei³⁵¹.

³⁴⁹ *Ibidem*, f. 7-9.

³⁵⁰ *Ibidem*, f. 9-11.

³⁵¹ *Ibidem*, f. 11-12.

Lucrările prevăzute pentru anul 1947 în planul oraşului: construirea de mobilier pentru Teatrul și căminul Cultural; construirea unui pavilion piscicol și de canotaj la lacul Ciuperca; completări de materiale și aparate necesare Serviciului de Salubritate și amenajarea îndiguirilor islazurilor comunale de pe grinduri; construirea Monumentului lui Mircea cel Mare; refacerea rețelei electrice de înaltă tensiune; refacerea rețelei de distribuție a apei/ verificare, înlocuire, construire de cămine la noduri, sistematizarea rețelei pe străzile rămase din planul de lucrări pe anii precedenți³⁵².

3.3. Instituții sanitare

Populația oraşului Tulcea beneficia de câteva instituții sanitare. În luna septembrie 1940 situația personalului medical existent în oraşul Tulcea, plătit de ministerul sănătății și casa sănătății, se prezenta astfel: 1 medic pentru circuit urban, grad 4, 1 medic pentru circuit urban, grad 2, 2 agenți sanitari, grad 5, 1 moașă, grad 1, 1 moașă, grad 3, 1 soră de ocrotire; 2 persoane de serviciu.

În laboratorul Tulcea își desfășurau activitatea 1 medic de laborator, grad 1, 1 chimist, 2 laboranți, 2 persoane de serviciu.

Spitalul Tulcea dispunea de 1 medic primar grad 2, 1 medic primar fără grad, 1 medic secund fără grad, 2 ofițeri sanitari cu gradul 2, 1 moașă cu grad 2, 2 infirmiere cu gradul 1³⁵³.

Din situația nr. 6271/1940, solicitată de Inspectoratul General Sanitar Constanța, constatăm în Tulcea existența a 24.080 suflete ce trebuiau să beneficieze de un local spitalicesc închiriat, dotat cu 1 baie, 1 mobilă, 1 etuvă și deservit de 2 medici, 4 agenți sanitari, 3 moașe, 1 soră de ocrotire³⁵⁴.

În anul 1941 constatăm că județul Tulcea era împărțit în 28 circumscripții medicale, dintre care 5 urbane (2 în oraşul Tulcea). Fiecare circă medicală era condusă de un medic ajutat de agenți sanitari și moașe. Spitalul Tulcea dispunea de 85 paturi pentru bolnavi și dispunea de trei secții (conduse de medici) - secția de boli interne, chirurgie, epidemii și antirabic. Spitalul putea primii și răniți de război, având la dispoziție 180 de paturi utilizate potrivit³⁵⁵. Pentru anul 1941 avem următoarele date statistice: număr bolnavi consultați -

³⁵² *Ibidem*, f. 12-13.

³⁵³ S.J.A.N. Tulcea, *Fond Prefectura Județului Tulcea, Serviciul Administrativ*, dosar 45/1942, f. 9.

³⁵⁴ *Ibidem*, f. 24.

³⁵⁵ *Ibidem*, f. 19.

5.360 persoane, 1.938 bolnavi internați, 23.576 numărul zilelor de tratament, 1.706 ieșiți din spital vindecați, 148 externați ameliorați, 5 externați în aceeași stare, 3 externați în stare mai gravă, 86 morți. Numărul intervențiilor chirurgicale mari – 168, mici – 372, intervenții cu plată – 47, fără plată - 493. Suma încasată pentru operații a fost de 86.062 lei, iar suma încasată pentru întreținere 385.691 lei³⁵⁶.

În ceea ce privește bolile sociale și epidemice, constatăm că în cursul anului 1941 un număr de 8.333 au suferit de tuberculoză, 8.789 de sifilis, 2.022 de pelagră, 42.921 de malarie, 374 de cancer; 409 de trahon, 1.499 de lepră, 147 de gușă, 184 de conjunctivită granuloasă, 13 de gripă parodită epidemică, 2 de tetanos, 13 de tuse convulsivă, 1 de variolă și 9 de blenoragie³⁵⁷.

În anul 1942-1943 se propunea personalului sanitar mobilizare la lucru:

Spitalul Tulcea dispunea de 12 femei personal nemilitar, 1 ofițer, 1 subofițer, 7 grupa personal militar, 1 subofițer mai în vârstă de 32 ani, 4 trupă;

Serviciul Sanitar al orașului Tulcea dispunea de 1 bărbat și 5 femei personal nemilitar, 1 ofițer, 4 grupă personal militar, 1 ofițer mai mare de 30 ani, 1 trupă;

Laboratorul Tulcea beneficia de 1 femeie personal nemilitar, 1 ofițer, grupă de 4 personal militar, 1 ofițer mai mare de 30 ani³⁵⁸.

Serviciul sanitar al județului Tulcea trebuia să deservească numai în oraș un număr de 20.437 suflete. Populația orașului beneficia de 2 medici plătiți de stat, 2 medici particulari, 1 soră medicală, personal medical bugetari de stat – 7 persoane. Nu existau locuințe pentru medici³⁵⁹.

Situația materială a unităților sanitare din oraș se prezenta astfel: Spitalul orașului dispunea de 85 paturi, 2 secții: chirurgie și interne. Personalul spitalului compus de 1 medic primar, cu funcția de director, era medic pe secția chirurgie, 1 medic primar pentru secția de interne, care conducea și secția antiribică, 1 medic secundar provizoriu la secția chirurgie, 1 ofițer sanitar, 1 post de ofițer sanitar vacant, 1 moașă, 2 infirmiere clasa I, 1 administrator, 1 secretar contabil, 11 personal de serviciu. Spitalul înzestrat cu aparate Röntgen, etuve fixe și mobile, baie cu dușuri și căzi.

Laboratorul de igienă Tulcea funcționa cu 2 secții (bacteriologie și chimie) conduse de 2 medici și 1 agent sanitar.

³⁵⁶ *Ibidem*, f. 25.

³⁵⁷ *Ibidem*, f. 37.

³⁵⁸ *Ibidem*, f. 2.

³⁵⁹ *Ibidem*, f. 4.

Populația orașului Tulcea beneficia de 3 farmacii și 2 drogherii: farmacia Constantinescu, situată pe strada Regina Elisabeta, farmacia Aglaia Wagner Drăghici, situată pe strada Regina Elisabeta nr. 26, farmacia H. Varcovici, funcționa pe strada Sf. Nicolae, drogheria St. Popp, cu sediul pe strada Regina Elisabeta nr. 12; drogheria Coca Zosman Feingold, cu sediul pe strada Regina Elisabeta nr. 100³⁶⁰.



3.4. Situația întreprinderilor industriale înființate, desființate sau naționalizate

În conformitate cu Legea nr. 119 din anul 1948 toate întreprinderile industriale sau comerciale, mici sau mari, urmau să intre sub administrația locală a orașelor. Nici Tulcea nu a scăpat de această reglementare legislativă emisă la nivel național. Astfel, putem constata din izvoarele de arhivă care au fost întreprinderile naționalizate sau desființate din orașul Tulcea.

Printre primele societăți desființate s-a numărat:

1. Proprietatea lui Pavel Cernescu care deținea o presă mecanică de ulei, capacitate 24 h/ 500 l ulei, cu sediul în strada Isacței nr. 102;
2. Proprietatea lui Gheorghe Hrisafi, 1 moară de mălai cu valț dublu 600/300, capacitate 12.000 kg; 2 mașini de pasat cu capacitate 2.400 kg, cu sediul în strada Isacței nr. 104; 1 presă mecanică de ulei, capacitate 600 l, pe strada Isacței nr. 127;

³⁶⁰ *Ibidem*, f. 18.

3. Proprietatea lui Eger Afanase, 1 moară de grâu cu 2 valțuri duble, capacitate 15.000 kg; 1 moară de porumb cu valț dublu, 12.000 kg, pe strada Isacței nr. 161;

4. Proprietatea lui S. Svartz și Grigore Hrisafi, 1 moară de grâu cu 2 valțuri duble, 15.000 kg capacitate, pe strada Isacței nr. 165;

5. Proprietatea lui Grigore Hrisafi, 1 moară de porumb cu valț dublu 600/300, capacitate 12.000 kg, 1 presă mecanică de ulei, capacitate de 600 l, 1 mașină pasat mei, capacitate 1600 kg, pe strada Isacței nr. 65;

6. Proprietatea lui Grigore Lichiardopol și I. Simionovici, 1 moară de grâu cu 3 valțuri, 1 valț de porumb, capacitate de 1.000 kg; 1 presă mecanică de ulei, capacitate 5.000 l ulei, cu sediul în strada Babadag nr. 148;

7. Proprietatea lui Al. Sezonov, 1 moară de porumb cu valț dublu, capacitate de 12.000 kg, pe strada Libertății nr. 68-70;

8. Proprietatea lui Hasan Suliman, 1 moară de grâu cu 4 valțuri, capacitate de 20.000 kg, 1 presă mecanică, capacitate 500 l, cu sediul în Bariera Mahmudiei;

9. Proprietatea lui Hristu Melano, 1 brutărie mecanică cu o capacitate de 2.000 pâini, pe strada Isaccea nr. 15-17³⁶¹.

Proprietățile menționate mai sus au intrat sub administrația locală a orașului Tulcea, la conducerea acestora fiind numită o altă persoană decât proprietarul, după cum urmează:

1. Proprietatea lui Pavel Cernevschi a intrat sub administrarea lui Vitrineanu C. Vasile - român

2. Proprietatea lui Gheorghe Hrisafi a intrat sub administrarea lui Parsicov Emilian - lipovean

3. Proprietatea Dănilă Gridin a intrat sub administrarea lui Condratov Petre – lipovean

4. Proprietatea lui Egor Afanase a intrat în administrarea lui Costencu Anani – lipovean

5. Proprietatea lui Grigore Hrisafi a intrat sub administrarea lui Alexeev Serghei – lipovean

6. Proprietatea Gr. Lichiardopol și I. Somionovici a intrat sub administrarea lui Moiseev Vasile – rus

7. Proprietatea lui Ghe. Lichiardopol a intrat sub administrarea lui Alexandron Nazar – rus

8. Proprietatea lui Al. Sezonov a intrat sub administrarea lui Ignatov Luca – rus

³⁶¹ S.J.A.N. Tulcea, *Fond Primăria orașului Tulcea, Serviciul Tehnic*, dosar 41/1948, f. 107.

9. Proprietatea lui Hasan Suliman a intrat sub administrarea lui Petrov Ghersan – lipovean

10. Proprietatea lui Cristu Melano a intrat sub administrarea lui Iordache Mircea – român³⁶².

De remarcat faptul că erau preferați ca administratori persoane de altă naționalitate decât română, în acest caz fiind preferați rușii și lipovenii.



Ceasornicărie la intersecția străzilor Regina Elisabeta (actuală Unirii) și Sf. Nicolae (actuală progresului) – proprietate din 1926 a lui Apraham Miaserian, închiriată în 1939 lui Leonobel Beniamin ca atelier de bijuterii și ceasornicărie.

A funcționat până la demolare, în 1972

Potrivit Legii 119 din 1948 privind naționalizarea întreprinderilor, au fost trecute în administrația orașelor brutăriile, abatoarele particulare, morile sistematice și presele de ulei mecanice, care se încadrau în prevederile legii. Conform articolul 22 din legea naționalizării mai putea fi date în proprietatea sau simpla folosință a administrațiilor locale, pe baza jurnalelor Comisiei de Miniștrii, și alte întreprinderi naționalizate. În acest sens, un caz special a reprezentat Fabrica de cherestea, moara și presa de ulei, proprietăți ale lui Adrian Avramide. Acestea nu puteau fi date în proprietate sau folosite de către administrația locală pentru oraș, deoarece capacitatea de producție a fabricii abia permitea satisfacerea nevoilor orașului și județului. De asemenea, toate secțiile fabricii lucrau cu aceeași capacitate motrică și în aceeași locație, deci nu puteau fi scindate³⁶³.

În registrul profesioniștilor înregistrați de Camera de Comerț și Industrie Tulcea figurau în anul 1947-1948 un număr de 616 proprietari: 396 români, 52 ruși,

³⁶² *Ibidem*, f. 114.

³⁶³ *Ibidem*, f. 119.

27 greci, 88 evrei, 2 albanezi, 11 turci, 11 armeni, 8 germani, 3 iugoslavi, 1 franco-german, 14 bulgari, 2 sârbi, 1 italian. Majoritatea acestor proprietari au fost radiate din registrul profesioniștilor în perioada anilor 1945-1948³⁶⁴.

Aceiași registru evidențiază un număr de 52 de firme sociale care funcționau în orașul Tulcea, dintre cele mai importante menționăm:

1. „Societatea Unirea Ape Gazoase” – strada Isacței nr. 91.
2. „Johan Scultety” (manufactură, pescărie) – strada Ștefan cel Mare.
3. „Gherasim Papadatos și Gavril Papadatos” (cereale, lână) – strada Isaccea, radiată în 1947.
4. „Banca Națională a României” (operațiuni de scont și circulare) – Paul Stătescu 2.
5. „Societatea A. R. Talpa” – strada Portului 41, radiată în 1949.
6. „Societatea Anonimă de Asigurări Generale Ancora” (asigurări) – strada Isaccea 22.
7. „Societatea Anonimă de Asigurări Generale Națională” (asigurări) – radiat în 1949.
8. „Banca Federală Gurile Dunării” (operațiuni de credit) – strada Carol 41, radiată.
9. „Banca Populară Spiru Haret” (credit și economie) – strada Isaccea 16, radiat 1946.
10. „Banca Unirea Plugarilor” (societate de credit și economie) – radiat 1945.
11. „S.R.D.” – Societate anonimă de navigație pe Dunăre – strada portului 9, radiat 1949.
12. „Banca Populară Didactică Învățătorimea” (operațiuni de credit și economie) – strada Basarabilor.
13. „S.A.R.” – Asigurări Dacia Română (asigurări) – strada Sf. Nicolae 51;
14. „Agromex S.A.R.” – export de cereale.
15. „Miller Cereale Export S.A.R.” (comerț de cereale) – strada Isaccea 27, radiat în anul 1946;
16. „Asociația Pescarilor Colectorii” – strada Carol 26.
17. „Ioan Iacobini și D. Tomorug” (exploatare postav, baiengerie, curățătorie chimică și darac de lână) – strada Isaccea 145, radiat în 1948.
18. „Unirea Pescarilor” – Halele pescarilor funcționa din 1943.
19. „Societatea de Asigurări Generale” (asigurări) – strada 14 Noiembrie, nr. 16, funcționa din 1943, radiată în 1949.

³⁶⁴ S.J.A.N. Tulcea, *Fond Camera de Comerț și Industrie Tulcea*, dosar 251/1947-1948, f. 75-95.

20. „Praga S.A.R.” (comercializarea și industrializarea articole alimentare) – strada Gloriei 12, radiată în 1949.

21. „Albert Avramide și Nicolau Nicolae” (băuturi spirtoase cu amănuntul) – strada Isaccea 28, radiată în 1948.

22. „Adrian Avramide și Tr. Klipper&Co” (industrializarea, comercializarea lemnului, fabrică) – strada Isaccea 176.

23. Societatea Anonimă Română de Navigație pe Dunăre S.R.D. cu sediul pe strada Isaccea radiată în 1949³⁶⁵.

În locul societăților radiate până în anul 1948-1949, s-au înființat o serie de societăți sau întreprinderi de stat. Acestea aveau de cele mai multe ori aceleași preocupări comerciale:

1. Societatea Comercială de stat Compescaria – comercializarea și industrializarea peștelui, strada Piața Republicii nr. 2, funcționa din 1948, avea o magazia nr. 3 în strada Gării nr. 19.

2. Magazinul de stat Pescarul S.A. – aprovizionare articole alimentare, strada Gării nr. 4, funcționa din 1948, sucursale la Sulina și Babadag.

3. Societatea Comercială de stat Romcereal – comercializare cereale, strada Babadag nr. 60-64, înființată în 1948.

4. Societatea Comercială Arolacta de Stat – lapte și derivate, sediul strada Mărășești, înființată în 1948.

5. Magazinul de stat Plugul, filiala Tulcea – articole de fierărie, strada Ștefan cel Mare nr. 15, înființată în 1948, radiată în 17 septembrie 1948.

6. Magazinul de stat Șantierul – articole de fierărie brută și lucrată, str. Ștefan cel Mare nr. 15, înființat în anul 1948, după desființarea magazinului Plugul.

7. Banca R.P.R. (operațiuni bancare), str. Paul Stătescu nr. 2, înființată în 1948.

8. Societatea Comercială de stat Delta Dunării – desfacere cu ridicata și amănuntul a produselor alimentare, vegetale și animale, str. 23 August nr. 12, înființată în 1948.

9. Societatea Sovieto-Română de Navigațiuni S.A. Sovromtransport – transporturi, strada Portului nr. 5, înființată în 1948, cu filială la Sulina.

10. Întreprinderea pentru industrializarea și valorificarea experimentală a stufului, strada portului nr. 15, înființată în 1949.

11. Societatea Anonimă Kalla – fabricarea și desfacerea conservelor de pește, legume și murături, strada independenței nr. 2, înființată în 1949³⁶⁶.

³⁶⁵ *Ibidem*, f. 96-97.

³⁶⁶ *Ibidem*.

Cu toate că, în perioada 1946-1948, majoritatea firmelor care funcționau în orașul Tulcea tindeau să fie desființate sau naționalizate de către autoritățile locale, constatăm că altele se înființează sau își extind activitatea, fapt confirmat de izvoarele de arhivă.

În luna decembrie a anului 1946 au fost înregistrate la Oficiul Registrului Comerțului firme precum proprietatea lui Victor S. Costea cu sediul comercial în strada Piața Nouă, ghereta nr. 18, având ca preocupare comercializarea de fructe, zarzavat și articole confecționate din papură; firma Anei G. Vicențatos cu sediul în strada Isaccea nr. 17, măcelărie și mezelărie; brutăria pe cont propriu a lui Boris Tomici cu sediul în strada Sf. Nicolae.

În aceeași perioadă, Societatea Sovromtransport, cu sediul la Constanța, efectua reparații de nave în Tulcea, având un număr de 1000 de angajați³⁶⁷.

Existența pieței de desfacere a legumelor și fructelor a înmulțit numărul comercianților tulcești care aveau ca preocupare principală comercializarea legumelor, zarzavaturilor și fructelor.

În anul 1946, situația comercianților de legume și zarzavaturi se prezenta astfel³⁶⁸:

Nume proprietar	Sediul comercial	Numărul firmei
1. Alexandru I. Mihail	Piața Nouă, ghereta 5	Nr. 51/1946
2. Botez Gh. Gheorghe	Piața Nouă, ghereta 2 și 3	Nr. 59/1944
3. Bijda V. Ioan	Piața Nouă, ghereta 17	Nr. 117/1946
4. Barvinschi Sava	Piața Nouă, ghereta 7	Nr. 118/1946
5. Cașecu M. Constanda	Strada Babadag 82	Nr. 2523/1938
6. Cutov Chirilă	Piața Nouă, ghereta 24	Nr. 2877/1942
7. Cutov Agripina	Piața Nouă, ghereta 19	Nr. 2991/1943
8. Cuțov I. Zenovei	Piața Nouă, ghereta 29	Nr. 55/1944
9. Cosencu A. Ioan	Piața Nouă, ghereta 37	Nr. 66/1944
10. Constantinescu I. Margareta	Piața Nouă, ghereta 8	Nr. 78/1944
11. Costea S. Victor	Piața Nouă, ghereta 18	Nr. 129/1946
12. Doiciu T. Ioan	Piața Nouă, ghereta 6	Nr. 79/1944
13. Dobre G. Iov	Piața Nouă, ghereta 10	Nr. 21/1945
14. Epure D. Zane	Piața Nouă, ghereta 4	Nr. 32/1946
15. Gelbalief S. Zaharia	Piața Nouă, ghereta 25	Nr. 44/1944
16. Lesovici I. Dumitru	Piața Nouă, ghereta 9	Nr. 61/1944

³⁶⁷ *Ibidem*, dosar 13/1946-1947, f. 1, 2.

³⁶⁸ *Ibidem*, f. 6.

17. Niculiță N. Iordache	Piața Nouă, ghereta 10	Nr. 91/1946
18. Nichita Gr. Roman	Piața Nouă, ghereta 20	Nr. 119/1946
19. Simionov St. Maria	Strada Ferdinand 61	Nr. 49/1944
20. Vaicum Ervin	Strada Mahmudiei 79	Nr. 2909/1943

3.5. Tulcea - oraș turistic

Prin diversitatea zonelor de care dispune, partea de Nord a Dobrogei a oferit dintotdeauna multiple posibilități de petrecere a timpului liber: explorarea pădurilor din împrejurimile orașului până în Munții Măcinului, excursii în Delta Dunării, plajele din Sulina, Sf. Gheorghe sau Tudor Vladimirescu, vizitarea mănăstirilor Cocoș, Saon sau Celic-Dere.

Nici orașul Tulcea nu este lipsit de puncte de atracție: plimbări pe faleza orașului, pe „Lacul Ciuperca”, în „Parcul Monumentului Independenței”, unde cânta fanfara militară la fiecare sfârșit de săptămână - așa cum își amintesc bătrânii. De fapt Parcul Monumentului Independenței a constituit dintotdeauna un punct de atracție pentru tulcenii și pentru turiști fiind amplasat pe locul cel mai înalt din oraș unde, cândva, a dăinuit vechea cetate *Aegyssus*. De aici se puteau observa mahalalele orașului, cu bisericile și școlile lor, întreaga panoramă a orașului până în Portul Industrial, Dunărea, amplasamentul portului.

Dacă este să vorbim despre monumentele ridicate în oraș, trebuie să facem precizarea că Tulcea a fost “unul dintre primele orașe din țară în care s-au ridicat, prin colectă publică, monumente evocatoare ale unor mari evenimente istorice și al unor personalități de seamă ale vieții culturale și științifice”³⁶⁹. Piatra fundamentală a „Monumentului Independenței” a fost pusă de domnitorul Carol I cu prilejul vizitei din 17-18 octombrie 1879, la ridicarea monumentului contribuind populația județului Tulcea³⁷⁰. Contribuția la realizarea monumentului și-au adus-o doi sculptori români Giorgio Vasilescu și după moartea acestuia, Constantin Bălăcescu. Lucrarea a fost începută în anul 1897, terminată în 1899 și inaugurată în 2 mai 1904. La inaugurarea „Monumentului Independenței” din Tulcea a participat și familia regală³⁷¹.

³⁶⁹ C. Găvenea, *Amintiri și imagini din Tulcea de odinioară*, Editura Școala XXI, Tulcea, 2004, p. 67.

³⁷⁰ Valentina Postelnicu, *Monumentele Eroilor Tulcenii*, Editura Harvia, Tulcea, 2003, p. 6.

³⁷¹ *Ibidem*, p. 7.



Monumentul a fost distrus în timpul Primului Război Mondial de trupele de ocupație. A fost refăcut în anul 1933 dar, din lipsa fondurilor bănești, fără cele două elemente sculpturale (dorobanțul și vulturul).



Cu ocazia centenarului Independenței de stat a României au început lucrările de refacere a monumentului în forma sa inițială (din 1899), fiind inaugurat la 9 mai 1977.

Un alt monument ridicat în orașul Tulcea a fost cel a lui „Mircea cel Bătrân” (1900-1902), ridicat de către locuitorii orașului pentru a cinstii victoriilor domnitorului împotriva turcilor și a unirii Dobrogei cu Țara

Românească. Monumentul a fost amplasat în „Piața Mircea”, denumire folosită până în anul 1947.

Distrus de trupele de ocupație bulgaro-germane din timpul Primului Război Mondial (în anul 1917), rămâne doar soclul care se mai păstrează și azi în parcul de pe strada Păcii, vizavi de sediul Prefecturii. În anul 1940 pe soclul monumentului a fost amplasată, pentru scurt timp, statuia „Regelui Ferdinand I”, adusă de la Ismail³⁷². Documentele de arhivă păstrează corespondența purtată între autoritățile locale ale orașului Tulcea și orașului Ismail cu privire la mutarea acestui monument.



În anul 2002, la 14 noiembrie, la împlinirea a 124 de ani de la unirea Dobrogei cu patria-mamă România, Fundația culturală Galeriiile „Acum” a dezvelit replica statuii originale a lui Mircea cel Bătrân, în același loc în care a existat între aprilie 1903 și februarie 1917. Din păcate, o inițiativă nereușită și criticată de presă. În locul acestei statui a fost amplasată o fântână arteziană în formă de păpădie. Mult timp replica statuii lui „Mircea cel Bătrân” a stat abandonată în curtea unei instituții tulcene, pentru ca azi să-și găsească locul în oraș, fiind amplasată în sensul giratoriu din fața Gării Tulcea.

Un alt monument a domnitorului Mircea cel Bătrân, variantă ecvestră, este amplasată în centrul orașului, în Piața Civică. Opera sculptorului Ion Jalea a fost dezvelită la 1 decembrie 1972 iar pe frontispiciul pedestalului, pe o placă de marmură, este scris „Mircea cel Bătrân. Domn al Țării Românești 1386-1418”.

Pe lângă aceste monumente impunătoare și importante, locuitorii orașului Tulcea au acordat o atenție deosebită unor personalități politice și culturale care și-au pus amprenta asupra orașului, contribuind la dezvoltarea economică și bunăstarea populației. Astfel se face că la 30 octombrie 1911 a fost inaugurat bustul lui Ioan Nenițescu (prefect al orașului în 1897), monument amplasat în „Grădina Publică”. Din păcate bustul a fost



³⁷² *Ibidem*, p. 8-9.

distrus în anii 1916-1918 de trupele de ocupație. Din inițiativa edililor orașului, noul bust a lui Ioan Nenițescu a fost ridicat pe „Aleea Personalităților Tulcene” inaugurată la 21 iulie 1995.



Bustul lui „Spiru Haret” inaugurat la 11 octombrie 1923 a fost amplasat în parcul „Mircea”, pe malul Dunării. În anul 1940 el a fost mutat în noul parc dintre străzile 14 Noiembrie și Gloriei, unde există și azi³⁷³.

Acestea sunt doar câteva dintre monumentele care se puteau, și încă se mai pot vedea în orașul Tulcea.

Nu trebuie să uităm nici bisericile clădite în oraș, adevărate monumente de arhitectură. Exemplul cel mai elocvent este Catedrala cu hramul „Sfântul Nicolae”, o construcție monumentală, realizată în stil bizantin, având formă de cruce. Inițial, pe acel loc s-a aflat o altă biserică, din lemn, care a fost construită de către refugiații din satul Beștepe, aceștia fiind nevoiți să părăsească localitatea din cauza unor bande de răufăcători care jefuiau permanent satul.

Construcția actualei clădiri a început în anul 1862, cu binecuvântarea mitropolitului Dionisie al Durostorului. A fost primul edificiu creștin din Tulcea căruia sultanul, printr-o iradea (autorizație), a permis să i se înalțe turlle. În anul 1867 principele Carol I, trecând prin Tulcea, donează bisericii un potir și 100 de galbeni. Finalizarea lucrărilor catedralei a avut loc în 1877, sub păstoria mitropolitului Nechifor al Dobrogei³⁷⁴.

Alte monumente istorice din Tulcea: Biserica de rit vechi „Sfânta Paraschiva” - construită în anul 1857 prin contribuția comunității rușilor-lipoveni de rit străvechi, cu sprijinul Imperiului Otoman. Poartă hramul „Sfintei Paraschiva”.

Geamia „Azizziye”, inaugurată în anul 1863, în timpul domniei sultanului Abdul Azizziye, căruia îi este dedicată și de la care îi provine numele. Este una dintre cele mai mari geamii construite de către Imperiul Otoman pe teritoriul Dobrogei. Minaretul geamiei a fost refăcut în 1897.

³⁷³ Valentina Postelnicu, *Tulcea în documente de arhivă*, Editura Ex Ponto, Constanța, 2006, p. 25-26.

³⁷⁴ Alexandrina Cuțui, *Catedrala „Sf. Nicolae” din Tulcea – mărturii istorice*, în „Tulcea 1878-1948: memoria unui oraș”, Editura Istros, Brăila, 2012, p. 393-394.

Biserica „Buna Vestire”, construită în stil neoclasic grecesc, este situată în vecinătatea Bisericii „Sfântul Nicolae”. Biserica a fost construită între anii 1848-1854 (după planurile arhitectului Ștefan Dopron) de către credincioșii ortodocși tulceni.

Biserica „Sf. Gheorghe” sau „Biserica cu ceas” (datorită orologiului aflat de mai bine de 100 de ani în turnul clopotniței) a fost construită în stil bazilical, cu trei nave; are o înălțime de 18 m și nu este prevăzută cu turle (datorită interdicției islamice de a nu depăși în înălțime minaretul din Tulcea). Construcția prezintă similitudini arhitecturale cu bisericile „Sf. Gheorghe” din Fanar, sediul Patriarhiei Ecumenice, și „Sf. Gheorghe” din Dobrich (Bulgaria)³⁷⁵.

Orașul și județul Tulcea oferea turiștilor sosiți numeroase posibilități de cazare. În anul 1939 erau deschise un număr de 8 hoteluri și 13 hanuri numai în orașul Tulcea: Hotelul „Carol” cu sediul în strada Carol, nr. 42, administrator Heschia Mișu; Hotelul „Central”, strada Isaccea, nr. 35, administrator Masalschi Ivan; Hotelul „Continental”, strada Isaccea, nr. 11, administrator Albin Iosif; Hotelul „Splendid”, strada Isaccea, nr. 54, administrator Pisarciuc Daria; Hotelul „Regal”, strada 14 Noiembrie, nr. 8, administrator Amet Mustafa; Hotelul „Paris”, strada Carol, nr. 44, administrator Elena Grancea; Hotelul „Trandaf”, strada Petre Carp, nr. 8; administrator Trandafirescu; Hotelul „România”, strada Babadag, nr. 37, administrator Dima Emilian; Hanul lui Niculai Anghel, strada Babadag, nr. 132; Hanul lui Ștefan Găureanu, strada Babadag, nr. 173; Hanul lui M. Chentara din strada Babadag, nr. 165; Hanul lui Constantin Anghel din strada Babdag, nr. 153; Hanul lui Grigore Cosma din strada Babadag, nr. 73; Hanul „Oituz” a lui Dumitru Olteanu din strada Babadag, nr. 42; Hanul lui Cristu Cristef din strada Babadag, nr. 35; Hanul lui Iordan Calciu din strada Griviței, nr. 20; Hanul lui Slavi Pascale din strada Regina Elisabeta, nr. 101; Hanul lui Nedelcu Gheorghe din strada Mahmudiei, nr. 7; Hanul lui Ivan Caranof din strada Mahmudiei, nr. 9; Hanul „Dobrogea” a lui Dumitrof Gheorghe din strada Mahmudiei, nr. 16; Hanul lui Castof Mihail din strada Mahmudiei, nr. 18³⁷⁶.

³⁷⁵ ****Ghid turistic al județului Tulcea*, Editura cartografică S.C. Shubert&Franzke S.R.L., Cluj Napoca, 2011, p. 49-56.

³⁷⁶ S.J.A.N. Tulcea, *Fond Prefectura Județului Tulcea, Serviciul Administrativ*, dosar 854/1939, f. 2.



Hotelul „Carol” avea o capacitate de 18 camere la parter și 17 camere la etaj. Clădirea hotelului a fost construită la sfârșitul secolului XIX de Jelescu Cealicof - mare comerciant venit în Tulcea în anul 1858. În 1906 imobilul trece în proprietatea lui Cristu Cealicof, iar din 1922 și până la naționalizare a fost a lui Teodosie Svidenco. La parter a mai funcționat și firma de băuturi spirtoase „La Mișu Bucureșteanu”, a lui Mișu Heschia, administratorul hotelului.

Hotelul și restaurantul „Dunărea”. Imobilul, proprietatea lui Nicolae Orcula, cumpărat în 1939 de la avocatul Nicolae Ceapâru, a fost construit la începutul secolului XX. Compusă din cinci camere mari la parter și 13 camere la etaj, clădirea a folosit ca restaurant și hotel până la demolare (1972). Alături, spre Dunăre, se amenajase o grădină de vară, „Terasa Orcula”.



Tot în acest punct al discuției trebuie să facem referire și asupra „Ansamblului Sub Coloane” - un complex de prăvălii turcești, grecești, bulgărești, nemțești, italienești sau evreiești, la toate acestea adăugându-se ceainării, cafenele și alte magazine ce comercializau bragă, bere, vin.

Cinematograful a reprezentat o altă modalitate de petrecere a timpului liber. În acest sens prefectii județelor primeau liste cu filmele care puteau rula în cinematografele locale. Constatăm că în anul 1930 în cinematografele locale tulcenii puteau viziona filme precum „Atlantik”, „Cine va plânge când ne vom

despărți”, „Dansul destinului”, „Visuri realizate”, „Fetița din Chicago”, „Corul Florentin”, „Sub soarele Mediteranei”³⁷⁷.

Din anul 1934, ministrul de interne stabilește sărbătorirea zilei de 1 Mai de către Sindicatele muncitorești de nuanță social-democrată și social națională prin întruniri ținute în localuri închise și serbări câmpenești în grădini sau locuri situate în marginea sau în afara orașului. În Tulcea această sărbătoare putea fi sărbătorită doar de „Sindicatul muncitorilor manuali” cu sediul în strada Carol, nr. 36, „Sindicatul muncitorilor căruțași” cu sediul în strada Elena Doamnă, nr. 19, „Sindicatul lucrătorilor brutari” cu sediul în strada Mahmudiei, nr. 77 și „Organizația locală a Partidului Social Democrat”. Sărbătoarea era permisă doar dacă se vor respecta liniștea și ordinea publică, în acest sens conducătorii sindicatelor completau o declarație³⁷⁸.

În anul 1939 pentru populația orașului Tulcea a fost amenajat un ștrand. Acesta urma să se deschidă duminică, 2 iulie 1939, la ora 10, după cum anunța însuși primarul orașului Tulcea, D.J. Nistor și secretarul P.N. Constatinescu care invitau oficial tulcenii la ștrandul comunal ce avea să se deschidă în Suburbia Regele Carol II. Intrarea la ștrand era de 5 lei, în care intrau următoarele servicii: transportul cu barca Ligii Navale Române dus-întors, plaja de nisip, baia și cabina. La plaja amenajată funcționa și un bufet. Biletele se eliberau la debarcaderul Ligii Navale Române³⁷⁹.

Traseele turistice practicate de către turiștii care doreau să viziteze nordul Dobrogei erau foarte interesante și cuprindeau obiective importante din județ. Astfel, în 4 mai 1939 era programată excursia Facultății de Farmacie, condusă de profesorul dr. G. Pamfil. Excursioniștii au fixat următorul traseu: Brăila – Măcin – Turcoaia – Niculițel – Mănăstirea Celic Dere – Somova – Tulcea – Vâlcov – Periprava – Letea – Sulina – Tulcea – Galați. În această drumetia menționau câteva obiective de interes: în Turcoaia, spre exemplu, doreau să viziteze carierele de piatră, apoi Mănăstirea Celic Dere și împrejurimile, Niculițelul era recunoscut pentru aerul curat, fiind numit stațiune balneoclimaterică, pădurea Letea, Vâlcovul³⁸⁰.

În data de 14 mai, elevii Liceului de fete ”Principesa Ileana” din Tulcea împreună cu directoarea doreau să viziteze județul, itinerariul fiind: Tulcea – Jurilovca – Istria (județul Constanța) – Altân Tepe – Babadag – Tulcea.

³⁷⁷ *Ibidem*, dosar 533/1930, f. 1-3.

³⁷⁸ *Ibidem*, dosar 677/1934, f. 18.

³⁷⁹ *Idem*, Fond Primăria Orașului Tulcea, Serviciul Secretariat, dosar 2/1938-1939, f. 138.

³⁸⁰ *Idem*, Fond Prefectura Județului Tulcea, Serviciul Administrativ, dosar 854/1939, f. 16-17.

O altă excursie, organizată în perioada 3-7 iunie 1939 de către Societatea Română de Științe, Secția de Științe Agricole, avea un interesant traseu ales, ținta fiind Delta Dunării, o excursie cu caracter științific, cu scopul de a cunoaște biologia deltei cu frumusețile și bogățiile sale. Această excursie era patronată de către decanul Tr. Săvulescu.

Itinerariul excursie era următorul:

- prima zi, sâmbătă 3 iunie, plecare din portul Galați spre Vâlcov, vizitarea cherhanalelor și plimbări cu bărcile prin Vâlcov;
- ziua a II-a, duminică 4 iunie, cu lotcile pe brațul Oceanov până în Gura Chilie, apoi prin Golful Vâlcov, până în Jibrieni;
- ziua a III-a, luni 5 iunie, cu lotcile la Periprava, de la Periprava cu căruțele spre Letea, vizitarea pădurii Letea. Plecarea spre Sulina cu lotcile, pe Gârla Magearu și Brațul Sulina, vizitarea diferitelor tipuri de plauri;
- ziua a IV-a, marți 6 iunie, excursie în Insula Șerpilor;
- ziua a V-a, miercuri 7 iunie, plecarea cu vaporul spre Galați, apoi plecarea spre București.

O altă excursie organizată în perioada 9-10 iulie de către profesorul universitar Drăcea, de la Facultatea de Silvicultură București, avea ca scop cercetarea locurilor ce urmau să fie vizitate. Grupul era format din 30-40 persoane care mergeau pe traseul Constanța – Jurilovca – Babadag – Ciucurova – Niculițel – Luncavița – Galați. Popasurile erau stabilite la Ciucurova, unde dormeau, apoi se mergea la Niculițel și Mănăstirea Cocoș, unde se lua prânzul și se înnopta, apoi plecarea spre Galați, cu prânz stabilit în Luncavița³⁸¹.

Liga Navală Română, secția Chișinău, organiza în zilele de 23-25 iunie o excursie pe traseul Sulina - Insula Șerpilor, cu plecare din Tulcea. Președintele secției, domnul Cristache Popescu invita pentru a participa la această excursie pe prefectul de Tulcea³⁸².

Putem concluziona că existau turiști atrași de aceste locuri, fie cu scopul cercetării, fie pentru relaxare sau plăcere în județul nord-dobrogean.

Situația turiștilor cazați în hotelurile tulcene, pentru lunile februarie – iulie 1939, se prezenta astfel: luna februarie 184 turiști; luna martie 301 turiști; luna aprilie 225 turiști; luna iunie 225 turiști; luna iulie 152 turiști³⁸³.

Cu toată prezența turiștilor și interesul arătat de aceștia pentru zonă, nu exista încă un plan de sistematizare, regiunile vizitate de turiști nu erau

³⁸¹ *Ibidem*, f. 20, 25.

³⁸² *Ibidem*, f. 27.

³⁸³ *Ibidem*, f. 4.

recunoscute de către Oficiul Național de Turism și acceptate ca stațiuni balneoclimaterice de interes local. Regiunile care se încadrau aici erau următoarele: Sulina cu regiunea împrejmuitoare din Deltă - ca stațiune balneoclimatică de interes local; Babadag – pentru poziția climatică, balneară și pitorească; regiunea pitorească Isaccea – Niculițel – Podgoriile Sarica – Sfintele Mănăstiri Celic Dere – Cocoș – Saon; regiunea Jurilovca – Sarichioi – Razelm - zonă de pescărie; canalele din Deltă și Brațul Sf. Gheorghe cu legătura cu Balta Dranov și Razelm; regiunea Măcin – Muntele Consul (Cinel până în 1945) – zone cu formațiuni și vegetație unică, munții de granit de la Greci – Turcoaia³⁸⁴.

Fie că poposeau în orașul sau județul Tulcea, turiștii găseau destule puncte de atracție specifice zonei nord-dobrogene.

³⁸⁴ *Ibidem*, f. 13.

CAPITOLUL 4

Evoluția portului Tulcea în perioada 1878 – 1939

4.1. Regimul de navigație pe Dunăre în perioada 1878-1939

De-a lungul vremii, Dunărea - cel mai însemnat fluviu al Europei, a constituit frontieră pentru marele Imperiu Roman, care a stabilit aici flotă comercială și militară, o oportunitate comercială pentru greci - ca și pentru genovezi, venețieni, turci, ruși, austrieci - a căror interese a stârnit.

Cu aceste rădăcini din antichitate, luptele pentru stăpânirea navigației pe Dunăre a cuprins toate marile puteri ale lumii și în epoca modernă. Dunărea a devenit în scurt timp “trăsura de unire a marii interese, a celor două continente Europa și Asia”, fiind martor al luptelor marilor cuceritori ai lumii³⁸⁵.

Fluviul leagă destinul poporului nostru de propriul său destin, dar și de cel al Europei Centrale. Dacă despre Rin se afirma că este „romantic”, Dunărea înseamnă mult mai mult, acesta este „clasic” și în același timp „etern”³⁸⁶. Fluviu internațional, Dunărea a constituit dintotdeauna principala cale de navigație internațională din răsăritul și centrul Europei. Toate statele dunărene sau nedunărene și-au manifestat interesul față de posibilitățile economice pe care acesta le oferea, „deschizând accesul la bogățiile bazinului dunărean: cereale, lemn, petrol, bauxită și multe metale prețioase”³⁸⁷.

Pe lângă aceste bogății, Dunărea permitea efectuarea transporturilor cu mai puține cheltuieli. De asemenea, întreținea relațiile economice între statele dunărene, între statele Europei Occidentale și din sud-estul Europei. Pe lângă importanța economică deosebită, Dunărea a avut o însemnătate politică și militaro-strategică, fiind „singurul fluviu internațional care străbate, sau desparte, teritoriile unor sisteme economice sociale deosebite”³⁸⁸.

³⁸⁵ C.I. Baicoianu, *Dunărea privire istorică economică și politică*, Tipografia Eminescu Institutul de Arte Grafice, București, 1915, p. 23-25;
www.dacoromanica.ro/ accesat 17.02.2014.

³⁸⁶ Jan Bart (E. Botez), *Cartea Dunărei*, Biblioteca Ligii Navale, București, 1933, p. 3-6;
www.dacoromanica.ro/ accesat 17.02.2014.

³⁸⁷ L. Băbulescu, Gh. Canja, E. Galser, *Contribuții la studiul istoriei regimului internațional de navigație pe Dunăre*, Editura Științifică, București, 1957, p. 11.

³⁸⁸ *Ibidem*, p. 17.

După cum afirma și Grigore Antipa, Dunărea pune la dispoziția țării noastre „cea mai importantă cale naturală de navigație ce străbate întreg continentul și care poate fi cu ușurință legată de bazinele altor mari fluvii, fie pentru a găsi ieșirea la alte mări, fie pentru a aduna mărfurile din toate părțile și a le aduce spre Marea Neagră”³⁸⁹. Dunărea a prezentat încă din antichitate un interes geopolitic și geostrategic, constituind frontieră între imperii și state³⁹⁰. Interesul față de acest fluviu se justifică prin puterea pe care statele o obțineau și prin rolul pe care-l jucau atât la nivel național, cât și internațional³⁹¹.

Dintre toate puterile lumii, singurii care au înțeles cel mai bine că apele curgătoare nu pot fi stăpânite, au fost romanii. Pentru romani apele fluviilor făceau parte din categoria bunurilor publice, oricine putea să se folosească de ele. Invazia barbarilor transformă această libertate a navigației. Spre mijlocul secolului IX se introduc taxe pentru traversarea fluviilor, mai târziu, odată cu declararea Dunării ca fluviu internațional - de către turci, începe lupta între marile puteri internaționale. Drept consecință, Dunărea devine „o chestie de drept internațional public”³⁹².

Încă de la începutul secolului al XIX-lea cunoscutul scriitor E.P. Botez (Jean Bart) considera Gurile Dunării drept „Poarta Europei Centrale”, iar cel ce va avea cheia acestei „porți” va putea domina zona³⁹³. Valoarea comercială a



Salutări din Tulcea

Vederea portului din partea de Vest

fluviului crește însemnătatea acestuia³⁹⁴, iar puterile europene urmăreau să-și impună influența în regiunea danubiană folosind calea comercială a Dunării ca pretext pentru a-și atinge aceste scopuri³⁹⁵.

³⁸⁹ G. Antipa, *Dunărea și problemele ei științifice, economice și politice*, Academia Română, București, 1921, p. 98.

³⁹⁰ I. Giurcă, *Dunărea în geopolitica puterilor europene în epoca modernă*, în „Anuarul Marinei Militare”, Tom IV, Editura Companiei Naționale Administrația Porturilor Maritime Constanța SA, Constanța, 2001, p. 171.

³⁹¹ C.C. Giurescu, *Formarea poporului român*, Editura Scrisul Românesc, Craiova, 1973, p.17.

³⁹² D.S. Nenițescu, *Dunărea și Dreptul Internațional Public*, Tipografia lucrătorilor asociați Marinescu și Șerban, București, 1903, p. 10-28; www.dacoromanica.ro/ accesat 18.02.2014.

³⁹³ Jean Bart, *Cum se dezleagă chestiunea Dunării?*, Chișinău, 1918, p. 23-24.

³⁹⁴ C. Ardeleanu, *Comerțul exterior și navigația la Dunărea de Jos. Serii statistice (1881-1900)*, Editura Europolis, Galați, 2008, p. 5.

Supremația privind navigația pe Dunăre a fost deținută de Imperiul Otoman pentru un veac și jumătate, monopol spart în urma unor acorduri bilaterale între Turcia, pe de o parte, și Austria și Rusia, pe de altă parte. În urma tendinței marilor puteri de a domina navigația pe bătrânul fluviu, regimul de navigație s-a stabilit în urma încheierii unor acorduri (Tratatul de la Teschen din 1779; Tratatul dintre Austria și Palatinat din 1851; Tratatul de la București din 1812; Capitulațiile oferite de Turcia; Acordul dintre Rusia și Austria de la Petesberg din 1840) și prin semnarea unor acte internaționale multilaterale (Tratatul de la Paris din 1856; Tratatul de la Londra din 1871; Tratatul de la Berlin din 1878; Tratatul de la Londra din 1883)³⁹⁶.

Deși scopul Tratatului de la Londra din 10 mai 1883 fusese legat de stabilirea unui statut juridic al Dunării de la Sulina până la Porțile de Fier, statele riverane Dunării, cu excepția Rusiei, nu au fost invitate să participe. Prin acest tratat s-a stabilit pe de o parte, extinderea autorității Comisiei Europene a Dunării până în Brăila, și pe de altă parte, adoptarea regulamentului de navigație pentru segmentul Dunării cuprins între Brăila și Porțile de Fier. Prin acest tratat României i s-a încălcat independența, guvernul român nu a fost consultat în acest sens, în calitatea sa de putere suverană. Faptul că s-a adoptat un regulament de navigație pe tronsonul Brăila – Porțile de Fier, fără consultarea României și Bulgariei a însemnat tot o încălcare a drepturilor micilor state riverane³⁹⁷.

Documentele menționate au constituit temeiul reglementării navigației pe Dunăre până la declanșarea Primului Război Mondial.

România îmbrățișa ideea aplicării principiilor de drept internațional privitoare la libertatea de navigație pentru toate pavilioanele comerciale, în condițiile în care erau respectate drepturilor suverane ale riveranilor. Cu toate acestea, a fost imposibilă stabilirea pe Dunăre a unui regim internațional care să corespundă interesului european al navigației, fapt datorat intereselor multiple și de cele mai multe ori contradictorii. După încheierea Conferinței de pace de la Paris și a Tratatelor de pace din 1918-1920 s-a observat tendința de

³⁹⁵ *Idem, Evoluția intereselor economice și politice britanice la gurile Dunării (1829-1914)*, Editura Istros, Brăila, 2008, p. 6-7.

³⁹⁶ P. Gogeanu, *Dunărea în relațiile internaționale*, Editura Științifică, București, 1970, p. 160-161.

³⁹⁷ A. Tuluș, *Problema Dunării la Conferința de la Paris și în perioada imediat următoare*, în "Analele Universității Dunărea de Jos Galați", Seria 19, Istorie, Tom VII, Galați, 2008, p.177.

dominare a fluviului de puterile occidentale învingătoare, acestea supunând controlului lor întregul curs al Dunării³⁹⁸.

La 23 iulie 1921 s-a semnat Convenția Statutului Definitiv al Dunării. Conform acestui act libertatea navigației și egalitatea între pavilioane pe cursul internațional al Dunării, din Ulm până în Marea Neagră, inclusiv pe afluenții navigabili ai fluviului, erau asigurate de două organisme internaționale: Comisia Europeană a Dunării - a cărei competență se exercita pe Dunărea maritimă și Comisia Internațională a Dunării - pe sectorul fluvial și pe rețeaua de afluenți.

Comisia Europeană a Dunării păstra în continuare drepturile și atribuțiile pe care le avea dinainte de război, competențele sale se întindeau pe sectorul maritim, de la gurile fluviului până unde se terminau cele ale Comisiei Internaționale, adică până la Brăila³⁹⁹.

Au urmat o serie de evenimente politice internaționale (căderea acordurilor de la Locarno, reînarmarea strâmtorilor, denunțarea germană a regimurilor fluviilor europene⁴⁰⁰, dispariția Austriei prin unirea cu Germania) care au avut efecte imediate pentru Dunăre și gurile ei. În contextul european al anului 1938, Germania propunea tuturor statelor riverane să se înlocuiască sistemul navigației dunărene (sistem de gospodărie tehnic, cu caracter diplomatic-politic) printr-o colaborare pe teme de reciprocitate⁴⁰¹.

Cum guvernul român urmărea de mulți ani revizuirea statutului dunărean și schimbarea regimului de navigație la Dunărea maritimă, demersul german pe lângă statele riverane a fost binevenit. Astfel, s-a întrunit Conferința de la Sinaia, încheiată sub forma unui „Aranjament” cuprinzând 23 de puncte și un „Protocol” final, încheiat la 18 august 1938; acestea nu au fost desăvârșite decât la 1 martie 1939. S-a finalizat Acordul suplimentar de la București, care constata intrarea Germaniei în C.E.D. și adeziunea Germaniei și Italiei la Aranjamentul de la Sinaia⁴⁰². Pentru Germania, intrarea în C.E.D. a constituit doar o etapă preliminară și necesară în vederea instaurării preponderenței

³⁹⁸ Maria Petru, M. Sârbu, *Considerații privind restabilirea suveranității statelor riverane Dunării în urma Aranjamentului suplimentar de la Sinaia (august 1938) și a Acordului suplimentar de la București (1939)*, în „Anuarul Muzeului Marinei Române”, Tom II, Editura Companiei Naționale Maritime Constanța SA, Constanța, 1999, p. 210.

³⁹⁹ A. Tuluș, *op. cit.*, p. 181-182.

⁴⁰⁰ P. Manolescu, *Istoricul reglementărilor navigațiunii pe Dunăre*, București, 1941, p. 252.

⁴⁰¹ N. Dașcoviciu, *Regimul Dunării și al strâmtorilor în ultimele două decenii*, Iași, Tipografia Al. Terek, 1943, p. 62.

⁴⁰² Maria Petru, M. Sârbu, *op. cit.*, p. 210.

politice și economice germane în sud-estul Europei, Reich-ul fiind de fapt și singurul stat acceptat în Comisia Europeană a Dunării în perioada interbelică⁴⁰³.

Ultima sesiune a Comisiei Europene a Dunării a avut loc în mai 1939. După această zi România și-a dobândit exercițiul drepturilor de suveranitate la Dunărea maritimă și deplină libertate la gurile celui mai însemnat fluviu european⁴⁰⁴. Această victorie a României nu putea fi acceptată de către Uniunea Sovietică care „a căutat prin toate mijloacele să ia în stăpânire gurile Dunării și Delta devansând, încă din vara anului 1940, planurile celui de-al treilea Reich”⁴⁰⁵.

Germania dorea să-și mențină controlul la gurile Dunării și strâmtori, de aceea nu putea accepta expansiunea sovietică în zonă. Interesul Germaniei se explică prin faptul că „atât bauxita din Iugoslavia, petrolul și cerealele din România, cât și cromul din Turcia erau materii prime strategice, fără de care nu se putea duce un război de amploare”.

În contextul existenței conflictului româno-sovietic referitor la frontierele fluviale și la regimul de navigație pe Dunărea maritimă, Germania acceptă ideea unui regim unitar din Sulina în Bratislava, scop în care a inițiat o conferință pregătitoare în București, cerând și participarea Italiei⁴⁰⁶. Pe de o parte, delegațiile română, germană și italiană și-au prezentat proiectul care prevedea crearea pentru sectorul Dunării din Brăila în Sulina, în locul Comisiei Europene, a unui Consiliu al Dunării maritime compus din reprezentanții României, Germaniei și U.R.S.S., pe de altă parte, delegatul sovietic a înaintat Comisiei proiectul de reglementare al Dunării maritime, care, în linii generale, prevedea: dizolvarea Comisiei Europene a Dunării; crearea unei Administrații sovieto-române a Dunării maritime, compusă dintr-un număr egal de reprezentanți români și ruși; lichidarea Direcțiunii Autonome Române; interzicerea navigației pe Dunărea maritimă a oricărui vas de război, în afară de navele de război române și sovietice; tranzitul de arme, muniții și material exploziv pe Dunărea maritimă urma să fie admis printr-o hotărâre comună a

⁴⁰³ A. Tuluș, *Cereri și intenții interbelice de aderare ale unor state la Comisia Europeană a Dunării*, în „Analele Universității Dunărea de Jos Galați”, Seria 19, Istorie, Tom VIII, Galați, 2009, p. 96.

⁴⁰⁴ Maria Petru, M. Sârbu, *op. cit.*, p. 211.

⁴⁰⁵ M. Cojoc, *Repere cu semnificație geostrategică în ținutul românesc dintre Dunăre și mare după al doilea război mondial*, în „Anuarul Muzeului Marinei Române”, Tom IV, Editura Companiei Naționale Maritime Constanța SA, Constanța, 2001, p. 325.

⁴⁰⁶ I. Aurel, *Politica Uniunii Sovietice la Dunărea maritimă în timpul Conferinței de la București (21 octombrie – 21 decembrie 1940)*, în „Anuarul Muzeului Marinei Române”, Tom II, Editura Companiei Naționale Maritime Constanța SA, Constanța, 1999, p.237-238.

României și Uniunii Sovietice; România și U.R.S.S. au dreptul să controleze echipajele vaselor ce navigă pe Dunărea maritimă⁴⁰⁷.

Cu toate încercările de dizolvare a Comisiei Europene a Dunării, aceasta a continuat să funcționeze pe toată perioada celui de-al Doilea Război Mondial⁴⁰⁸.

Cele două mari puteri Germania și Uniunea Sovietică au exercitat pe rând controlul asupra navigației pe gurile Dunării²⁵.

4.2. Activitatea Comisiei Europene a Dunării în zona portului Tulcea

Odată înființată, Comisia Europeană a Dunării a manifestat un real interes pentru portul Tulcea, unul dintre obiectivele Comisiei fiind acela de dezvoltare al acestuia. Preocupările CED, îmbinate cu importanța pe care Tulcea o capătă după 1860, determină efectuarea de amenajări portuare și consolidarea malurilor Dunării.

În această perioadă în portul Tulcea funcționa o Căpitănie de port, înființată încă din anul 1841 și considerată una dintre cele mai vechi din bazinul carpato-danubiano-pontic. Prezența navelor sub pavilion străin în traficul portului tulcean a determinat apariția consulatelor străine la Tulcea⁴⁰⁹.

Constituită la 4 noiembrie 1856, cu sediul în Galați, Comisia Europeană a Dunării avea, la începutul activității sale, cinci comitete a căror activitate era examinată în sesiuni plene. Ulterior s-au creat încă două servicii care cuprindeau un birou central și corpul inginerilor. Ca inginer șef Comisia a angajat, la data de 2 decembrie 1856, pe inginerul Charles Hartley, originar din Anglia, inginer care a rămas în serviciul acestei Comisii peste 50 de ani. Sub conducerea sa s-au realizat o serie de lucrări importante la gură și pe fluviu.

Activitatea Comisiei Europene a Dunării se baza pe activitatea acestor servicii, și anume: a) Secretariatul general, b) Contabilitatea generală, c) Casa de Navigație, d) Serviciul Tehnic, e) Inspectoratul de Navigație, f) Căpitănia portului, g) Serviciul spitalelor. Dintre acestea cel mai important era Serviciul Tehnic, deoarece de buna lui organizare și funcționare depindea și bunul mers al navigației.

Serviciului Tehnic, având în componența sa 6 ingineri, urmărea elaborarea proiectelor de ameliorare la gură și pe fluviu, studiul resurselor locale de

⁴⁰⁷ *Ibidem*, p. 239.

⁴⁰⁸ C. Hlihor, *Armata Roșie în România. Adversar – Aliat – Ocupant, 1940-1948*, vol. I, Editura Academiei de Înalte Studii Militare, București, 1996, p. 34.

²⁵ Șt. Stanciu, *România și Comisia Europeană a Dunării. Diplomatie. Suveranitate. Cooperare Internațională*, Editura PAX AURA MUNDI, Galați, 2002, p. 327.

⁴⁰⁹ *Ibidem*.

materiale pentru lucrări, pregătirea și depozitarea materialelor, construcția liniei telegrafice între Galați, Tulcea și Sulina⁴¹⁰.



1928, Tulcea, a 4-a stație CED

Comisia Europeană a Dunării trebuia să execute lucrări pentru despotmolirea gurilor Dunării pentru crearea bunelor condiții de navigație pe fluviu, iar pavilioanele tuturor națiunilor trebuiau tratate pe picior de deplină egalitate⁴¹¹. În Rapoartele sale, Sir Stokes, delegatul englez, remarcă problemele cu care se confrunta Comisia: din punct de vedere financiar depindea de Turcia care se angajase să procure fonduri; comerțul întâmpina greutăți deoarece navele mai mari nu puteau naviga fără lest, fiind trase la edec cu mare greutate astfel că pentru a ajunge în porturile din Galați sau Brăila (pentru a fi încărcate cu cereale) le trebuia săptămâni întregi; primăvara, navele se nămoleau în bancurile de nisip și așteptau până ce veneau alte nave să le descarce, astfel că în porturile Sulina, Tulcea, Galați și Brăila se găseau la tot pasul flotile întregi de asemenea nave⁴¹².

Comisia Europeană a Dunării s-a preocupat de reglementarea raporturilor sale cu puterea teritorială: a numit o Căpitănie a portului în Sulina, a organizat două spitale – în Tulcea și Sulina, a fixat, cu titlu provizoriu, taxele de pilotaj percepute la gură, pentru asigurarea comunicațiilor sale între sediul său din Galați și orașele Tulcea și Sulina a obținut din partea Administrației poștelor austriece dreptul de corespondență oficială, a decis construirea unei linii telefonice între Galați, Tulcea și Sulina, a ridicat epavele care îngreunau navigația, a plasat geamanduri pe fluviu, a instalat pe maluri pontoane de acostare a vaselor, s-a preocupat de plantarea bornelor care indicau în mile

⁴¹⁰ ****La Commission Europeenne Du Danube et Son Oeuvre de 1856 a 1931*, Imprimerie Nationale, Paris, 1931, p. 65-91.

⁴¹¹ *Ibidem*, p. 6.

⁴¹² *Ibidem*, p. 10-11.

distanța față de Sulina, a fixat (pentru procurarea resurselor necesare începerii lucrărilor provizorii) tariful dreptului de navigație perceput la gură începând cu 1 septembrie 1860, cât și contractarea unor împrumuturi⁴¹³. De asemenea, CED adoptă o serie de hotărâri în interesul navigației, una dintre acestea văzând poliția navigației. În acest sens, Comisia Europeană a Dunării a fost lăsată să reglementeze provizoriu politica portului și radei Sulina, aruncarea leșului⁴¹⁴, serviciul de ușurări a navelor, poliția portului Tulcea, poliția navigației fluviului în aval de Isaccea, navigația plutei și convoaielor de lemne, iar dispozițiile regulamentare puse în exercițiu pe diverse probleme au fost codificate în Regulamentul de navigație și poliție anexat Actului public din 2 noiembrie 1865, primind calitatea unui document internațional. Ținând cont de inconvenientele ce rezultau pentru navigația aglomerată cu nave în portul Tulcea, CED a decis ca serviciul său tehnic să delimiteze șenalul⁴¹⁵ navigabil prin geamanduri, cărora le-au fost adăugate drumuri de halaj⁴¹⁶, astfel ca navele să aibă posibilitatea de a dubla cotelul Tulcea la vânturi contrare.

Comisia a adoptat la 16 aprilie 1861 un Regulament provizoriu pentru poliția navigației în portul Tulcea, a cărui aplicare a fost consfințit de autoritatea teritorială⁴¹⁷.

Între anii 1865 și 1930 au urmat o serie de revizuri și modificări aduse Regulamentului de navigație și de poliție. În regulamentul anului 1930, pentru poliția portului Tulcea erau prevăzute regulile relative ce aveau ca obiect asigurarea liberei circulații pe șenalul navigabil, interdicția de legare a mai mult de trei nave corp la corp pe malul drept, ca și de aruncare a ancorei într-o anumită secțiune a șenalului navigabil.

În ceea ce privește iluminarea fluviului în zona Tulcea, erau prevăzute următoarele reguli: iluminarea și balizajului fluviului pe brațul Tulcea se făcea cu 3 faruri fixe, sistem Lindberg de ordinul 6 (instalate între 1893 și 1894): un far cu lumină verde pe stânga Tulcea, unul tot luminând verde la Ceatalul⁴¹⁸

⁴¹³ *Ibidem*, p. 56.

⁴¹⁴ leș – încărcătură formată din nisip, pietriș, plumb care asigură stabilitatea navelor de apă sau aeriene; balast, savură.

⁴¹⁵ șenal – porțiune navigabilă în lungul unui râu, al unui canal sau al unui lac, destul de largă și de adâncă pentru a asigura navigația la intrarea unui port.

⁴¹⁶ drum de halaj – traseu de-a lungul unei ape rezervat acestui fel de tracțiune (remorcarea unei ambarcații, plute sau șlep, executată pe canale, fluvii sau râuri, cu mijloace mecanice, cu oameni sau cu animale).

⁴¹⁷ C. Bondar, Virginia Dima, Eugenia Iacovici Lungu, *Sulina. Monografie*, Volum I, Editura Rawex Coms SRL, București, 2010, p. 343-345.

⁴¹⁸ ceatal – porțiune de uscat, în formă de triunghi, care provoacă difluența fluvială.

Sf. Gheorghe și al treilea la Ceatalul Ismail, acestea indicând extremitățile epiului⁴¹⁹ longitudinal.

Instalarea de alte patru faruri erau prevăzute a completa sistemul de iluminare al fluviului. În anul 1931 fondurile au fost deja angajate pentru instalarea a două faruri roșii pe malul stâng, la milele 83 și 56. În împrejurimile Inspecției din Tulcea și în trei posturi de supraveghere de pe brațul Sulina au fost instalate catarge de semnalizare, pentru a face comunicări navelor⁴²⁰.

Problemele Comisiei Europene a Dunării și a autorităților administrative române constau în faptul că trebuiau să rezolve nu numai problemele de iluminat ale fluviului sau ale portului Tulcea. Problemele dificile cu care se confruntau constau în asigurarea accesului în Dunăre, știut fiind faptul că formarea barelor de nisip la gurile fluviului împiedicau circulația navelor și accesul acestora între Dunăre și Mare⁴²¹; găsirea soluțiilor și rezolvarea problemei navigației pe Dunăre în perioadele de îngheț; asigurarea adâncimii navigabile pe cursul fluviului prin rezolvarea canalului maritim.

De asemenea, existau dificultăți de ordin administrativ care împiedicau dezvoltarea traficului pe Dunăre. Între aceste dificultăți se înscriau formalitățile vamale, problema porturilor, problema cabotajului fluvial, taxele de navigație. Nu trebuie uitate nici dificultățile naturale, atât pentru traficul maritim, cât și pentru cel fluvial de pe Dunăre: perioada de îngheț reprezenta o piedică serioasă, traficul fiind oprit din cauza înghețului între 33 și 38 de zile. În această perioadă activitatea porturilor fluviale rămânea blocată, unele nave erau prinse în ghețuri mai bine de trei luni. Nici portul Tulcea nu făcea excepție confruntându-se, în fiecare iarnă, cu această problemă⁴²².

Misiunea de a rezolva problemele porturilor fluviale, în special portul Sulina și Tulcea, și a traficului pe Dunăre în zona Gurilor Dunării a revenit Comisiei



⁴¹⁹ epiu / epiuri – dig de piatră sau de nuiete, construit transversal, cu un capăt încastrat în mal, pentru a regulariza cursul apei, a-i micșora lățimea sau a apăra malurile de eroziuni.

⁴²⁰ C. Bondar, Virginia Dima, Eugenia Iacovici Lungu, *op. cit.*, p. 351-376.

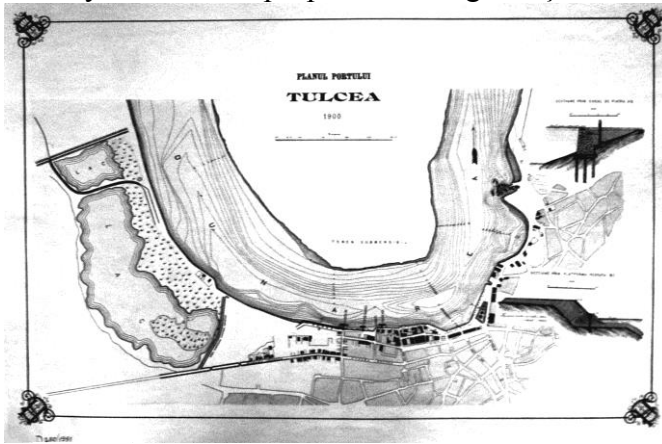
⁴²¹ G.C. Vasilescu, *Dunărea internațională și transporturile*, Institutul Național Român pentru Studiul Amenajării și Folosirii Izvoarelor de Energie, București, 1931, p. 12.

⁴²² *Ibidem*, p. 77-140.

Europene a Dunării, prin reprezentantul său, inginerul englez Sir Charles Augustus Hartley, apreciat pentru eforturile și munca sa și denumit „părintele Dunării”⁴²³.

Primele lucrări întreprinse de Hartley au fost asupra brațului Sulina prin aplicarea digurilor paralele. Lucrările au început la 21 aprilie 1858 și s-au încheiat la 21 iulie 1861. Pentru efectuarea digurilor provizorii s-au folosit 200.000 tone piatră și 12.500 piloți, piatra folosită fiind cea existentă în județ. Au urmat apoi alte lucrări precum reparații sau prelungirea digurilor la gură, îmbunătățiri pe șenal. Efectele acestor lucrări efectuate au fost ușor resimțite, prin îmbunătățirea traficului și creșterea exportului de la 21.000 vagoane la 41.000 de vagoane cereale.

Dar, proiectele inginerului Hartley nu s-au oprit aici; în 21 octombrie 1865 acesta propune ca lucrările provizorii să se transforme în lucrări cu caracter definitiv, în cazul în care Sulina ar fi rămas singura legătură a fluviului cu marea. Proiectul a fost aprobat și totodată finalizat. După finalizarea lucrărilor Hartley nu mai ocupă postul de inginer șef al CED-ului, fiind numit inginer



consultant până în 1907⁴²⁴.

Una dintre problemele cu care se confrunta portul Tulcea era provocată de prezența cotului pe care-l face Dunărea în fața orașului, o problemă veche care a preocupat de-a lungul timpului mai mulți ingineri. Printre

aceștia putem enumera consultanții CED: Nobiling, Wex și Paleocapa. Dar,

⁴²³ Charles Hartley s-a născut la data de 3 februarie 1825, al doilea născut al familiei William Augustus și Lillias Hartley. La vârsta de patru ani, părinții lui Charles au hotărât să se mute în Darlington. Nu se cunosc date certe despre unde au mers la școală Charles și frații săi în copilărie, o alternativă fiind Anchorage School, din Gateshed, școală ce predă (printre altele) cursuri de algebră, geografie, astronomie, mecanică, navigație. În anul 1830 Charles se pregătea să devină inginer. Mai târziu destinul l-a adus mai aproape de Gurile Dunării, fiind numit inginer șef al Comisiei Europene a Dunării. Pentru mai multe informații vezi Hartley, *A Biography Of Sir Charles Hartley, Civil Engineer (1825-1915). The Father of the Danube*, Volume 1, The Edwin Mellen Press, 1989, p.1-21.

⁴²⁴ N. Greceanu, *Comisia Europeană a Dunării și Gurile Dunării*, Coperta Marvan SAR, București, 1938, p. 3-35.

proiectele propuse de ei ar fi izolat total portul Tulcea. Ori, inginerul Charles Hartley nu a permis să se întâmple acest lucru. Costurile impuse pentru tăierea cotului, nu puteau fi suportate de către Comisie. De aceea, aceste propuneri nu au fost luate în calcul, cotul de care se pomenește a rămas la locul lui, navigația continuând și azi, poate cu mai multă grijă, pentru evitarea eventualelor accidente⁴²⁵.

4.3. Situația portului Tulcea între anii 1878-1918

Forma cea mai veche de strângere a relațiilor dintre oameni a fost reprezentată de navigația fluvială și maritimă. Atât așezările omenești, cât și zonele de staționare ale navelor s-au dezvoltat și funcționat pe malurile și gurile râurilor, lacurilor și mărilor. Dezvoltarea activității comerciale și creșterea dimensiunilor navelor folosite la transporturile mărfurilor au determinat apariția primelor porturi maritime, ale căror urme datează încă din anul 34 î.Hr.⁴²⁶.

La dezvoltarea navigației și a vieții portuare au contribuit condițiile geografice ale Dobrogei, acest lucru determinând apariția unei industrii a construcțiilor de nave, de la simple bărci, până la vase maritime⁴²⁷. Un alt factor ce a determinat dezvoltarea acestei activități în Dobrogea a fost acela al existenței pădurilor aflate la distanțe mici de porturi, păduri cu copaci de esențe potrivite pentru construirea de nave, atât pe plan local, cât și internațional⁴²⁸.

Rolul portului este acela de a facilita schimburile de produse, iar „comerțul său exterior reprezintă indicatorul de bază al valorii absolute și relative al unui oraș-port în economia regiunii sau statului în discuție”⁴²⁹.

După Tratatul de la Adrianopol (1829), activitatea portului Tulcea se intensifică, orașul este populat de piloți, patroni de bărci, dulgheri, călăfătuitori, toți antrenați în activități de construcții navale. Din anul 1830 la Tulcea se înființează o societate austriacă ce pune în circulație vase cu aburi, sporește construcția de nave în porturile dobrogene, îndeosebi în portul Tulcea.

În 1838, negustorul englez Charles Cunningham, în lucrarea sa “Notice sur la négoce du Danube”, scria că prin portul Isaccea și Tulcea se exporta o mare cantitate de lemn de stejar și alte esențe pentru construirea de corăbii⁴³⁰.

⁴²⁵ *Ibidem*, p. 55-57.

⁴²⁶ R. Ciortan, *Porturi maritime și fluviale*, Editura Tehnică, București, 1984, p. 11-12.

⁴²⁷ T. Mateescu, *Construcții navale la Tulcea înainte de 1877*, în “Peuce”, IX, 1984, p. 395.

⁴²⁸ *Ibidem*.

⁴²⁹ C. Ardeleanu, *Rolul portului Tulcea în comerțul exterior al României moderne (1878-1914)*, în “Tulcea 1878-1948: memoria unui oraș”, Editura Istros, Brăila, 2012, p.14.

⁴³⁰ Valentina Postelnicu, *Tulcea de altădată*, Editura Harvia, Tulcea, 2000, p. 6.

Odată cu înființarea punctului de “schelă”⁴³¹ al Tulcei (în interiorul unei vechi așezări ce datează aproximativ din secolul VII î.Hr., cunoscută sub denumirea de Cetatea *Aegyssus*) se poate vorbi și de începuturile portului Tulcea⁴³². Portul Tulcea, așezat pe țărmul drept al Dunării, la patru mile în aval de Ceatalul Chiliei⁴³³, veghează la bunăstarea orașului căruia îi poartă numele.

În josul Tulcei se desprinde un alt braț, ce poartă numele de Sf. Gheorghe (locul desprinderii purtând numele Ceatalul Sf. Gheorghe), acesta îndreptându-se în direcția SE pentru a-și duce apele sale în mare, lângă satul pescăresc al Catârlezului (Sf. Gheorghe) în apropierea căruia se află farul Comisiei Europene a Dunării ce ajută la orientarea navigatorilor pe mare.

În fața portului Tulcea adâncimea medie a Dunării era de aproximativ 35 m. Raza portului se întindea de la locul numit Vadul Carantinei, din partea de vest, și până la locul unde se afla un mic far al Comisiei Europene a Dunării, numit Stânca de Piatră.

Portul avea o suprafață de 19.255 mp, din care 17.000 mp era nepietruit. Lungimea digului de piatră era de 2.114 m, din care îndiguire verticală era pe o suprafață de 619 m, pereu⁴³⁴ 315 m, restul fiind mal natural.

Înainte de Primul Război Mondial raza portului a fost lărgită, fiind necesară traficului comercial al mărfurilor și călătorilor, dar și în vederea construirii, în viitor, de linii ferate în port. Lărgirea portului se datorează exproprierilor făcute de Ministerul Lucrărilor Publice⁴³⁵.

Încă din anul 1893 au existat preocupări pentru lărgirea razei portului Tulcea și fixarea limitelor sale. ”Limitele portului se fixau după cum urmează: ca limită în susul Dunării, înspre Vest, s-a fixat punctul care se găsește la distanța de 885 m, plecând din capul cheiului vechi până în dreptul stâncilor. Lățimea zonei portului în partea din susul Dunării, plecând de la ultimul punct stabilit ca limită și până în dreptul străzii Vadului, era de 50 m de la limita apelor; de la strada Vadului până la strada 23 Noiembrie va fi linia care unește punctul de încrucișare al străzii vadului și strada Gării. Plecând din acest punct,

⁴³¹ schelă – port pe malul unui fluviu; debarcader; punct vama situat într-un asemenea port (lângă o apă); târg, piață de mărfuri.

⁴³² Georgeta Borandă, *Porturi Dobroge: Scurt istoric*, în ”Analele Dobrogei”, serie nouă, An III, nr. 1, Ex Ponto, Constanța, 2005; *apud* T. Voicu, B. Cotovu, P. Constantinescu, *Monografia orașului Tulcea*, 1928, p. 5.

⁴³³ Ceatalul Chiliei reprezintă locul unde apele Dunării se bifurcă și formează brațul Chiliei.

⁴³⁴ pereu – strat de piatră care căptușește un taluz, un șanț sau o suprafață înclinată de teren pentru a împiedica surparea pământului sau eroziunea lui de către ape.

⁴³⁵ ****Orașul Tulcea. Trecutul Prezentul și Viitorul Său*, Institutul de Arte Grafice al Ziarului „Dobrogea Jună”, Constanța, 1928, p. 55.

limita va fi linia care trecea prin strada Sărăriilor până în dreptul străzii Elisabeta Doamnă. Plecând de aici până la vadul Nr. 1, lăţimea va fi demarcată prin linia clădirilor actuale şi de aici la ultimul punct spre NE, limita portului va fi strada Pescăriilor. Tot terenul astfel delimitat aparţinea parte statului, parte diferiţilor proprietari, menţionând aici că la o parte din proprietăţile particulare exproprierea era deja proiectată de Ministerul Lucrărilor Publice”. Comisia Europeană a Dunării dorea ca această lucrare să se realizeze cât mai repede pentru ca proprietarii din zonă să nu apuce să-şi construiască imobile, astfel exproprierea ar fii devenit mai costisitoare.

Delegaţi pentru fixarea limitelor portului Tulcea au fost Constantin I. Davidoglu, primarul oraşului Tulcea, delegat al Ministerului de Interne, Maiorul Barbieri Nicolae, delegat al Ministerului de Externe, Alexandru Drăghicescu, Inspector Vamal, delegat de Ministerul Lucrărilor de Finanţe, Inginer Gh. Popescu, delegat de Ministerul Lucrărilor Publice, însărcinaţi cu toţii a proceda la fixarea limitelor portului Tulcea, conform articolului 138 din Regulamentul de poliţie al porturilor Dunărene. Aceştia au examinat poziţia terenului, a cheiurilor şi situaţia poziţionării diferitelor autorităţi, starea apelor Dunării în diferite puncte, importanţa comerţului din localitate, precum şi lucrările în stare de proiect ale Serviciului Hidraulic⁴³⁶.

În anul 1903 se construieşte Agenţia Navigaţiei Fluviale Române, iar la 1907 a fost restaurat Palatul Administrativ al Portului, palat ruinat în timpul Primului Război Mondial. În clădirea Palatului Administrativ se aflau instalate servicii ale portului şi vama. Dincolo de Agenţia Navigaţiei Fluviale Române s-a clădit o magazie sistematică şi spaţioasă care servea drept depozit de sare. Pe toată suprafaţa cheiului au fost instalate pontoanele de acostare a vapoarelor ce aparţineau Agenţiei Navigaţiei Fluviale Române şi Societăţii Române de Navigaţie pe Dunăre. Acestea efectuau curse regulate de legătură pentru transportul mărfurilor şi călătorilor între Brăila, Chilia şi Sulina şi între Brăila - Vâlcov, făcând opriri în toate porturile din susul şi josul Dunării, între aceste staţiuni de limită.

⁴³⁶ S.J.A.N. Tulcea, *Fond Căpitănia Portului Tulcea*, dosar 132/1940, f. 5.



Portul Tulcea în 1905

Pontonul de staționare a vapoarelor pentru serviciul Comisiei Europene a Dunării se afla situat mai sus de Agențiile de Navigație ale Societății Navigației Fluviale Române și Societății Române de Navigație pe Dunăre, în fața instalațiilor de serviciu ale aceleiași Comisii, instalații ce au fost distruse în timpul războiului și refăcute apoi. Tot în această zonă se afla locul de staționare a mahumelor⁴³⁷ pentru transportul pietrei extrasă din carierele Comisiei Europene a Dunării din apropiere și destinate întăririi și ridicării malurilor canalului Sulina.

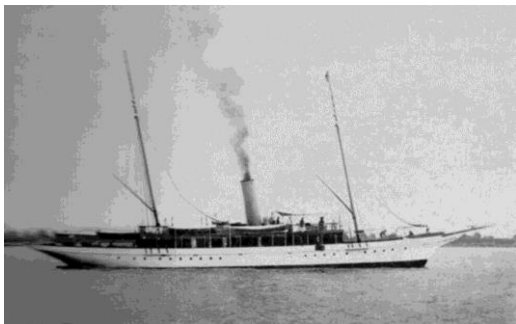
În port aveau agenții de navigație austriece și ruși, care până în anul 1916 își foloseau vapoarele pentru transportul mărfurilor și călătoriilor pe ruta Galați și Sulina, precum și între Brăila și Ismail. De-a lungul cheiului, mai jos de pontoanele N.F.R. și S.R.D., se încărcau în șlepuri și vapoare de mare cerealele pentru export. Porțiunea din port dintre capătul de N al cheiului și stațiunea de acostare a Comisiei Europene a Dunării era destinată opririi plutei ce soseau de pe Siret la Tulcea⁴³⁸.

Pe lângă funcția comercială pe care o îndeplinea portul Tulcea, acesta era folosit și în scopuri militare, în special ca port de adăpost al flotei otomane, ajutându-i în diverse situații să-și împiedice adversarii a efectua anumite operațiuni⁴³⁹.

⁴³⁷ mahume – șlepuri deschise; șlep – navă, fără propulsie proprie, folosită pentru transportul mărfurilor pe fluvii, pe canale sau pe lacuri.

⁴³⁸ ****Orașul Tulcea. Trecutul Prezentul și Viitorul Său*, Institutul de Arte Grafice al Ziarului „Dobrogea Jună”, Constanța, 1928, p. 57.

⁴³⁹ Lt. M. Drăghicescu, *Istoricul principalelor puncte pe Dunăre de la Gura Tisei până la mare și pe coastele mării de la Varna la Odessa*, București, 1943, p.416.



Nava de inspecție a CED

Cu toate acestea, navigația în zona portului Tulcea nu se desfășura cu ușurință datorită existenței anaforului⁴⁴⁰ ce punea în pericol corăbiile și a lipsei vântului prielnic, fapt care punea navigatorii în situația de a întrebuița serviciul special al edecarilor⁴⁴¹.



Serviciul edecarilor era condus de un „liman captan” (căpitan de port) care îndeplinea și atribuția de pilot. În perioada evului mediu și epoca modernă navigația maritimă a portului Tulcea era îngăduită, cu puține excepții, numai pavilionului turcesc, iar navigația de cabotaj⁴⁴², redusă ca trafic, se rezuma la

⁴⁴⁰ anafor - vârtej format de apă în lungul țărmului.

⁴⁴¹ edecar - persoană care trage la edec; a trage la edec - a remorca o ambarcațiune sau o navă de pe mal, cu un odgon, împotriva cursului apei; odgon – funie groasă și lungă, îmbibată de obicei cu gudron și întrebuițată în marină, la pescuit, în transporturi; cablu, parâmar, pălămar - orice funie groasă.

⁴⁴² cabotaj – navigație comercială de-a lungul coastei; transport naval de mărfuri între porturi apropiate.

barcaze⁴⁴³ cu rame care efectuau diverse transporturi. Datorită acestui anafor periculos din fața portului, oficialitățile orașului s-au adresat Comisiei Europene a Dunării, Direcțiunii Porturilor, Direcției Hidraulice, Camerei de Comerț și Industrie Tulcea cu cererea de a lua măsurile necesare lărgirii razei portului și adâncirii, prin drenaj, a albiei Dunării în zona portului Tulcea⁴⁴⁴.

Unul dintre proiectele Comisiei Europene a Dunării consta în tăierea, în insula din fața Tulcei, a unui canal în linie dreaptă, care să pornească în jos de Ceatal. Canalul trebuia să se termine dincolo de cotitura Sulinei, urmând a fi părăsite cotiturile în semicerc din fața Tulcei. Proiectul a fost respins de guvern, pentru a se evita lovitura ce s-ar fi dat orașului Tulcea prin deplasarea portului la mare distanță în delta cu teren mocirlos⁴⁴⁵.

În anul 1904 portul Tulcea avea un chei solid unde se încărcau toate produsele din nordul Dobrogei, ce urmau a fi trimise în țară sau străinătate. Totuși, prezența dealului stâncos (colnicul Hora) care se prelungea sub albia fluviului, punea în dificultatea navigația pe Dunăre în zona portului Tulcea. De aceea cerealele se încărcau la distanță de rada portului, unde șlepurile ieșeau din acțiunea anaforului⁴⁴⁶.

Portul Tulcea apare menționat în diverse lucrări ca “un port comercial al cărui trafic era orientat în special către porturile dunărene”; se menționează, de asemenea, exportul de material lemnos ce se efectua prin acest port⁴⁴⁷. Pe la mijlocul secolului al XIX-lea din Tulcea se transportau cu vasele cantități însemnate de lemn de stejar, mai ales pentru șantierelor navale din Sulina, Brăila și Galați, unde lemnul necesar pentru construcția unei nave de 300 de tone costa 520 ducăți⁴⁴⁸. În 1840 călătorul german Adalbert Müller constata în Tulcea „un comerț considerabil cu unele produse, printre care figura și lemnul”.

Într-un raport datat 22 decembrie 1859 Louvières, viceconsulul Franței la Tulcea, preciza progresele realizate în Tulcea ca urmare a deschiderii navigația pe Dunăre prin Tratatul de la Adrianopol. El consemna astfel o creștere a

⁴⁴³ barcaz - ambarcațiune pescărească din lemn, cu o capacitate de 10-100 de tone, care poate naviga cu pânze sau motor, barcaz - din rusescul barkas.

⁴⁴⁴ Georgeta Borandă, *op. cit.*, p.127.

⁴⁴⁵ T. Voicu, B. Cotovo, P. Constantinescu, *op. cit.*, p. 112.

⁴⁴⁶ M.D. Ionescu, *Dobrogiia în pragul veacului al XX-lea*, Atelierele Grafice I.V. Socecu, București, 1904, p. 670.

⁴⁴⁷ Georgeta Borandă, *op. cit.*, p.127.

⁴⁴⁸ T. Mateescu, *op. cit.*, p. 395.

populației de la 6.000 locuitori în 1842 la peste 25.000 în 1859⁴⁴⁹. Alte documente menționează pentru anii 1858-1859 o populație între 20.000 și 28.000 suflete.

În anul 1850 medicul francez Camille Allard nota că în Tulcea existau „ateliere de construcții maritime”, deținute de greci, ce foloseau ca materie primă stejarul din împrejurimile Babadagului⁴⁵⁰.

În raportul viceconsulului francez Louvières se preciza că „șantierul naval din Tulcea furniza, în apogeul dezvoltării sale, vase nu numai pentru armatorii din porturile Dunării de Jos și din Marea Neagră, ci și pentru cei din insulele Mării Egee. Portul Tulcea se transformase într-un vast șantier”⁴⁵¹.

În perioada anilor 1840-1868 șantierul naval din Tulcea a construit un număr 40 nave: 38 de tip bric, 1 goeletă, 1 gabară cu o capacitate între 76-601 tone. Pavilionul purtat de aceste nave era 28 grecesc, 2 moldovenesc, 5 ionian, 2 rusec, 1 otoman, 1 francez, 1 românesc. Navele au fost înmatriculate în porturile Hydra (cele mai multe dintre ele), Spezzia, Galaxidi, Cefalonia, Myconis, Ithaca, Paros, Tulcea, Tandorek, Piure, Mylo, Constantinopol, Syra, Marsilia, Kerçi, Galați⁴⁵².

După 1890, alături de navele Societății Austriece de Navigație pe Dunăre (DDSG) și Societății Ruse de Navigație Gagarin, își fac apariția în portul Tulcea și navele societății românești Navigația Fluvială Română.

Portul Tulcea era legat de Orientul Apropiat printr-o linie de navigație, navele Societății austriece Lloyd și Societății de navigație italiene Florio Rubattino efectuând aici escale facultative⁴⁵³.

Cu toate neajunsurile provocate de poziția portului Tulcea, nimeni și nimic nu a putut împiedica desfășurarea activităților comerciale. Astfel, potrivit însemnărilor Baronului D'Hogguer, prin portul Tulcea se exportau în anul 1876: grâu, brânzeturi - în Turcia și Anglia; lână, pește, icre - în Rusia; grâne și lână - în Franța; pește și combustibili - în România; lână, secară - în Austria; grâne în Olanda, Grecia și Italia. La aceeași dată se importau: untdelemn din

⁴⁴⁹ *Ibidem*, p.396

⁴⁵⁰ Valentina Postelnicu, *op. cit.*, p. 6.

⁴⁵¹ T. Mateescu, *op. cit.*, p. 395.

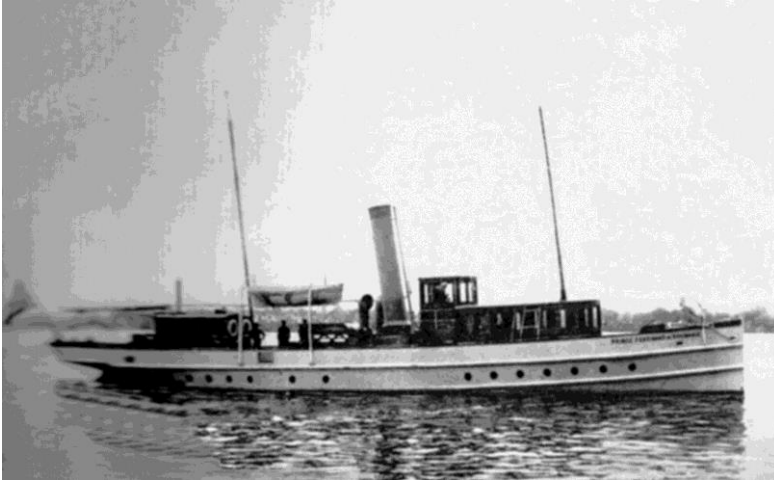
⁴⁵² Andreea Atanasiu, *Dobrogea sub administrație otomană. Constanța și Tulcea – Studiu de caz*, în „Dobrogea 1878-2008. Orizonturi deschise de Mandatul European”, coord. Valentin Ciorbea, Editura Ex Ponto, Constanța, 2008, p. 134-135.

⁴⁵³ T. Voicu, V. Cotovu, P. Constantinescu, *op. cit.*, p. 61.

Grecia, Asia Mică și Siria; zahăr din Franța și Olanda; spirt din Rusia; săpun, țesături din bumbac, îmbrăcăminte din Austria; fierărie din Anglia⁴⁵⁴.

În orașul Tulcea aveau sedii următoarele societăți de navigație:

- Navigația Fluvială Română (N.F.R.) - înființată în 1890. Această companie avea în dotare 13 pacheboturi, 11 remorchere, 53 șlepuri, 7 tancuri.



Nava de inspecție "Ferdinand", a Navigației Române

- Societatea Rusă Gagarin avea în dotare 4 vapoare de linie, 8 vapoare cu pânze, 15 barcaje, 12 tancuri, vaporul Călărași, 4 pontoane de fier, 6 pontoane din lemn, 8 platforme din lemn.

- Societatea Austriacă de Navigație pe Dunăre (Erste Donau – Dampfschiffahrts -Gesellschaft) avea în dotare un total de 810 vase, inclusiv vapoare cu abur pentru transport de pasageri.

- Societatea Anonimă Ungară (Magyar Folyam és Tengerhajózási Részvénytársaság - M.F.T.R.), cu sediul în Budapesta și o agenție fluvială în Galați, avea în proprietate 12 pacheboturi și 28 remorchere (dintre care 17 cu pânze).

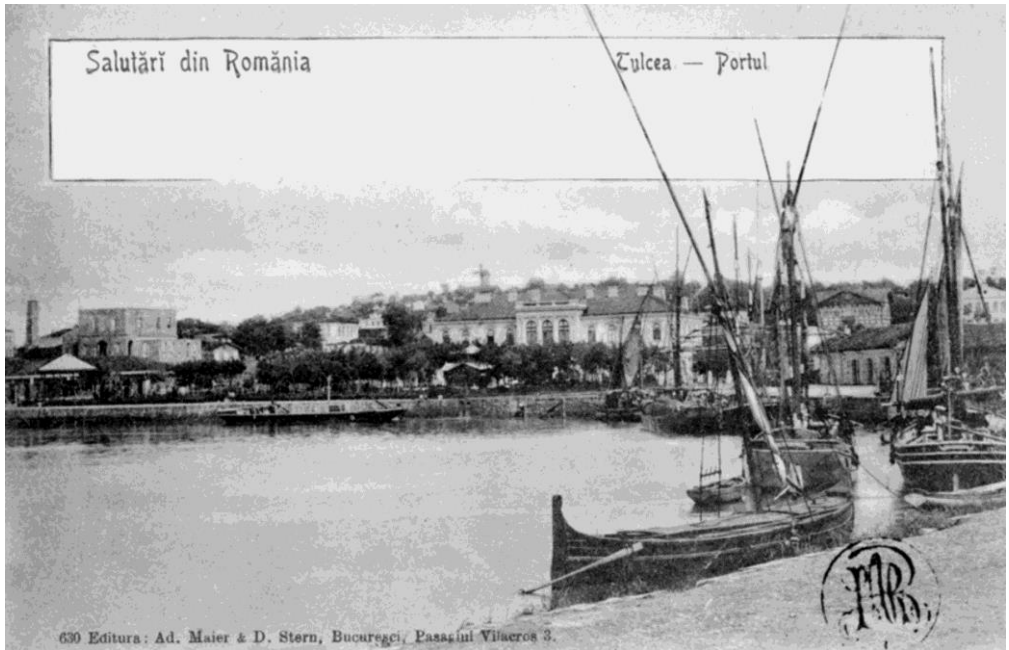
- Compania IR de Navigație pe Dunăre, cu sediul central în Viena, avea în dotare 52 vapoare pentru pasageri, 867 vase pentru transport de mărfuri⁴⁵⁵.

Existența acestor societăți de navigație în orașul Tulcea au contribuit la intensificarea comerțului și totodată la dezvoltarea portului dunărean⁴⁵⁶.

⁴⁵⁴ L. Ionescu, *Județul Tulcea – Dare de seamă prezentată Consiliului Județean*, București, 1904, p.107-108.

⁴⁵⁵ M.D. Ionescu, *op. cit.*, p. 900-901.

⁴⁵⁶ P. Zaharia, Lenuța Gherasim, *Situația economică a județului Tulcea în anii 1878-1916*, în "Pontica", IX, 1984, p. 405.



Baronul D'Hogguer analizează comerțul dobrogean la nivelul anilor 1876-1877, cu privire specială asupra comerțului tulcean. Populația din Dobrogea cultiva grâu, orz, secară, porumb și mei. Dintre aceste culturi, porumbul ocupa ponderea cea mai mare și se și exporta în cantități însemnate. Cantități însemnate de grâu și secară se exportau pentru Constantinopol, Grecia și insulele sale. Orzul se exporta pentru Anglia și Olanda. Producția anului 1877, comparativ cu cea din 1876, a fost cu 20% mai mare.

Dar, produsul cel mai căutat în Europa pentru export era lână. Numărul oilor se ridica la 645.000 capete declarate. Fiecare producea o oca și jumătate de lână. Cea mai mare parte (90%) aparținea rasei numită țigaia⁴⁵⁷. Se producea aproape 70% lână albă și restul neagră sau cenușie. Lâna pleca din Tulcea și ajungea în Rusia, Austro-Ungaria, Turcia, Marsilia, Franța și Austria, iar valoarea ei se ridica la 991.276,32 franci.

În anul 1876 valoarea exportului tulcean a fost de 5.787.718,02 franci, iar valoarea importurilor s-a ridicat la 3.920.470,02 franci. Din Tulcea au plecat pentru export grâne și brânzeturi în valoare de 2.185.266,10 franci pentru Turcia; grâne și brânzeturi în valoare de 1.380.979,90 franci pentru Anglia; lână, pește și icre în valoare de 714.192 franci pentru Rusia; grâu și lână în

⁴⁵⁷ Baronul D'Hogguer, *Informații asupra Dobrogei. Starea ei de astăzi. Resursele sale și viitorul ei*, Editura Librăriei Socec&Comp. 7, București, 1879, p. 15-17, www.dacoromanica.ro/ accesat 10.02.2013.

valoare de 512.913,72 franci pentru Franța; pește și alimente în valoare de 276.600 franci pentru România; grâu în valoare de 195.117,76 franci pentru Olanda; grâu în valoare de 193.974,80 franci pentru Grecia; grâne în valoare de 169.553,88 franci pentru Italia, adică totalul de 5.787.718,02 franci⁴⁵⁸. Principalele articole de import erau: orzul, cafeaua, unt-de-lemnul (Grecia, Asia Mică, Siria, insulele arhipelagului grecesc), zahărul (Franța, Olanda), spiritul (Rusia), săpunul, țesăturile de bumbac, petrolul, sticlăria, țesăturile și hainele de gata (Austria), fierăria (Anglia)⁴⁵⁹.

Prețurile curente mijlocii pentru principalele articole de comerț în Tulcea în anii 1876-1877 se prezentau astfel⁴⁶⁰:

Mărfuri	Măsuri	lei (1876)	lei (1877)
unt de țară	ocaua	2,44 - 5,33	2,60 - 4
bere de Galați	butoiul de 4 vedre	20	20
bere de Tulcea	butoiul de 4 vedre	15,55	15,55
lemn construcții	plute de 22	141,33-235,55	300-360
lemn construcții Moldova	plute de 22	82,44-106	168-240
lemn construcții Austria	plute de 32	106-177,77	240-300
scânduri	100 de bucăți	154,44-212	
lumânări en gros	kilogram	90	28,60 în lăzi
cafea	ocaua	2,77-3,44	3-4,40
icre en gros /en detail	ocaua	4,44-6,66 5,35-8,88	4,80-9,60
clei de pește	ocaua	20	14,77-22,80
grâu	Chila Tulcea 1H.24	17,33	16,47-19
ovăz	Chila Tulcea 1H.24	8,44	
porumb	Chila Tulcea 1H.24	9,33	7,30-8,44
mei	Chila Tulcea 1H.24	6,22	5,28-6,33
orz	Chila Tulcea 1H.24	6,66	6,33-7,18
secară	Chila Tulcea 1H.24	9,44	9,50-9,92
fasole	suta de ocale	23,33	16-22
cuie		0,72	0,70-1
piele	ocaua	4	4-5
spirt de vin	vadra (10 ocale)	12,22	12-28
făină	sac de 100 ocale	28,88	0,60-0,70ocaua

⁴⁵⁸ *Ibidem*, p. 18-22.

⁴⁵⁹ *Ibidem*, p. 23-25.

⁴⁶⁰ M.D. Ionescu, *op. cit.*, p. 883.

Mărfuri	Măsuri	lei (1876)	lei (1877)
fier în bare	ocaua	0,36	0,50-1,10
brânză en gros/en detail	ocaua	0,92-1,33	0,25
gheață	ocaua	0,03	
gudron de România	ocaua	0,33	6-7 vadra
păcură de Rusia	ocaua	0,77	
unt-de-lemn	ocaua	1,66	1,40
lână	ocaua	2,11	1,80
berbeci	pe cap	12,55	22-26
ouă	zece	0,44	0,25-0,70
măslina	ocaua	0,72	0,45-1
petroleu	lada de 25 ocale	17,77-31,11	20-32
pipera	ocaua	2,44	1,40
pește sărat	cutia de 1,30 ocale	20-30	24-36
piei de bou	perechea	50	38-40

Între anii 1879-1897 (pentru perioada 1898-1900 nu sunt semnalate date) au intrat în portul Tulcea 13.063 nave încărcate cu diverse mărfuri (6.581 cu pânze, 6.482 vapoare), 409.380 tone mărfuri; nave descărcate 24.512 (20.381 cu pânze, 4.131 vapoare); pasageri intrați în portul Tulcea 194.096; total nave operate 37.735. În aceeași perioadă au ieșit din portul Tulcea 27.346 nave (20.871 cu pânze, 6.475 vapoare), 630.799 tone mărfuri (342.040 tone cereale, 288.759 tone alte mărfuri), nave descărcate 9.885 (5.202 pânze, 4.683 vapoare), 180.564 pasageri, 37.156 total nave operate⁴⁶¹.

În aceeași perioadă s-au importat 4.662.145 kg produse, cu o valoare de 1.573.531 lei și s-au exportat 27.644.427 kg produse, cu o valoare de 3.381.174 lei. Printre produsele importate prin portul Tulcea se numărau orzul și malțul, porumbul, țesăturile și stofele de bumbac, uleiul de măslina, foi, flori, fructe, stofe de lână, cafea și ceai, zahăr, orez, lămâi, citrice, roșcove, smochine, confecții din stofe de lână, frânghii, măslina, grâu, bumbăcel, stofe de lână fine, plută, semințe uleioase, produse din lână, fructe conservate, semințe diferite, mașini de aburi, piroane și cuie, foi de aur, țesături de lână, halva și turtă dulce, smoală, catran, sfoară de cânepă. Dintre produsele pentru export menționăm orzul și malțul, grâul, pește diferite specii, secară, lână, pietre de construcții, legume făinoase, brânzeturi, semințe uleioase, cretă, var, fontă, fier, piei, unt și alte grăsimi, porumb, icre negre, ovăz, mașini cu aburi,

⁴⁶¹ *Ibidem*, p. 888-895.

papură, legume verzi, clei de pește, animale cornute mari, diverse alte articole⁴⁶².



Din analiza exporturilor efectuate prin Vama Tulcea, se constată faptul că exporturile crescuseră de circa patru ori, de la o medie de 10.566 tone în perioada 1881-1885 la 42.054 tone în intervalul 1901-1905. Cu toate acestea, produsele care făceau exportul Tulcei erau materii prime neprelucrate, mărfuri cu volum mare și valoare relativ redusă⁴⁶³.

Atât exporturile, cât și importurile au variat la fel de mult. Dintre produsele importate: combustibilii minerali, uleiuri, grăsimi, ceară și derivatele lor, coloniale și fructe meridionale, materii textile și industrii derivate, bitumuri și derivatele lor, materii minerale, industrii ceramice și vitrificații, metale și fabricații metalice⁴⁶⁴.

Pentru anul 1910, conform situației oferite de Căpitania Portului Tulcea și Camerei de Comerț și Industrie Tulcea, din punct de vedere al navigației, situația a fost următoarea: bastimente⁴⁶⁵ de mare sub pavilion național intrate -

⁴⁶² *Ibidem*.

⁴⁶³ C. Ardeleanu, *op. cit.*, p. 16-17.

⁴⁶⁴ *Ibidem*, p. 22-23.

⁴⁶⁵ bastiment (bastimente) – navă (de război) de dimensiuni mari; navă maritimă militară de mare tonaj de escortă; corabie, vapor, vas plutitor.

o navă cu o capacitate de 1.415 tone, fără mărfuri. bastimente de mare străine – 29 din care 18 cu mărfuri, 1 cu pânze, 17 cu vapori, având o capacitate de 9.056 tone, încărcătură 465 tone, 992 kg mărfuri pentru Tulcea. Bastimente goale 11, din care 1 cu pânze și 10 cu vapori, capacitate totală de 15.446 tone. Aceste nave au sosit: 6 din porturi românești, 1 din port egiptean, 2 din porturi italiene, 19 din porturi otomane și 1 din port african. Sub pavilion național a ieșit un vapor cu o capacitate de 1.415 tone încărcat cu 941 tone cereale pentru porturi olandeze. Sub pavilion străin au ieșit 29 bastimente cu o capacitate de 24.502 tone din care 1 cu pânze și 8 cu vapori, acestea fiind încărcate cu 15.096 tone, 259 kg cereale; un bastiment cu pânze și 19 cu vapori au plecat fără mărfuri din Tulcea. După porturile de destinație acestea 29 de bastimente se împart astfel: 18 pentru porturi românești, 2 pentru porturi belgiene, 2 pentru porturi engleze, 1 pentru porturi norvegice, 3 pentru porturi otomane, 3 pentru porturi olandeze. După pavilioanele purtate de aceste nave situația se prezintă astfel: 30 nave sub pavilion românesc, 7 sub pavilion englezesc, 21 sub pavilion otoman. Capacitatea totală a navelor a fost de 25.917 tone de registru⁴⁶⁶.

Bastimente de râuri intrate sub pavilion național – 696 bastimente, din care 232 cu o capacitate de 27.073 tone, încărcate cu 15.980 tone, 319 kg mărfuri; 464 bastimente goale cu o capacitate de 48.284 tone. Aceste bastimente au avut la bord 9.761 pasageri. Sub pavilioane străine au intrat 982 bastimente, din care 378 cu o capacitate de 66.880 tone, încărcate cu 200 tone cereale și 9.784 tone, 759 kg mărfuri; 604 bastimente goale cu o capacitate de 86.350 tone. Aceste bastimente au venit: 728 din porturi românești, 238 din porturi rusești, 1 din port unguresc, cu 20.084 pasageri.

Bastimente ieșite sub pavilion național – 697 bastimente din care 278 cu o capacitate de 42.878 tone, încărcate cu 15.840 tone, 107 kg cereale și 2.313 tone, 343 kg alte mărfuri; bastimente goale – 419 cu o capacitate de 42.489 tone. La bord - 8.457 pasageri. Sub pavilioane străine au ieșit 980 bastimente, din care 614 cu o capacitate de 106.851 tone, încărcate cu 14.679 tone, 425 kg cereale și 5.097 tone, 692 kg alte mărfuri; 366 bastimente goale cu o capacitate de 45.211 tone. Aceste bastimente au plecat: 727 spre porturi românești, 250 spre porturi rusești, 3 spre porturi ungurești, având la bord 16.422 pasageri.

După pavilioanele purtate de aceste bastimente intrate: 1.678, din care 696 românești, 332 austriece, 2 bulgărești, 1 englezesc, 32 grecești, 22 otomane, 586 rusești, 4 ungurești, 1 german, 2 italiene. Ieșite un total de 1677 bastimente

⁴⁶⁶ *Buletinul Camerei de Comerț și Industrie Tulcea*, Anul II, Nr. 12, martie 1911, p. 7-8.

din care: 702 sub pavilion românesc, 331 austriac, 1 bulgar, 1 englez, 5 ungar, 2 german, 2 italian.

Capacitatea totală a navelor de râuri intrate a fost de 228.537 tone și ieșite de 237.429 tone⁴⁶⁷.

După datele preluate de către Camera de Comerț și Industrie Tulcea din rapoartele Oficiului Vamal Tulcea, în cursul anului 1910 au fost exportate prin portul Tulcea următoarele cantități de produse agricole: orz – 26.264 tone, 462 kg; secară – 14.510 tone, 750 kg; grâu – 3.196 tone, 925 kg; rapiță – 2.603 tone, 984 kg; porumb – 1.929 tone, 970 kg; in – 1.768 tone, 137 kg; fasole – 733 tone, 033 kg; ovăz – 122 tone, 500 kg; dughie (sămânță) – 43 tone, 190 kg; mei – 27 tone; linte – 512 tone, 700 kg; total – 51.201 tone/ 186 kg⁴⁶⁸.

De asemenea, Camera de Comerț și Industrie Tulcea semnala pentru anul 1911 neajunsurile privind desfășurarea activității în portul Tulcea, datorată pe de o parte cheiului de debarcare care trebuia lărgit pentru a facilita accesul în port a două nave consecutiv, pe de altă parte lipsa unei linii telefonice directe cu orașul-port Galați, convorbirile telefonice efectuându-se prin oficiul Brăila. Se impunea deschiderea unui oficiu local de poștă. Deși Tulcea dispunea de un punct vamal, toate mărfurile ce trebuiau să ajungă în orașul Tulcea erau taxate la punctul vamal din Burdujeni⁴⁶⁹.

Peste 50% din comerțul cu cereale (54,73% în 1905 și 56,67% în 1906) era reprezentat de navigația fluvială prin porturile Dunării maritime, de unde grânele românești luau drumul exportului⁴⁷⁰.

La nivelul țării, Direcția de Statistică Generală a Finanțelor din Ministerul de Finanțe a publicat situația comerțului exterior al României și mișcarea porturilor pentru anul 1911 comparativ cu situația din 1910. Totalul comerțului s-a ridicat la 1.261.455,435 lei în 1911, față de 1.026.220,148 lei în 1910. Raportat la 1910 se constată un plus de 235.244,987 lei. Din totalul de 1.261.465,435 lei, importul reprezenta suma de 569.745,027 lei (adică 45,17% din total) sau 54,83% diferență în beneficiul exportului produselor naționale (121.975.381 lei).

În anul 1911 cantitatea de marfă exportată și importată a fost de 6.375.580 tone, comparativ cu 5.260.144 tone în 1910. Din acest total, importul reprezintă

⁴⁶⁷ *Ibidem*, p. 9.

⁴⁶⁸ *Ibidem*.

⁴⁶⁹ *Idem*, Anul III, Nr. 1-2, aprilie-mai 1911, p. 18.

⁴⁷⁰ *Ibidem*, p. 18.

386.300 tone, iar exportul 5.390.280 tone. Față de anul 1910 rezultă cantitativ un excedent de 1.116.436 tone în favoarea anului 1911.

La import (pe cele patru categorii de mărfuri): animale, produse animale 34.826 tone - 1911, 25.474 tone - 1910; valoare 118.740.491 lei - 1911, 83.397.880 lei - 1910; produse ale solului 263.934 tone - 1911, 168.752 tone - 1910 cu o valoare de 191.422.403 lei - 1911, 144.441.090 lei - 1910; produse ale subsolului 586.488 tone - 1911, 517.131 tone - 1910 cu o valoare de 138.788.725 lei - 1911 și 112.511.887 lei - 1910; produse combinate 101.052 tone - 1911, 60.156 tone - 1910 cu o valoare de 120.793.405 lei - 1911 și 69.364.710 lei - 1910.

Pentru export (pe cele patru categorii de mărfuri) situația se prezenta astfel: animale, produse animale 25.082 tone - 1911, 21.676 tone - 1910 cu o valoare de 19.418.624 lei - 1910 și 7.767.383 lei - 1910; produse ale solului 4.627.604 tone - 1911, 3.815.566 tone - 1910 cu o valoare de 625.363.847 lei - 1911 și 553.828.123 lei - 1910; produse ale subsolului 734.935 tone - 1911, 648.568 tone - 1910 cu o valoare de 45.725.560 lei - 1911 și 43.399.117 lei - 1910; produse combinate 2.659 tone - 1911, 2.815 tone - 1910 cu o valoare de 1.212.368 lei - 1911 și 1.510.240 lei - 1910. Total general pentru anul 1911 de 5.390.280 tone și 691.720.408 lei și 691.720.408 tone cu 616.501.872 lei pentru anul 1910⁴⁷¹.

Țările cu care se întrețineau relații comerciale mai importante în acea perioadă, precum și evoluția valorică le putem vedea în tabelele următoare:

Import	1911	1910	1911	1910
Germania	183.197.447 lei	138.237.277 lei	32,25%	33,74%
Ungaria	137.040.415 lei	97.980.077 lei	24,05%	23,91%
Anglia	85.594.696 lei	56.775.806 lei	15,02%	19,86%
Franța	35.761.902 lei	25.627.410 lei	6,23%	6,26%
Italia	28.591.518 lei	21.744.144 lei	5,02%	5,31%
Belgia	28.113.768 lei	13.983.655 lei	4,93%	3,41%
Turcia	13.583.204 lei	13.851.123 lei	2,38%	3,38%
Rusia	13.541.937 lei	11.771.107 lei	2,38%	2,87%

⁴⁷¹ *Buletinul Camerei de Comerț și Industrie Tulcea*, Anul V, Nr. 8-9, noiembrie-decembrie 1913, p. 1-5.

Export	1911	1911	1910	1910
Belgia	263.467.703 lei	38,09%	226.241.616 lei	36,69%
Olanda	76.907.145 lei	11,12%	99.110.792 lei	16,07%
A. Ungaria	62.873.702 lei	9,06%	37.284.189 lei	6,07%
Anglia	55.980.190 lei	8,09%	33.505.063 lei	5,43%
Italia	49.592.099 lei	7,12%	68.671.677 lei	11,14%
Franța	48.878.667 lei	7,07%	46.874.515 lei	7,65%
Germania	33.008.250 lei	4,77%	24.281.493 lei	3,91%
Turcia	21.030.477 lei	3,04%	18.600.171 lei	3,02%
Egipt	14.716.304 lei	0,13%	8.797.850 lei	1,43%

În exportul din România, Belgia (cu 38,09% din total) ocupa primul loc. Comparativ cu anul 1910, exportul în Belgia în 1911 crescuse cu peste 40 milioane. Pe al doilea loc se situa Olanda, apoi Austro-Ungaria și Anglia. Printre țările ce exportau petrol din România se numărau: Franța, Anglia, Germania, Egipt⁴⁷².

La nivelul anului 1913 mișcarea portului Tulcea se prezenta astfel: nave naționale de râuri intrate sub pavilion românesc 1.757, capacitate nave 3.721 tone; nave naționale de râuri ieșite sub pavilion românesc 1.721, capacitate nave 3.667 tone⁴⁷³; nave de râuri intrate sub pavilion român 816, austriac 324, francez 1, grec 63, german 1, italian 3, turc 8, rus 584, ungar 1, capacitate nave 242.944; nave de râuri ieșite sub pavilion românesc 820, austriac 325, francez 1, german 1, grec 64, italian 3, turc 7, rus 580, ungar 1, capacitate nave 243.711 tone⁴⁷⁴.

Nave naționale de râuri mai mici de 10 tone în anul 1913: nave intrate încărcate ianuarie-decembrie cu pânze 69, cereale 150.600 tone, alte mărfuri 360.320 to; nave ieșite ianuarie-decembrie cu pânze 609, capacitate de 1.466 to, cu mărfuri generale 1.258.097 tone; nave intrate goale: cu pânze 1.688, cu o capacitate 3.484 tone; total nave 1.757, din care 12 erau românești; pasageri 7.068, marinari 1.261; nave ieșite goale: cu pânze 1.113, cu o capacitate 2.156 to; total nave 1.721, române 1.711, pasageri 7.331, marinari 1.376⁴⁷⁵.

Nave naționale și străine de râuri intrate în anul 1913, luna ianuarie-decembrie intrate încărcate: cu pânze 157, cu aburi 61, capacitate 26.619 tone, cereale 701.940 to, mărfuri generale 27.000.187 to; luna ianuarie-decembrie

⁴⁷² *Ibidem*.

⁴⁷³ S.J.A.N. Tulcea, *Fond Căpitania Portului Tulcea*, dosar 11/1914, f. 1 verso.

⁴⁷⁴ *Ibidem*, f. 2 verso.

⁴⁷⁵ *Ibidem*, f. 1.

intrate goale: cu pânze 183, cu aburi 415, capacitate 52.240 to; total nave: românești 816, rusești 4; pasageri 15.272, marinari 5.138; luna ianuarie-decembrie nave străine intrate: cu pânze 51, aburi 383, cereale 470.925 tone, alte mărfuri 9.995.011 tone; luna ianuarie-decembrie intrate goale: străine cu pânze 157, cu aburi 394, capacitate 87.207 tone, total nave străine 955, din care 270 rusești; pasageri 22.220, marinari 18.510⁴⁷⁶.

Buletinul Camerei de Comerț și Industrie Tulcea prezintă mișcarea portului Tulcea în cursul anului 1913. Astfel, navele de Dunăre au adus din țară prin Galați și Brăila diverse mărfuri în cantitate de 7.381 tone. S-au transportat cereale pentru Sulina, Galați, Brăila în cantitate de 34.037 tone. Din orașul Tulcea au plecat mărfuri în cantitate de 41.419 tone; pentru oraș au fost aduse 36.995 tone mărfuri. Mișcarea generală pentru navele de Dunăre a fost de 78.413 tone. Navele de mare au adus în portul Tulcea 150 tone diverse mărfuri din străinătate, aceeași cantitate (150 tone) de diverse mărfuri au ieșit din orașul Tulcea. De asemenea, au plecat din orașul Tulcea 10.926 tone de cereale; s-a înregistrat o mișcarea generală a navelor de mare în cantitate de 11.226 tone mărfuri.

În tabelul mărfurilor înregistrate ca aduse cu navele pe Dunăre erau cuprinse o mare cantitate din mărfurile din străinătate venite cu navele de mare până în Galați și de acolo tranzitate în Tulcea. Printre aceste mărfuri se numărau: coloniale, mașini agricole, produse chimice, mașini și materii prime pentru fabrica de tăbăcărie din Tulcea, extract de tanin, uleiuri.

Produsele județului Tulcea destinate străinătății erau duse în porturile Galați sau Brăila și de acolo erau încărcate pe navele de mare și expediate în străinătate. Dintre aceste mărfuri menționăm lemnul pentru construcții, cașcavalul, lâna.

Deoarece Tulcea nu beneficia de prezența unei agenții de vapoare de mare, comerțul tulcean a avut de suferit și a fost păgubit prin scumpirea materiilor prime și a mărfurilor aduse, ele fiind încărcate cu navlul⁴⁷⁷ în Galați și de acolo aduse înapoi în Tulcea, deci cheltuieli multiple de manipulare (încărcare/descărcare, reîncărcare și magazinaj). Comercianții preferau să plătească același navlu, adică până la 1,5% pe kg, numai să aibă avantajul de a avea

⁴⁷⁶ *Ibidem*, f. 2.

⁴⁷⁷ navlu - taxă plătită pentru marfă sau transport persoane pe apă; plată pentru închirierea unei nave de transport; taxă care se percepea în țările românești pentru transportul pe Dunăre.

direct marfa descărcată în portul Tulcea din navele de mare, pentru a nu mai pierde timp și marfă⁴⁷⁸.

În cursul lunii august 1914 au intrat în portul Tulcea 16 bastimente naționale de râuri cu pânze și 15 cu vapori, cu o capacitate de 1.083 tone. Erau încărcate cu 2.384.297 kg de diferite mărfuri; goale au intrat 11 bastimente cu pânze și 44 cu vapori, având o capacitate de 7.514 tone. Numărul total de bastimente intrate a fost 86, venite din porturile românești, având la bord un număr de 3.593 pasageri și 759 marinari.

Au ieșit din portul Tulcea 12 bastimente naționale cu pânze și 22 cu aburi, cu o capacitate de 3.510 tone, încărcate cu 237.621kg mărfuri. Goale au ieșit un număr de 12 cu pânze și 38 cu vapori, cu o capacitate de 5.836 tone. Au ieșit un număr total de 84 bastimente, toate din porturile românești, având la bord un număr de 2.772 pasageri și 750 marinari.

Bastimente străine de râuri: au intrat 5 cu pânze și 20 cu aburi, cu o capacitate de 3.228 tone și încărcate cu 481.887 kg; bastimente goale: au intrat 3 cu pânze și 34 cu aburi, cu o capacitate de 4.755 tone. Totalul bastimentelor străine intrate 62, din care 36 venite din porturile românești și 26 din porturile rusești, cu 2.115 pasageri și 1.480 marinari.

Bastimente străine ieșite: 5 cu pânze și 20 cu vapori cu o capacitate de 3.321 tone, încărcate cu 170.000 kg cereale și 283.972 kg diferite mărfuri. Total bastimente ieșite 63, din care 34 din porturile românești și 29 din cele străine, cu 1.854 pasageri și 1.483 marinari.

Bastimente de râuri intrate sub diferite pavilioane au fost: 86 românești, cu o capacitate de 11.597 to; 1 bastiment sub pavilion grec, cu o capacitate de 287 to; 3 bastimente sub pavilion otoman, cu o capacitate de 303; 58 bastimente sub pavilion rusesc, cu o capacitate de 7.393 tone.

Bastimente de râuri ieșite: 84 românești, cu o capacitate de 9.346 tone, 1 grec – 287 tone, 3 otomane – 303 tone, 59 rusești – 7.395 tone.

În total au intrat 148 bastimente, cu o capacitate de 19.580 tone, și au ieșit 147, cu o capacitate de 17.331 tone⁴⁷⁹.

În cursul lunii septembrie 1914 au intrat în portul Tulcea 14 bastimente naționale de râuri cu pânze și 12 cu vapori, având o capacitate de 3.347 tone, încărcate cu 60.000 kg cereale și 2.037.568 kg diferite mărfuri. Bastimente goale au intrat 12 cu pânze și 53 cu vapori, cu o capacitatea de 8.575 tone.

⁴⁷⁸ *Buletinul Camerei de Comerț și Industrie Tulcea*, Anul V, Nr. 10-11, ianuarie-februarie 1914, p. 1-2.

⁴⁷⁹ *Idem*, Anul VI, Nr. 6, septembrie 1914, p. 11.

Totalul bastimentelor intrate 91, venite din porturile românești, cu 4.388 pasageri și 815 marinari.

Bastimente naționale de râuri ieșite: 19 cu pânze și 22 cu vapori, cu o capacitate de 8.425 tone, încărcate cu 6.795.000 kg cereale și 301.561 kg diferite mărfuri. Bastimente goale au ieșit 11 cu pânze și 43 cu vapori, cu o capacitate de 5.576 tone. Totalul bastimentelor 95, toate ieșite din porturile românești, cu 4.103 pasageri și 818 marinari.

Bastimente străine au intrat 5 cu pânze și 16 cu vapori, cu o capacitate de 2.768 tone, încărcate cu 511.472 kg mărfuri. Bastimente străine goale au intrat 10 cu pânze și 36 cu vapori, cu o capacitate de 7.012 tone. Totalul bastimentelor străine intrate 67, din care 32 sunt venite din porturi românești, 25 din porturi rusești cu 1.972 pasageri și 1.399 marinari.

Bastimente străine ieșite: 9 cu pânze și 17 cu vapori, cu o capacitate de 3.950 tone, încărcate cu 2.270.000 kg cereale și 617.723 kg diferite mărfuri. Bastimente străine goale au ieșit 4 cu pânze și 35 cu vapori, cu o capacitate de 4.985 tone. Totalul bastimentelor 65, din care 39 sunt ieșite din porturile românești și 26 din porturile rusești, cu 2.184 pasageri și 1.390 marinari.

Bastimente de râuri intrate sub diferite pavilioane: 91 românești, cu o capacitate 11.922 tone; 1 englez - 630 tone; 6 grecești - 1.612 tone; 6 otomane - 656 tone; 54 ruse - 6.882 tone.

Bastimente de râuri ieșite: 95 românești, cu capacitate de 14.001 tone, 1 englez - 630 tone, 4 grecești - 767 tone, 6 otomane - 656 tone, 54 rusești - 6.882 tone. În total au intrat 158 bastimente, cu o capacitate de 21.702 tone și au ieșit 160, cu o capacitate 22.936 tone.

Bastimente străine de mare au intrat 2 cu pânze, goale, cu o capacitate de 479 tone, venite din porturile românești cu 12 marinari. Au ieșit, spre porturi românești, 1 bastiment cu pânze, cu o capacitate 238 tone, încărcat cu 185.000 kg mărfuri, cu 6 marinari. Bastimente de mare intrate sub diferite pavilioane: 2 otomane, cu o capacitate de 479 tone, ieșite 1, cu o capacitate de 239 tone⁴⁸⁰.

În luna octombrie 1914 prin portul Tulcea au fost importate și exportate 1.830 kg obiecte de metal, 250 kg mașini agricole, 1.422 kg textile în fir, 3.471 kg țesături diverse, 454 kg diverse mărfuri. În total 7.697 kg. S-au

⁴⁸⁰ *Idem*, Anul VI, Nr. 6, septembrie 1914, p. 11-13.

exportat 60.000 kg lemne de salcie, 2.248 kg benzină de naturală în Rusia, 8.000 kg catran mineral. În total 70.248 kg⁴⁸¹.

În cursul anului 1914 au intrat în portul Tulcea 139 de bastimente naționale de râuri cu pânze și 109 cu vapori, având o capacitate de 33.263 tone, încărcate cu 175.000 kg cereale și 23.004.412 kg mărfuri diferite. Bastimente naționale de râuri goale au intrat 115 cu pânze și 404 cu vapori, având o capacitate de 58.792 tone. Totalul bastimentelor intrate au fost de 363, venite din porturile românești și 4 venite din porturile rusești, în total 767 cu 26.080 pasageri și 6.330 marinari.

Bastimente naționale de râuri ieșite: 145 cu pânze și 160 cu vapori, cu o capacitate de 42.417 tone, încărcate cu 16.669.655 kg cereale și 360.815 kg alte mărfuri. Ieșite și goale: 104 bastimente cu pânze și 235 cu vapori, cu o capacitate de 49.418 tone. Totalul bastimentelor ieșite au fost 759 românești și 33 rusești, în total 762 cu 22.338 pasageri și 6.303 marinari.

Bastimente străine de râuri au intrat 45 cu pânze și 252 cu vapori, cu o capacitate de 48.649 tone, încărcate cu 260.000 kg cereale și 9.295.577 kg diferite mărfuri. Bastimente străine goale au intrat 90 cu pânze și 321 cu vapori, cu o capacitate de 65.811 tone. Totalul bastimentelor străine intrate au fost 481 din porturile românești și 227 din porturile rusești, în total 708, cu 18.382 pasageri și 15.004 marinari.

Bastimente străine de râuri ieșite au fost 67 cu pânze și 296 cu vapori, cu o capacitate de 69.488 tone, încărcate cu 17.766.251 kg cereale și 3.424.963 alte mărfuri. Bastimente goale au ieșit 113 cu pânze și 234 cu vapori, cu o capacitate de 44.403 tone.

Totalul bastimentelor de râuri intrate în cursul anului 1914 au fost 184 cu pânze și 361 cu vapori, cu o capacitate de 81.912 tone încărcate cu 435.000 kg cereale și 32.299.989 kg diferite mărfuri. Bastimente goale au intrat 205 cu pânze și 725 cu vapori, cu o capacitate de 124.603 tone.

Totalul bastimentelor intrate au fost de 1.475, din care 1.244 venite din porturile românești și 231 porturile rusești, cu 44.462 pasageri și 21.394 marinari. Totalul bastimentelor ieșite au fost de 212 cu pânze și 456 cu vapori, cu o capacitate de 111.905 to încărcate cu 34.435.906 kg cereale și 7.032.978 kg alte mărfuri. Goale au fost 217 cu pânze și 587 cu vapori, cu o capacitate de

⁴⁸¹ *Idem*, Anul VI, Nr. 8-9, octombrie-decembrie 1914, p.12

93.821 tone. Totalul bastimentelor ieșite au fost de 1.229 românești, 243 rusești, 2 ungare, în total 1.472 cu 39.348 pasageri și 21.037 marinari⁴⁸².

Totalul bastimentelor intrate în cursul anului 1914 a fost de 1.475 nave cu o capacitate de 206.515 tone, sub diferite pavilioane: 767 române, 164 austriece, 1 englez, 38 grec, 1 italian, 28 otomane, 476 ruse.

Totalul bastimentelor ieșite a fost de 1.472, cu o capacitate de 205.726 tone, după pavilioane: 762 române, 162 austriece, 1 englez, 38 grec, 1 italian, 29 otomane și 479 ruse.

Totalul bastimentelor naționale de mare intrate a fost 1 cu vapori, deșert, cu o capacitate de 635 tone, venit din porturile românești, cu 61 marinari. Ieșite a fost 1 cu vapori, cu o capacitate de 635 tone.

Totalul bastimentelor străine de mare intrate au fost 1 cu pânze și 1 cu vapori, cu o capacitate de 1.258 tone, încărcate cu 21.200 kg diferite mărfuri. Goale au fost 4 cu pânze și 3 cu vapori cu o capacitate de 7.344 tone. Totalul bastimentelor străine intrate au fost de 9 (6 venite din porturile românești, 1 din porturile franceze, 1 italian, 1 otoman), cu 139 marinari.

Ieșite au fost 2 cu pânze și 3 cu vapori, cu o capacitate de 6.946 tone, încărcate cu 3.102.310 kg cereale și 315.000 kg alte mărfuri. Goale au fost 1 cu pânze și 1 cu vapori, cu o capacitate de 1.258 tone. Totalul bastimentelor străine ieșite au fost de 7, venite 4 din porturile românești, 2 din porturi belgiene și 1 din port francez, cu un total de 127 marinari.

Totalul bastimentelor intrate, sub diferite pavilioane, au fost: 1 român, 1 belgian, 1 englez, 1 italian, 5 otomane, cu o capacitate de 9.237 tone.

Totalul bastimentelor ieșite au fost: 1 român, 1 belgian, 1 englez, 1 francez, 1 italian, 2 otomane, cu o capacitate de 8.839 tone⁴⁸³.

În cursul anului 1914 din portul Tulcea s-au transportat, atât pentru export direct, cât și pentru cabotaj⁴⁸⁴ pentru porturile Sulina, Brăila și Galați, următoarele cantități de cereale:

- export direct: orz - 1.119 tone, ovăz - 70 tone; grâu - 627 tone; porumb - 3.128 tone; fasole - 231 tone; in - 1245 tone; mazăre - 47 tone; total export - 6.469 tone.

- cabotaj: orz - 4.992 tone (882 kg pentru Sulina); 20.459 tone (920 kg pentru Brăila); grâu - 785 tone (200 kg pentru Sulina); 436 tone (920 kg pentru

⁴⁸² *Idem*, Anul VII, Nr. 2-3, mai-iunie, 1915, p. 14-17

⁴⁸³ *Ibidem*.

⁴⁸⁴ cabotaj - navigație comercială de-a lungul coastei mărilor între porturi apropiate (porturile aceleași țări), între localități apropiate; transport naval de mărfuri între porturi apropiate.

Brăila); secară - 359 tone pentru Sulina; 374 kg pentru Brăila; 104 tone pentru Galați; porumb - 1.676 tone (500 kg pentru Sulina); 690 tone (441 kg pentru Brăila); fasole - 468 tone (600 kg pentru Sulina); 22 tone (800 kg pentru Galați); rapiță -10 tone (580 kg pentru Brăila); 17 tone (922 kg pentru Galați); 2 tone (300 kg pentru Chilia); in - 50 tone (625 kg pentru Galați); mei -141 to (282 kg pentru Galați); parâng - 71 tone (335 kg pentru Brăila); dughie - 141 to (316 kg pentru Galați); mazăre - 50 tone pentru Galați. Totalul cabotajului: 31.067 tone, 63 kg mărfuri⁴⁸⁵.

În cursul lunii februarie 1915 au intrat în portul Tulcea 6 bastimente de râuri cu pânze și 16 cu vapori, având o capacitate de 3.161 tone, încărcate cu 1.027 tone, 184 kg diferite mărfuri. Bastimente goale au intrat 4 cu pânze și 38 cu vapori, cu o capacitate de 5.577 tone. Totalul bastimentelor intrate au fost de 64, venite din porturi românești cu 1.843 pasageri și 711 marinari.

Bastimente ieșite: 8 cu pânze și 16 cu vapori, cu o capacitate de 3.744 tone încărcate cu 1.395 tone, 424 kg cereale, și 115 tone, 206 kg diferite alte mărfuri. Bastimente goale au ieșit 4 cu pânze și 36 cu vapori, cu o capacitate de 5.018 tone. Totalul bastimentelor ieșite au fost de 66, cu 1.683 pasageri și 709 marinari.

Bastimente străine de râuri au intrat: 1 cu pânze, cu o capacitate de 10 tone, încărcat cu 800 kg cereale. Bastimente străine de râuri goale au intrat 1 cu pânze și 1 cu vapori, cu o capacitate de 197 tone. Totalul bastimentelor străine intrate au fost 3 venite din porturi românești, cu 5 marinari.

Bastimente străine ieșite: 1 cu pânze și 1 cu vapori, cu o capacitate de 393 tone, încărcate cu 263 tone, 300 kg cereale și 700 kg diferite mărfuri. Bastimente străine goale au ieșit 2, cu 3 marinari. Totalul bastimentelor străine ieșite au fost 68 cu 1.638 pasageri și 712 marinari.

Bastimente de râuri intrate sub diferite pavilioane: 64 române - cu o capacitate de 3.738 tone, 2 grecești - cu o capacitate de 497 tone, 1 otoman - cu o capacitate de 10 tone. Totalul acestor bastimente a fost de 67, cu o capacitate de 9.245 tone.

Ieșite au fost 66 românești, cu o capacitate de 8.782 tone, 2 grecești cu 273 tone. În total, 68 bastimente, cu o capacitate de 9.045 tone. Bastimente de mare nu au fost⁴⁸⁶.

⁴⁸⁵ *Buletinul Camerei de Comerț și Industrie Tulcea*, Anul VII, Nr. 2-3, mai-iunie 1915, p.17-19.

⁴⁸⁶ *Buletinul Camerei de Comerț și Industrie Tulcea*, Anul VI, Nr. 11-12, februarie-martie 1915, p. 15.

În cursul lunii iulie 1915 au intrat în portul Tulcea 14 bastimente naționale de râuri cu pânze și 16 cu vapori, cu o capacitate de 4.422 tone, încărcate cu 3.526.767 kg diferite mărfuri, iar goale au intrat 21 bastimente cu pânze și 45 cu vapori, cu o capacitate de 6.455 tone. Totalul bastimentelor intrate a fost de 92 sosite din porturile românești, 1 din porturi bulgare, cu 6.365 pasageri și 789 marinari.

Au ieșit 27 bastimente naționale cu pânze și 26 vapori, cu o capacitate de 6.497 tone, încărcate cu 1.140.776 kg cereale și 1.059.515 kg alte mărfuri. Bastimente goale au ieșit 6 cu pânze și 33 cu vapori, cu o capacitate de 4.607 tone. Totalul bastimentelor ieșite este de 92, din care 90 spre porturi românești și 2 spre porturile rusești, cu 4.684 pasageri și 787 marinari.

Bastimente străine de râuri au intrat 1 cu pânze, cu o capacitate de 110 tone, încărcat cu 335.000 kg diferite mărfuri. Bastimente goale au intrat 5 cu vapori, cu o capacitate de 88 tone. Totalul bastimentelor străine intrate au fost 6 venite din porturile românești, cu 17 marinari.

Bastimente ieșite: 4 cu vapori, cu o capacitate de 52 tone, încărcate cu 18.910 kg diferite mărfuri. Bastimente goale au fost 1 cu pânze și 1 cu vapori, cu o capacitate de 146 tone. Totalul bastimentelor ieșite 6, toate spre porturi românești, cu 17 marinari.

Bastimente de râuri intrate sub diferite pavilioane: 92 române, cu o capacitate de 10.877 tone, 5 grecești, cu o capacitate de 88 tone, 1 otoman, cu 110 tone. Total de 98, cu o capacitate de 11.075 tone. Ieșite au fost 92 române, cu capacitate de 11.104 tone, 5 grec, cu o capacitate de 88 tone, 1 otoman, cu o capacitate de 110 tone. Total de 93, cu o capacitate de 11.302 tone.

Bastimente de mare străine ieșite au fost: 1 cu pânze, cu capacitate de 238 tone, ieșite din porturile române cu 6 marinari. Bastimente de mare, sub diferite pavilioane, ieșite au fost 1 german, cu o capacitate de 238 tone.

În perioada aprilie-iulie 1915 numărul vagoanelor de cereale și produse măcinate sosite în stațiile porturilor și ieșite prin stațiile de frontieră a fost de 24.107. Comparativ cu numărul de vagoane transportat începând cu anul 1906, totalul de 32.718 vagoane transportate în anul 1915 este cel mai redus.

În luna august numărul de vagoane cu cereale și produse sosite în stațiile porturilor și ieșite prin stațiile de frontieră a fost de 9.615 față de 81.611 vagoane în 1914. Numărul de vagoane din iulie 1915 este una din cifrele cele mai mici înregistrate în cei din urmă 10 ani, cifra cea mai mică o găsim în 1913 cu un număr de 7.318 vagoane.

Numărul cel mai mare de vagoane transportate îl găsim în 1911, când avem un număr de 45.008 vagoane; în 1906 s-au transportat doar 36.276 vagoane; în 1910 avem un număr de 33.772 vagoane transportate; iar în 1909 un număr de 33.672 vagoane. Această scădere a numărului de vagoane transportate se datorează războiului european și prohibirii exportului în zona noastră. Tot din cauza acestor evenimente se constată și o schimbare în mișcarea stațiilor porturilor și a stațiilor de frontieră⁴⁸⁷.

Despre problemele cauzate de războiul european vorbesc și comercianții tulceni: într-o cerere adresată Președintelui Camerei de Comerț și Industrie Tulcea, datată 30 mai 1915, se constată faptul că orașul-port Tulcea beneficia de o singură cale de comunicație, Dunărea, pe această cale transportându-se toate mărfurile. Odată cu izbucnirea războiului, pe Dunăre circulau doar navele Agenției Navigației Fluviale Române. Spre Tulcea, Agenția N.F.R. trimitea șlepu cu marfa cumpărată din țară, doar când acesta era încărcat la capacitatea sa maximă fapt pentru care acesta ajungea o dată la 2-3 săptămâni. Comercianții solicitau Direcției N.F.R. ca șlepurile cu marfă să ajungă în portul Tulcea o dată la 10 zile, pentru a preîntâmpina nevoile populației tulcene⁴⁸⁸. În urma acestei solicitări, Președintele Camerei de Comerț și Industrie Tulcea se adresează Ministrului de Finanțe solicitând suplimentarea transportului pe Dunăre de către Agenția Navigației Fluviale Române⁴⁸⁹.

Direcția Vămii București a considerat această cerere nefondată deoarece Tulcea beneficia de transporturile de mărfuri în fiecare săptămână. Ba mai mult, pentru înlesnirea acestor transporturi comercianții din porturile Brăila, Galați și Tulcea aveau la dispoziție câte un șlep care, pe măsură ce se încărca cu cel mult 10 vagoane mărfuri, se expedia imediat la destinație⁴⁹⁰.

În anul 1915 navigația fluvială și maritimă era deservită de 17 agenții de vapoare în portul Sulina și 3 în portul Tulcea. De asemenea, în porturile Sulina și Tulcea au apărut un număr mare de armatori, constructori navali, agenții maritime, agenții de remorcare⁴⁹¹.



Pe măsură ce noul port se întindea în

⁴⁸⁷ *Buletinul Camerei de Comerț și Industrie Tulcea*, Anul VII, Nr. 4-5, iulie-august 1916, p. 11-16.

⁴⁸⁸ *Ibidem*, p. 8.

⁴⁸⁹ *Ibidem*, p. 9.

⁴⁹⁰ *Ibidem*, p. 11.

⁴⁹¹ P. Zaharia, L. Gherasim, *op. cit.*, p. 405.

susul Dunării, portul vechi din punctul Vadul Sacagiilor, mai bine apărat de loviturile sloiurilor, adăpostea doar vasele pescarilor. Prin colmatare, limanul devine locul de popas al carelor țărănești, în timp ce locuitorii de la periferia lui, în mare majoritatea comercianți, încep să-l valorifice prin ridicarea de magazii.

Se conturau astfel viitoarele străzi cu deschidere spre Dunăre: Regina Elisabeta și Ștefan cel Mare. În apropiere s-a început și construcția primelor prăvălii, de către comercianții și meșteșugarii bulgari, evrei, armeni, sub o serie de coloane așezate de ambele părți ale străzii Ștefan cel Mare⁴⁹².

Pe la 1914 portul Tulcea deținea debarcaderele agențiilor română, rusă, austriacă, pentru navigația fluvială, magazii de cereale și alte mărfuri, iar Palatul Agenției Austriece, Clădirea Vămii, parcul de pe chei, pavilionul muzicii, localurile de pe bulevardul Carol animau orașul⁴⁹³.

Toate acestea au fost înlocuite de vitregia ocupației străine, ocupație ce a provocat o serie de distrugerii atât în portul cât și în orașul Tulcea.

Activitatea Agențiilor N.F.R. și S.R.D. a fost afectată de aceste evenimente, prima efectua până atunci curse zilnice între porturile Brăila - Galați - Isaccea - Ismail - Chilia Veche - Vâlcov și Tulcea-Sulina, cea de a doua avea ca obiect de activitate transportul pe apă și construcțiile navale. Până în 1919 activitatea acestora a fost suspendată. Navele deținute de către aceste agenții au căzut pradă armatei inamice, unele au fost avariate sau scufundate. Pentru pierderi societățile nu au primit despăgubiri.

4.4. Traficul și mișcarea fluvială în portul Tulcea între anii 1919 - 1939

Traficul de orice natură ar fi fost (comercial sau nu) a constituit întotdeauna o problemă pentru orașul și județul Tulcea. Acesta nu a beneficiat multă vreme de un bun sistem de drumuri publice. După anul 1882 s-a pus în aplicare legea drumurilor și s-a început construcția mai multor șosele. După opt ani de la aplicarea acestei legi Dobrogea a devenit beneficiara a două căi de acces naționale (Constanța-Babadag-Tulcea și Tulcea-Ghecet), 42 șosele vicinale și 9 șosele comunale. Dar cei 778 km de șosele vicinale și 14 km de șosele comunale existenți în județul Tulcea la 1907, nu erau de ajuns, nemaivorbind

⁴⁹² Valentina Postelnicu, *op. cit.*, p. 7.

⁴⁹³ ****Monografia orașului Tulcea*, Tulcea, 1928, p. 46.

de lipsa multă vreme a unei legături directe între Tulcea-Constanța, stabilită prea târziu, comerțul dobrogean se îndrepta spre portul Constanța⁴⁹⁴.

În anul 1925 se finalizează construcția liniei ferate Hamangia-Babadag, ceea ce determină locuitorii orașului și județului Tulcea să solicite, pe diverse căi, prelungirea liniei ferate până în orașul lor. Dorința locuitorilor orașului Tulcea se îndeplinește la 1 martie 1939, odată cu finalizarea lucrărilor liniei ferate Babadag-Tulcea.

În anul 1938 prin județul Tulcea treceau două drumuri naționale: Măcin - Tulcea - Constanța și Tulcea - I. C. Brătianu.

Dacă la capitolul căilor de comunicație terestre Dobrogea nu-și rezolvase toate problemele, în schimb, regiunea deținea prioritatea în transportul pe apă, datorită poziției și porturilor sale maritime și fluviale⁴⁹⁵.

Cu toate acestea, portul Tulcea avea legături proaste atât pe cale terestră cât și fluvială. Pe Dunăre, ea servise ca punct intermediar în drumul navelor din Brăila/Galați la Sulina⁴⁹⁶.

Pe lângă aceste impedimente mai exista unul legat de navigația pe Dunăre, navigație care se închidea oficial între 15 noiembrie și 1 martie a fiecărui an. Dacă timpul se menținea favorabil circulației pe Dunăre, navele continuau să navighe, transportând mărfuri sau pasageri, până începeau să curgă sloiurile pe Dunăre, adică în a doua jumătate a lunii decembrie sau mai mult.

La dezvoltarea comerțului tulcean a mai contribuit unificarea administrativă, folosirea sistemului monetar național și a sistemului metric care au înlăturat sistemul otoman folosit aici⁴⁹⁷.



Portul Tulcea în 1925

⁴⁹⁴ C. Ardeleanu, *Rolul portului Tulcea în comerțul exterior al României moderne (1878-1914)*, în "Tulcea 1878-1948: memoria unui oraș", Editura Istros, Brăila, 2012, p. 18-19.

⁴⁹⁵ V. Ciorbea, *op. cit.*, p. 111-114.

⁴⁹⁶ C. Ardeleanu, *op. cit.*, p. 24.

⁴⁹⁷ P. Zaharia, L. Gherasim, *Situația economică a județului Tulcea în anii 1878-1916*, în "Pontica", IX, MINA Constanța, 1984, p.406.

Din raportul de activitate prezentat de Camera de Comerț și Industrie Tulcea constatăm că în anul 1925 prin portul orașului Tulcea au ieșit 27.306.317 kg cereale, 35.434.159 kg alte mărfuri. Au intrat 1.664.355 kg cereale, 19.660.511 kg alte mărfuri⁴⁹⁸.

Din raportul cenzorilor constatăm că prin portul Tulcea s-au trimis la export în anul 1926 următoarele produse: orz - 32.241.644 kg, rapiță - 603.438 kg, porumb - 7.137.753 kg, fasole - 1.016.560 kg, turte - 566.788 kg, mei - 767.175 kg, cherestea - 2.090.381 kg, cărbuni pământ - 156.321 kg, alte mărfuri - 39.709.132 kg. Au intrat cereale 287.800 kg, alte mărfuri 26.519.556 kg⁴⁹⁹.

În luna decembrie 1927 au intrat în portul Tulcea, în cabotaj, 14 bastimente naționale cu pânze și 31 cu aburi, cu o capacitate de 13.681 tone, încărcate cu 2.069.495 kg mărfuri. Bastimente goale au intrat 14 pânze și 59 cu aburi, cu o capacitate de 118 tone. Numărul total de bastimente a fost de 118, toate românești, având la bord 3.732 pasageri și 1.221 marinari. Bastimente străine de râuri au intrat goale 1 cu pânze și 5 cu aburi, cu o capacitate totală de 766 tone. Bastimente străine 7, cu 32 marinari. Bastimente de râuri intrate sub diferite pavilioane în cabotaj: 118 sub pavilion românesc, capacitatea navelor 30.638 to; 6 sub pavilion grec cu o capacitate de 733 tone; 1 cu pavilion francez cu o capacitate de 33 tone. Total nave 125, cu o capacitate totală de 31.404 tone⁵⁰⁰.

Pe tot parcursul anului 1927 au intrat în portul Tulcea o serie de bastimente de râuri (naționale și străine), încărcate – 188 cu pânze și 507 cu vapori, cu capacitate de 221.119 tone, valoarea totală a încărcăturilor fiind de 448.709 tone cereale și 25.607.575 tone alte mărfuri. Bastimente goale au intrat cu pânze 240 și 937 cu aburi, cu capacitate de 247.869 tone. Numărul total de bastimente intrate - 1872, toate românești, având la bord 71.273 pasageri și 22.994 marinari.

Bastimente de râuri intrate în portul Tulcea sub diferite pavilioane după cum urmează: - 1872 sub pavilion românesc; 3 sub pavilion austriac; 1 sub pavilion belgian; 7 sub pavilion francez; 22 sub pavilion grec; 2 sub pavilion italian, 1 sub pavilion ungar, capacitatea totală a navelor fiind de 482.373 tone.

Bastimente ieșite din portul Tulcea sub diferite pavilioane după cum urmează: 1865 sub pavilion românesc, 3 sub pavilion austriac, 1 sub pavilion belgian, 6 sub pavilion francez, 19 sub pavilion grec, 2 sub pavilion italian, 1 sub pavilion ungar, capacitatea totală a navelor ieșite fiind de 29.751 tone⁵⁰¹.

⁴⁹⁸ *Buletinul Camerei de Comerț și Industrie Tulcea*, Anul XVI, Nr. 1, aprilie 1926, p. 7.

⁴⁹⁹ *Idem*, Anul XVII, Nr. 2, iulie 1927, p. 8.

⁵⁰⁰ S.J.A.N. Tulcea, *Fond Căpitania Portului Tulcea*, dosar 22/1928, f. 2.

⁵⁰¹ *Ibidem*, f. 5-5 verso.

În portul Tulcea ajungeau numeroase nave din diverse țări, nave ce solicitau dană la chei, fie pentru a încărca, fie pentru a descărca cereale sau diverse produse.

Astfel, pentru anul 1928, aflăm din documentele de arhivă că la data de 17 august vaporul grec V. Destumis solicita dană la chei pentru a încărca cereale. Chiar și iarna, când activitatea portului era blocată din cauza înghețului, aflăm că pe data de 24 ianuarie 1928 șlepul Granitalia numărul 4 solicita dană în port pentru a încărca o sută vagoane orz. Se menționa prezența șleplului Teddy, care supraveghea activitatea șleplului Granitalia. În cazul în care ghețurile din susul Tulcei se rupeau, șlepul Teddy avea rolul de a-l adăposti, însoțindu-l până la malul de piatră. Solicitarea venea din partea lui Iani Antippas.

La data de 27 mai 1928 vaporul egiptean Cezar Mabro sosea în Tulcea pentru a descărca 500 saci de orez. Se solicita căpitanului portului a dispune descărcarea, fiind o zi de duminică. Semna Georges I. Antippa⁵⁰². În ceea ce privește sărbătorile legale și duminicile, aceste zile se respectau întocmai de către personalul portului. Muncitorii lucrau în timpul sărbătorilor doar la solicitarea căpitanului portului, când situația o impunea. Mihail Staliors, fabricant de cărămizi, solicita la data de 18 iunie 1928 să i se permită descărcarea la cheiul C.E.D. a șleplului Stella ce sosea cu lemne⁵⁰³.

Mișcarea portului Tulcea pe luna februarie 1928 se prezenta astfel: bastimente naționale de mare intrate 1 cu aburi, sub pavilion român, capacitate de 1900 tone, cu un număr de 27 de marinari, fără marfă⁵⁰⁴.

La 25 iulie 1928 sosea în portul Tulcea vaporul grec Marika, se solicita dană pentru acostare. Semna Georges I. Antippa⁵⁰⁵.

Remarcăm faptul că existau anumite persoane, în cazul nostru Georges I. Antippa, responsabile să rezolve aceste solicitări ale diferitelor nave ce urmau să sosească în port la o anumită dată, cu un anumit scop.

La 31 august 1928 același Georges I. Antippa solicita dană la chei, deoarece vaporul grec Menthor sosea în portul Tulcea pentru a încărca cereale⁵⁰⁶. La 3 septembrie 1928 în șlepul nr. 65102 s-au încărcat cereale. La aceeași dată vaporul român Siretul a încărcat cereale, prin adresă ce solicita să li se indice

⁵⁰² *Ibidem*, f. 8, 34, 117.

⁵⁰³ *Ibidem*, f. 126.

⁵⁰⁴ *Ibidem*, f. 53.

⁵⁰⁵ *Ibidem*, f. 155.

⁵⁰⁶ *Ibidem*, dosar 23/1928, f. 12.

dana de acostare la chei. La 7 septembrie 1928 vaporul român Carpați sosea în portul Tulcea pentru a încărca cereale.

Mișcarea portului Tulcea pentru luna martie 1928 se prezenta astfel: bastimente străine intrate 1, cu o capacitate de 2.798 tone și un echipaj de 30 marinari, bastiment italian. Bastimente naționale ieșite: 1 cu vapori, capacitate 1.900 tone, încărcat cu 3.316.000 kg cereale, având un echipaj de 27 marinari. Bastimente străine ieșite: 1, capacitate 2.798 tone, încărcat cu 990.000 kg cereale, cu un echipaj de 30 marinari, bastiment german.

La 6 septembrie 1928 se primea un *Memorandum* adresat căpitanului portului prin care se anunța sosirea în port a șleplului S.R.D. nr. 67 încărcat cu 62.900 kg făină și 470.000 kg grâu, ce trebuia acostat pentru descărcare. Dintr-o altă adresă aflăm că vaporul francez "Jaques Frassinot" sosea în portul Tulcea la data de 10 septembrie 1928 pentru a încărca cereale. Georges I. Antippa solicita dană la chei pentru vaporul italian "Fiuna" ce sosea în port pe data de 21 septembrie 1928, pentru a încărca cereale. La 25 septembrie 1928 vaporul letonian "Selonia" a încărcat cereale în portul Tulcea.

Pentru luna octombrie 1928 avem o serie de solicitări: în data de 4, vaporul grec "Pelagia" încărcă cereale; la 5 octombrie vaporul francez "Louis Frassinot" încărcă circa 200 tone muștar; pe 8 octombrie șleplul "Mihail", sub pavilion român, a sosit la Tulcea cu 10 vagoane de făină și se solicita dană la chei; pe 11, șleplul "Mercedes" încărcă cereale în portul Tulcea; la 15 octombrie vaporul grec "Rita" încărcă cereale.

Pentru luna noiembrie 1928 documentele de arhivă păstrează o solicitare din care aflăm că vaporul "Mimis Landris" avea să sosească în portul Tulcea pentru a încărca cherestea.

Pentru luna decembrie 1928, dintr-o adresă către căpitanul portului aflăm că se solicita acordul ca vaporul "Ville de Toulon" să poată încărca cherestea de la fabrica lui Adrian Avramide⁵⁰⁷.

Cât privește mișcare în portul Tulcea în luna septembrie 1928, putem face următoarele precizări: au ieșit 8 bastimente românești (cabotaj) cu pânze și 47 cu abur, cu capacitate de 17.061 tone, încărcătura ieșită fiind de 206.666 tone cereale și 150.371 tone alte mărfuri. Bastimente goale 26 cu pânze și 78 cu aburi, cu o capacitate de 23.182 tone; total 159 bastimente din care 155 românești și 4 germane, cu 480 pasageri și 1.974 marinari. Bastimente românești de râuri intrate - 68, în cabotaj, cu o capacitate de 19.607 tone. Cât privește statistica

⁵⁰⁷ *Ibidem*, f. 14, 17, 21, 29, 33, 38, 56, 58, 68, 67, 69, 72, 75, 128, 150.

mărfurilor intrate precizăm că au fost 3.137.318 tone (din 24 nave sub pavilion românesc), constând în coloniale, făină grâu, bere, vin indigen, rachiu, cherestea, cereale, sare, fân, motorină, piese de mașini, manufactură, diverse.

În aceeași lună au ieșit în cabotaj 55 bastimente de râu, sub pavilion românesc, cu o capacitate de 17.061 tone, transport pe Dunăre cereale, făină, talpă, butoaie goale, carne vită, pește, vin indigen, coloniale, frânghii, rachiu, ciment, bagaje, diverse. Cât privește proveniența: 1 bastiment sub pavilion grec, cu o capacitate de 477 tone, exporta muștar brun, cu destinația Olanda; 1 bastiment ungar, cu o capacitate de 330 tone, exporta turtițe rapiță, cu destinația Ungaria⁵⁰⁸.

În luna noiembrie 1928 au intrat 61 bastimente de râuri sub pavilion românesc, în cabotaj, cu o capacitate de 19.120 tone, 2 bastimente sub pavilion austriac cu o capacitate de 514 tone, 2 bastimente sub pavilion grec cu o capacitate de 52 tone, 2 bastimente sub pavilion ungar cu o capacitate de 90 to. Au intrat 3.081.234 tone mărfuri cu 61 de nave sub pavilion românesc. Dintre mărfurile intrate în portul Tulcea menționăm: manufactură, cherestea, sare, vinuri, făină, grâu, coloniale, opinci, ciment, petrol, zahăr, motorină, cartofi, saci, cânepă, fructe, semințe floarea soarelui, fierărie, butoaie goale, diverse bagaje. Au ieșit 68 bastimente de râuri sub pavilion românesc cu o capacitate de 22.419 tone. Mărfurile ieșite (talpă, muștar, semințe floarea soarelui, rachiu, butoaie goale, pește, cherestea, fasole, vin, lână, manufactură, copăcei, raci, covrigi, diverse alte) cu nave românești au fost 559.909 tone în cabotaj, pe Dunăre, cât privește pavilioanele: 2 bastimente sub pavilion austriac, cu o capacitate de 514 tone, 1 bastiment transporta pentru export 116.407 tone turte rapiță cu destinația Viena, 1 bastiment export 60.700 tone turte rapiță cu destinația Cehoslovacia, 2 bastimente sub pavilion grec cu o capacitate de 59 tone, 2 bastimente sub pavilion ungar cu o capacitate de 90 tone⁵⁰⁹.

În luna decembrie 1928 au intrat în portul Tulcea 56 bastimente de râuri sub pavilion românesc, cu capacitate de 18.027 tone, prin cabotaj pe Dunăre, totalul mărfurilor fiind de 1.507.109 tone: coloniale, rachiu, bere, vin, talpă, porumb, scrumbie sărată, halva, fierărie, paste făinoase, făină de grâu, gaz, benzină, ulei, floarea soarelui, consumabile, piei brute, diverse alte mărfuri; 1 bastiment sub pavilion francez cu o capacitate de 575 tone, 1 bastiment sub pavilion belgian cu o capacitate de 648 tone.

⁵⁰⁸ *Ibidem*, dosar 23/1928, f. 84-84 verso.

⁵⁰⁹ *Ibidem*, f. 40.

În aceeași lună au ieșit prin portul Tulcea 50 bastimente de râuri sub pavilion românesc, cu capacitate de 17.635 tone, ieșind în total 2.038.905 tone mărfuri prin cabotaj (orz, rapiță, talpă, pește, covrigi, butoaie, semințe floarea soarelui, rachiu, făină de grâu, coloniale, vin, piatră brună, piese de mașini, lumânări, chirpici, zarzavat, diverse alte mărfuri); 1 bastiment sub pavilion francez cu 190.000 tone orz pentru export, cu destinația Anglia⁵¹⁰.

În portul Tulcea în anul 1928 au intrat bastimente naționale de râuri românești 175 cu pânze și 489 cu aburi, cu capacitate de 190.117 tone, totalul mărfurilor încărcate fiind 2.460.461 tone cereale și 22.154.690 tone mărfuri generale. Bastimente goale au intrat 124 cu pânze și 835 cu abur, cu o capacitate de 221.988 tone, dintre acestea 1.588 erau românești având la bord 50.461 pasageri și 20.581 marinari. Bastimente străine de râuri intrate: goale - 20 cu pânze și 44 cu aburi, cu o capacitate de 12.601 tone.

Bastimente naționale de râuri ieșite 95 cu pânze și 578 cu aburi, cu capacitate de 198.565 tone, total încărcătură fiind de 4.391.135 tone de cereale și 3.263.629 tone mărfuri generale. Bastimente naționale de râuri goale 200 cu pânze și 712 cu aburi, cu o capacitate de 213.683 tone. Total bastimente românești 1.588, având la bord 45.710 pasageri și 20.603 marinari.

Bastimente străine ieșite - 10 cu pânze și 575 cu aburi, cu capacitate de 194.226 tone, încărcare totală 222.798 tone cereale și 957.586 tone mărfuri generale. Bastimente străine goale au ieșit 10 cu pânze și 89 cu abur, cu o capacitate de 5.368 tone. Total bastimente străine 44, cu 174 marinari. Bastimente de râuri intrate sub diferite pavilioane: 1.588 - român, 3 - austriac, 1 - belgian, 1 - englez, 3 - francez, 19 - grec, 6 - italian, 1 - olandez, 1 - iugoslav, 7 - ungar, capacitatea navelor 423.429 tone.

Bastimente intrate sub diferite pavilioane: 1588 - român, 3 - austriac, 1 - belgian, 1 - englez, 3 - francez, 21 - grec, 6 - italian, 1 - olandez, 1 - iugoslav, 7 - ungar, cu o capacitate de 422.480 tone⁵¹¹. Putem observa faptul că indiferent de anotimp activitatea portului continua, deoarece existau solicitări chiar și în sezonul rece.

Cu toată activitatea desfășurată în port, situația acestuia în anul 1928 nu se schimbese foarte mult; conform raportului emis de către căpitanul, portului lungimea totală a cheiului era de 1.274 m din care 619 m cheiul și 655 m pereu, la care se puteau opera 10 dane, iar când apele creșteau încă două dane, ajungându-se până în fața Grădinii Publice.

⁵¹⁰ *Ibidem*, dosar 26/1929, f. 20 verso.

⁵¹¹ *Ibidem*, f. 3-3 verso.

Linii ferate nu existau în zona portului, iar, în ceea ce privește centrele telefonice, în port funcționau în număr de șase: în clădirea Căpitaniei Portului, Vamă, Agenția tehnică, Comisiunea Europeană a Dunării, Agenția N.F.R., Agenția S.R.D., Fabrica de tăbăcărie Talpa. Din păcate, nici magazinele nu sunt mai multe, o singură magazie de sare, și aceasta o construcție din lemn cu o capacitate de 100 vagoane⁵¹².

În anul 1928 în registrele Căpitaniei Portului Tulcea erau înscrise un număr de 17 vapoare, șlepuri, remorhere, șalupe, mahone, pontoane tubulare, unele aparținând Ministerului Domeniilor, altele fiind proprietate privată. La 15 noiembrie erau înscrise și funcționau un număr de 4 mahone, 17 poduri plutitoare, 997 dube și lotci mari, 640 dube și lotci mici. La aceeași situație se adaugă 9 șalupe motoare, acestea au fost construite 7 în Tulcea, 1 în Canal Regele Carol, 1 în Hamburg.

La aceeași dată în port se aflau 10.000 kg cărbuni ce aparțineau Administrației Pescăriilor, depozitat în Tancul Pescăriilor Tulcea; 40.000 kg cărbuni aparțineau Serviciului Hidrografic Canal Regele Carol și depozitat în Mahona nr. 1 a Administrației Pescăriilor; 100.000 kg păcură aparțineau Societății Talpa Tulcea⁵¹³.

Pentru anul 1929, din rapoartele întocmite de către căpitanul portului se constată că în orașul-port Tulcea se produceau aproximativ 12-16 mii vagoane cereale, 6-8 mii vagoane lemn folosite o parte pentru încălzirea locuințelor, iar, cealaltă parte pentru construirea de lotci, bărci, barcaze, poduri, mahone și mici șlepuri. Nu se cunoaște numărul exact al vagoanelor de pește, dar acesta era cu siguranță de ordinul miilor, aproximativ 150-200 vagoane vin.

Se efectuau patru curse în fiecare zi pentru pasageri și patru curse săptămânale destinate transportului de mărfuri. Capacitatea totală a căilor de comunicație atât pe apă cât și pe uscat se ridica la aproximativ 80-100 vagoane produse transportate zilnic, în afara celor transportate către porturile din Brăila, Galați, Reni, Ismail, Chilia și Vâlcov, Sulina. Capacitatea încărcărilor și descărcărilor de mărfuri în portul Tulcea se ridica la aproximativ 6.000 vagoane. Muncitorii încărcău aproximativ 60-80 vagoane pe zi, iar, elevatoarele încărcău aproximativ 7-8 vagoane.

În caz de accidente în portul Tulcea, se primea sprijin din partea porturilor Sulina, Galați și Brăila. Tulcea beneficia de o echipă de oameni specializați în a rezolva și salva nave prinse de gheață pe Dunăre în zona portului Tulcea.

⁵¹² *Ibidem*, dosar 25/1928, f. 2.

⁵¹³ *Ibidem*, f. 3, 10-11, 14.

Portul Tulcea avea angajați aproximativ 85 muncitori care efectuau reparații în lemn și metalice⁵¹⁴.

În luna ianuarie 1929 au intrat în portul Tulcea bastimente naționale de râuri (cabotaj) sub pavilion românesc 1 cu pânze, 11 cu abur, capacitatea 3381 tone, încărcate cu 16.200 tone cereale și 267.841 tone mărfuri generale (făină de grâu, rapiță, semințe floarea soarelui, ulei floarea soarelui, fierărie, țuică, diverse); bastimente goale 26 cu aburi cu o capacitate de 7835 tone, în total au intrat 38 bastimente românești cu 1307 pasageri și 603 marinari.

Au ieșit din portul Tulcea bastimente naționale de râuri – 1 cu pânze și 10 cu aburi cu o capacitate de 3.598 tone, încărcate cu 620.000 tone cereale și 15.222 tone mărfuri generale (orz, talpă, frânghie, pește, sulfat plumb, covrigi, cașcaval, rachiu, diverse). 1 bastiment sub pavilion grecesc încărcat cu 1.600.000 tone orz, destinația cabotaj pe Dunăre. Bastimente românești goale 2 cu pânze și 25 cu aburi cu o capacitate de 8.375 tone; total bastimente ieșite 38 sub pavilion românesc cu 1094 pasageri și 585 marinari⁵¹⁵.

În luna aprilie a anului 1929 au intrat în portul Tulcea bastimente naționale de râuri - 11 cu pânze și 50 cu aburi cu o capacitate de 19.227 tone, încărcate cu 12.697 tone mărfuri generale; bastimente goale 11 cu pânze și 78 cu aburi cu o capacitate de 20.420 tone; total bastimente de râuri sub pavilion românesc 89 goale și 61 cabotaj, cu 4132 pasageri și 2082 marinari.

În portul Tulcea au intrat prin cabotaj 1.272.701 tone mărfuri: zahăr, păcură, pietriș, ciment, coloniale, cartofi, rachiu, fructe, manufactură, motorină, semințe floarea soarelui, lemne foc, bere, fierărie, butoaie goale, bagaje, diverse. Bastimente străine de râuri 1 cu pânze în cabotaj cu o capacitate de 291 tone, încărcate cu 3 tone mărfuri generale; bastimente de râuri străine goale 1 cu pânze și 2 cu abur, cu o capacitate de 1029 tone.

În aceeași lună au ieșit prin portul Tulcea bastimente naționale de râuri 9 cu pânze și 57 cu abur cu o capacitate de 21.176 tone, încărcate cu 323.854 tone cereale și 221,9 tone mărfuri generale.

În portul Tulcea au ieșit prin cabotaj 66 bastimente de râuri cu o capacitate de 21.176 tone și 2.364.249 tone mărfuri cu destinația pe Dunăre: orz, muștar galben, sămânță mei, pește, talpă, butoaie goale, alimente, frânghie, bagaje, rachiu, vinuri, oase vită și pui, păr de vită, covrigi, orez, coloniale, marmură, fructe, lumânări, cherestea, diverse. Bastimente de râuri goale au ieșit 16 cu pânze și 72 cu abur cu o capacitate de 19.022 tone; totalul bastimentelor

⁵¹⁴ *Ibidem*, dosar 26 / 1929, fila 300.

⁵¹⁵ *Ibidem*, f. 28-28 verso.

românești 154 având la bord 3.903 pasageri și 2.087 marinari. Bastimente străine de râuri – 2 sub pavilion grec și 1 sub pavilion francez⁵¹⁶.

În luna mai 1929 au intrat în portul Tulcea bastimente naționale de râuri 64, cu o capacitate de 19.359 tone. S-au descărcat 2.276.240 tone mărfuri aduse prin cabotaj pe Dunăre: porumb, grâu, secară, făină de grâu, diverse, fierărie, cuie de sârmă, piei de vite, motorină, bere, vinuri indigene, țuică, ciment, petrol, benzină, orez, păcură, ulei floarea soarelui.

În aceeași lună au ieșit 57 bastimente naționale de râuri cu o capacitate de 19.152 tone, 34 bastimente au încărcat și transportat în cabotaj diverse produse în greutate de 197.330 tone: talpă, butoaie goale, pește, covrigi și biscuiți, făină de grâu, rapiță, vinuri indigene, rachiu, zarzavat, saci, cherestea, tărăță, cărbuni și lemne, frânghie; 1 bastiment sub pavilion german a încărcat din portul Tulcea 211.292 tone rapiță cu destinația Viena⁵¹⁷.

În luna iunie 1929 au intrat în portul Tulcea 62 bastimente naționale de râuri cu capacitate de 1.671 tone. S-au transportat prin cabotaj 1.340.459 tone mărfuri: făină grâu, cărbuni, diverse, benzină, petrol, secară, vinuri indigene, bere, țuică, manufactură, coloniale, fierărie, orz, cherestea brută, păcură, extract săpun.

În aceeași lună au ieșit 69 bastimente naționale de râuri cu capacitate de 18.446 tone, mărfurile încărcate ajungând la 162.465 tone: zarzavat, talpă, butoaie goale, diverse, păr și oase de vite, petrol, pește, bagaje strămutare, vinuri indigene, făină de grâu, coloniale, pluguri, rachiu, plase de bumbac, saci, frânghie, cărbuni și lemne⁵¹⁸.

În luna iunie 1929 au intrat 76 bastimente naționale de râuri cu capacitate de 23.874 tone, încărcătura adusă ajungând la 2.841.351 tone mărfuri: coloniale, făină, grâu, lemn de brad, cherestea, lemne foc, vin indigen, piei sărate, bere, țuică, petrol, motorină, manufactură, benzină, diverse; transportul efectuat prin cabotaj pe Dunăre.

Au ieșit 85 bastimente naționale de râuri de capacitate 27.213 tone, mărfurile încărcate ajungând la 901.125 tone: orz, zarzavat, butoaie goale, talpă, diverse, cărbuni, vin indigen, pește, petrol, tuburi, rachiu, piei miel, piatră, coloniale. Transportul efectuat prin cabotaj pe Dunăre⁵¹⁹.

⁵¹⁶ *Ibidem*, f. 55- 55 verso.

⁵¹⁷ *Ibidem*, f. 71.

⁵¹⁸ *Ibidem*, f. 90.

⁵¹⁹ *Ibidem*, f. 100.

Din descrierea portului și prezentarea statisticii activității portuare constatăm importanța portului, dar ne putem da seama și de importanța căpitanului de port. Acesta trebuia să știe toate detaliile activității portuare, dotările și necesitățile acestuia, să rezolve problemele muncitorilor portuari, dar și a proprietarilor de ambarcațiuni. Pentru orașul Tulcea și localnici, căpitanul portului reprezenta un punct de reper, făcea parte din elita orașului, era invitat la toate evenimentele importante din viața acestuia, la ședințe și întruniri, ocupa un loc important alături de autoritățile locale, cu votul său putea schimba destine.

Nu lipsea nici la evenimentele festive; astfel, căpitanul portului primea invitație la toate sărbătorile din oraș: sărbătoarea Anului Nou, ce se desfășura în Catedrala Sfântul Nicolae la data de 1 ianuarie a fiecărui an; la 6 ianuarie era invitat să participe la serviciul divin cu ocazia zilei de Bobotează, iar după terminarea serviciului divin cortegiul, în frunte cu icoanele și steagurile tuturor bisericilor ortodoxe, urmate de cler, autoritățile civile și militare și de credincioșii orașului se îndreptau la cheiul Dunării unde avea loc un al doilea serviciu divin pentru sfințirea apelor. La 24 ianuarie căpitanul portului era invitat să participe la sărbătoarea „Unirea tuturor Românilor” desfășurată în Catedrala Sfântul Nicolae. O altă sărbătoare importantă pentru tulceni „10 mai, Unirea tuturor țărilor surori la Patria Mamă”, de la care nici căpitanul portului nu putea lipsi. După serviciul divin de la Catedrală, participanți asistau din tribune la defilarea trupelor, conform programului stabilit, defilarea fiind urmată de recepția oficială organizată în saloanele Prefecturii.

Dar căpitanului portului nu era invitat doar la astfel de evenimente, școlile din oraș îl invitau la serbarea de sfârșit de an. Astfel căpitanul portului Tulcea participă pe 29 iunie 1930 la serbarea de sfârșit de an a „Școlii Profesionale de Fete Gr. I”, serbare care s-a desfășurat în Arena Mircea, cu începere la ora 8 dimineață, urmată apoi de expoziția de lucru manual, care urma să fie deschisă publicului larg în perioada 2-6 iulie.

„Școala normală” din Tulcea își sărbătorea sfârșitul de an școlar prin împărțirea premiilor și vernisarea expoziției de lucru manual realizată de către elevii școlii - nu putea lipsi căpitanul portului.

„Cercul de Recrutare Tulcea” și „Cohorta Cercetașilor” își sărbătoreau la 21 mai protectorii (Sfinții Împărați Constantin și Elena); cum să nu fi fost invitat căpitanul, un personaj important al orașului, respectat de toată lumea⁵²⁰.

⁵²⁰ *Ibidem*, dosar 33/1930, f. 71, 86, 15, 11, 19, 18, 10.

Pe lângă aceste invitații, căpitanul portului primea diverse solicitări din partea autorităților, pe care trebuia să le soluționeze. Un exemplu în acest sens, o solicitare din partea Prefecturii Tulcea prin care căpitanul portului trebuia să repartizeze 4 lămpi Petro-Max comunei Niculițel, declarată stațiune climaterică, pentru înfrumusețarea comunei. Lămpile aparțineau Ministerului de Război dar nu mai erau folosite nici măcar în port⁵²¹.

În aceeași categorie se înscrie și adresa din partea Asociației Cercetașilor României Comandamentul Marii Legiuni Direcția Cercetășiei, prin care se solicita sprijinul căpitanului de port în formarea unei cohorțe a cercetașilor marinărești. Din inițiativa unor marinari și cu aprobarea A.S. Regale principele Nicolae s-au pus bazele unei cercetășii marinărești. Astfel, căpitanului de port i se solicita sprijinul pentru formarea unui echipaj de cercetași marinari în orașul Tulcea. Programele de lucru, uniforma și manualele se primeau după formarea acestui echipaj și înștiințarea colonelului director al Cercetășiei⁵²².

Pe lângă aceste obligații de serviciu, Căpitanul Portului primea ordine foarte serioase cu privire la ordinea și disciplina din port. Astfel, Marele Stat Major, pentru a preveni o eventuală grevă a personalului Marinei Comerciale și a împiedica dezordinea și pagubele ce s-ar putea produce în cazul izbucnirii grevei, dă ordin fiecărui Comandant Militar de Port să se înțeleagă cu Comandantul Garnizoanei asupra efectivului militar de care va avea nevoie pentru paza portului și a navelor din port. Pe fiecare navă trebuia să se găsească câte o santinelă, iar în cazul în care numărul navelor ar fi fost prea mare, iar personalul militar insuficient, navele puteau fi aranjate în parcurile de nave, în locurile cele mai sigure din port, încuiate și sigilate. Pentru siguranța acestora răspundea Comandantul Militar de Port, care primea instrucțiuni în acest sens din partea Direcției Marinei, din cadrul Ministerului de Război, împreună cu Comandanții Garnizoanelor din Porturile Române. Acest ordin a fost emis sub semnătura Șefului Marelui Stat Major, Colonel Rădulescu. Pentru conformitate semnează și Căpitanul de Port⁵²³.

Căpitanul Portului era delegat ca în fiecare an să recruteze tineri la Cercul de Recrutare Tulcea pentru Marina Militară. În anul 1924, pentru anul 1925, din Tulcea s-au recrutat 50 de tineri pentru Marina Militară, cu următoarele meserii: 1 mecanic, 1 mecanic electrician, 1 motorist, 1 șofer, 2 fochiști, 3 meseriași în lemn, 2 cizmari, 1 croitor, 1 chelner ce a lucrat pe nava

⁵²¹ *Ibidem*, f. 87.

⁵²² *Ibidem*, f. 20.

⁵²³ *Ibidem*, dosar 16/1920-1931, f. 12.

Principesa Maria, 1 casap, 1 cioplitor de piatră, 1 zidar, 30 pescari, 4 marinari. În raport se menționa faptul că numărul meseriașilor în lemn nu se putuse completa, iar litografiile, tipografiile și frizerii lipseau. Cu excepția a doi pescari ruși din Jurilovca și un tâmplar albanez din Tulcea, toți tinerii recrutați erau de origine română, cinstiți, fără condamnări, cu știință de carte și foarte buni înotători și cu dorința de a fi recrutați la marina militară. Pe lângă aceștia s-au remarcat un număr însemnat de ruși, bulgari, greci ce-și doreau să fie recrutați. La finalul raportului se preciza faptul că județul Tulcea putea ca în fiecare an să recruteze un număr de tineri pentru marina militară, existând resursele necesare⁵²⁴.

Personalul responsabil cu aceste recrutări, în cazul nostru căpitanul portului Tulcea, primea instrucțiuni clare cu privire la aceste recrutări. Trebuiau respectate câteva reguli, una dintre acestea referindu-se la faptul că personalul ce urma a fi recrutat trebuia ales cu mare atenție.

Pentru anul 1926 au fost alese 17 centre de recrutare, printre care și cel din Tulcea. Din comisia de recrutare făceau parte un ofițer de marină activ sau căpitanul de port delegat al Inspectoratului Marinei. La fiecare cerc de recrutare proporția recruților pe origine etnică trebuia să fie de 65% români și 35% minoritari (unguri, ruși, nemți, bulgari, evrei, turci etc). Recruții la marină trebuiau să fie aleși dintre cei mai robusți și sănătoși pentru a putea face față vieții de bord. De asemenea, erau preferați cei cu înălțime mică care să nu depășească 1,70 m. Nu se puteau recruta tineri obezi.

Trebuiau repartizați Marinei, pe cât posibil numai tineri vorbitori de limba română, știutori de carte, pentru că termenul de serviciu era scurt și strict necesar instruirii lor militare și trebuiau să mânuiască sau să întrebuințeze o sumă de aparate la bord, specificate prin instrucțiuni.

A fost stabilită pentru fiecare cerc de recrutare proporția tinerilor pe meserii, proporție ce trebuia respectată cu strictețe, pentru că nu s-ar mai fi putut obține totalurile pe meserii, necesare contingentului 1926.

Repartizarea meseriașilor în fier la fiecare cerc pe specialități se efectua astfel: 10% fierari, 20% lăcătuși mecanici, 12% motorști șoferi, 6% strungari în fier, 30% mecanici, 3% cazangii, 7% fochiști, 10% electricieni, 2% turnători în metal. Dacă la cercul de recrutare această repartizare nu ar fi fost posibil de îndeplinit, atunci erau recrutați tineri din specialitățile care se găseau. În categoria diferitelor specialități se alegeau: frizeri, funcționari comerciali cu

⁵²⁴ *Ibidem*, f. 50.

scriere frumoasă, litografi, tipografi, zidari, grădinari, măcelari, brutari, tinichigii, cofetari, muzicanți, plugari.

Cercul de Recrutare Tulcea recrutează 40 de tineri pentru clasa marină a anului 1926, pe specialități: meseriași în fier și electricieni (1 fierar, 1 lăcătuși mecanic, 1 motorist șofer, 2 strungari în fier, 2 mecanici, 1 cazangiu, 1 fochist, 1 electrician, 1 turnător în metal) și meseriași în lemn (1 lemnar, 1 rotar, 1 constructor de lotci, 1 tâmplar de mobilă, 1 croitor, 2 cizmari, 8 marinari, 14 pescari, cu precizarea că fochistul este și vopsitor). Personalul recrutat din județul Tulcea era de origine română, rusă, greacă⁵²⁵.

Fiecare delegat al Inspectoratului Marinei trebuia să înainteze direct Inspectoratului, la sfârșitul operațiunilor, o dare de seamă asupra felului cum a decurs recrutarea, inconvenientele survenite și propunerile pentru viitor. Trebuiau trimise câte un tabel și o situație, în dublu exemplar, Inspectoratului Marinei. Instrucțiunile erau semnate de către Contra Amiral Niculescu Rizea și Șeful Statului Major al Marinei, Comandorul Pantazzi⁵²⁶.

Pe lângă raportările realizate de Căpitania portului, Vama realiza propriile raportări cu privire la exporturile realizate. Astfel, conform informațiilor vămii, în cursul lunii mai a anul 1930 au fost exportate prin portul Tulcea 1.365.300 kg porumb, 2.460.058 kg orz, 88.613 kg muștar brun, 20.168 kg fasole, iar țările de destinație au fost Germania, Danemarca, Franța și Olanda, firmele exportatoare fiind din Galați și Brăila⁵²⁷. În luna iunie au fost exportate 930.000 kg porumb, 2.446.000 kg orz, țările de destinație Germania, Olanda, Franța și Rotterdam, firmele exportatoare din Tulcea, Galați și Brăila⁵²⁸. În luna august au fost trimise la export 321.217 kg porumb, 7.745.814 kg orz, destinația produselor Danemarca, Rotterdam, Germania, firmele exportatoare din Tulcea, Galați și Brăila⁵²⁹.

Între anii 1928-1931 mișcarea mărfurilor în portul Tulcea se prezenta astfel: a intrat 1 navă maritimă națională cu capacitate de 3.573 tone și 46 nave maritime străine cu capacitate de 126.373 tone, un total general de 47 nave, cu capacitate totală de 129.946 tone, încărcate cu 31 tone diverse mărfuri.

Numărul navelor ieșite din portul Tulcea: 1 națională, cu capacitate de 3.573 tone și 46 nave maritime străine cu capacitate de 126.373 tone, numărul

⁵²⁵ *Ibidem*, f. 64.

⁵²⁶ *Ibidem*, f. 64-78.

⁵²⁷ *Buletinul Camerei de Comerț și Industrie Tulcea*, An XX, Nr. 5-6, mai-iunie, 1930, p. 70.

⁵²⁸ *Ibidem*, p. 71.

⁵²⁹ *Idem*, An XX, Nr. 7-8, iulie-august, 1930, p. 49.

total de nave fiind 47, cu o capacitate totală de 129.946 tone, încărcate cu 49.483 tone cereale pentru export.

Bastimente de râuri intrate 637 cu capacitate de 185.432 tone, totalizând o încărcătură de 4.025.811 tone cereale și 17.801.811 tone diverse mărfuri; bastimente de râuri naționale ieșite 708, cu capacitate de 236.853 tone, bastimente de râuri străine 9, cu capacitate de 5.499 tone, un total de 717 bastimente de râuri totalizând o capacitate de 242.352 tone, încărcătura ajungând la un total de 10.619.943 tone cereale și 71.417.702 tone diverse mărfuri⁵³⁰.

Pentru anul 1930 traficul portului Tulcea a fost intens, aici sosind numeroase nave sub diferite pavilioane. O să menționăm în continuare câteva, pentru a ilustra și susține cele afirmate: 24 aprilie – vaporul slav ”Dohodak” solicită dană la chei pentru a încărca cereale⁵³¹; 17 mai – vaporul englez ”Penhover” sosea în portul Tulcea solicitând, printr-o telegramă, dană la cheiu⁵³²; 24 mai – vaporul italian ”Conte Stefano Tisza” sosea în portul Tulcea pentru încărcare⁵³³ (din păcate în multe din aceste solicitări primite la Căpitănia Portului Tulcea nu se specifica ce anume urma vaporul să încarce din portul Tulcea; cunoscând specificul zonei putem doar presupune că trebuia să fie vorba de cereale, pește sau lemn); 31 mai – vaporul ”Meropi”, sub pavilion elen, sosește în port; se solicită a se permite acostarea pentru a se efectua încărcarea; 18 iunie – șlepul ”Thetis”, sub pavilion elen, solicită loc la dană pentru încărcarea cu orz; 11 iulie – șlepul ”Leonie”, sub pavilion francez, solicita a se da loc de încărcare la dana vapoarelor deoarece urma să fie încărcate 10 vagoane cu porumb pentru export; 26 iulie - vaporul german ”Imbros”, pentru a încărca cereale, solicita dană la chei, la pupa SRD; 3 august - șlepul ”Siliștra” solicita a se permite descărcarea acestuia (deoarece era sărbătoare legală - astfel aflăm și faptul că pe acea vreme sărbătorile legale erau respectate). 7 august - se solicita rezervarea unei dane libere pentru acostarea vaporului ”Bayard” sub pavilion norvegian; 16 august - vaporul suedez ”Marie” solicita dană la chei pentru încărcare; 18 august - vaporul grec ”Dimitris” solicita dană la chei pentru încărcare; 26 septembrie - vaporul ”Huveanne” solicita dană la chei pentru descărcare dar și încărcare diverse;

⁵³⁰ O.O. Șeitan, *Dobrogea. Date statistice 1928-1931*, Tipografia Lucrătorii asociați, Constanța, p. 42.

⁵³¹ S.J.A.N. Tulcea *Fond Căpitănia Portului Tulcea*, dosar 31 /1929-1930, f. 19.

⁵³² *Ibidem*, f. 24.

⁵³³ *Ibidem*, f. 29.

30 septembrie - vaporul italian "Probitas" sosea în Tulcea pentru încărcare; solicita dană la chei; 5 octombrie - vaporul englez "Goodleigh" solicita dană la chei pentru încărcare⁵³⁴; 2 decembrie - Georges I. Antippa solicita dană la chei pentru vaporul finlandez "Winha" ce sosea în portul Tulcea pentru încărcare; 8 decembrie - vaporul francez "Louis Fraissinet" sosea în Tulcea; se solicita dană la chei pentru încărcare; 22 decembrie - șlepul "Giacom", sub pavilion român, solicita dană la chei pentru a încărca cereale; 22 decembrie - se solicita dană la chei pentru șlepul "Dobrogea"⁵³⁵.

Prin Vama Tulcea în cursul anului 1931 s-au exportat 16.611.745 kg orz, 4.252.429 kg porumb, 137.424 kg mei, 645.515 kg in, 957.673 kg fasole, 69.415 kg muștar, 918.288 turte rapiță, 538.722 mc cherestea brad⁵³⁶.

Conform comunicărilor Vămii Tulcea, în anul 1932 prin port au fost trimise spre export următoarele cantități de produse: 11.584.178 kg porumb, 11.387.592 kg orz, 2.057.009 kg cherestea de brad, 100 kg cașcaval, 1.130.998 kg turtițe de rapiță, 316.761 kg fasole, 112.391 kg semințe de muștar, 1.162.449 kg semințe in. Țările de destinație erau: Anglia, Olanda, Franța, Austria, Grecia, Germania, Italia, Danemarca, Belgia, Cehoslovacia, Egipt, Africa, Gibraltar, Siria⁵³⁷.

Pentru porturile dunărene (Sulina, Giurgiu, Brăila și Galați) au fost expediate din portul Tulcea în lunile octombrie - decembrie 1932 următoarele produse: 353.811 kg muștar, 352.228 kg semințe in, 6.861 kg linte, 50.407 kg mei, 3.407 kg rapiță, 1.042.300 kg orz, 1.306.557 kg porumb, 29.246 kg fasole, 12.100 kg mazăre⁵³⁸.

Se poate constata intensa activitate desfășurată în portul Tulcea pe tot parcursul anilor 1930-1932, fie că erau nave sub pavilion românesc sau străin, descărcau sau încărcău diverse mărfuri, activitatea portuară însușea viața orașului și a locuitorilor săi, aducându-le noi produse sau ducând către destinații străine rezultatul muncii locuitorilor acestui județ. Dar problemele din port nu erau nici pe departe rezolvate, mai ales că în anumite situații i se cerea căpitanului de port să certifice aceste lucruri. Din raportul statistic realizat pentru anul 1931 se constată starea portului Tulcea care, după cum se precizează în raport, „avea avantajul poziționării sale geografice într-o regiune

⁵³⁴ *Ibidem*, f. 31, 45, 55, 83, 74, 79, 81, 82, 105, 106, 107.

⁵³⁵ *Ibidem*, f. 1, 4, 14, 15.

⁵³⁶ *Buletinul Camerei de Comerț și Industrie Tulcea*, Anul XXII, Nr. 12, decembrie, 1932, p.46.

⁵³⁷ *Idem*, Anul XXII, Nr. 1-12, ianuarie-decembrie, p. 116, 150, 132, 164, 119-120, 144.

⁵³⁸ *Idem*, Anul XXII, Nr. 12, decembrie 1932, p. 45.

bogată și variată. În județul Tulcea se produceau aproximativ 16.000 vagoane cereale, 6-8.000 vagoane lemne pentru foc, piatră, pietriș, nisip - mai multe mii de vagoane, 1.200 vagoane pește, 200 vagoane vin.

Zilnic se efectuau 4 curse de pasageri, mărfuri și colete. Pentru transportul mărfurilor grele se organizau 4 curse pe săptămână. Pentru transportul mărfurilor pe uscat existau legături cu șosele și calea ferată din Babadag. Capacitatea muncii în port se ridica la aproximativ 100-120 vagoane pe zi. Munca se realiza cu muncitori și căruțași. Portul era iluminat electric. Însă, din păcate, portul nu dispunea de mijloace de salvare proprii și de asistență în caz de urgențe, accidente, intemperii, îngheț. Porturile Sulina, Brăila și Galați trimiteau ajutoare în caz de nevoie. Totuși, portul Tulcea dispunea de un adăpost și echipe de muncitori specializați pentru tăierea gheții.

Jurisdicția portului Tulcea era cuprinsă ”de la mila 52, cuprinzând Tulcea pe Dunăre și malul Sulina, până în Gorgova, iar pe brațul Sf. Gheorghe, împreună cu Prislava, Mahmudia, Uzlina, Ivancea Mică, inclusiv litoralul Mării Negre, din Grindul Mocirla, 2 mile la sud de farul Sf. Gheorghe, cu Periteașca, Jurilovca, Gura Portiței, până în Grindul Chitne”⁵³⁹.

Căpitanul portului Tulcea certifica la data de 5 februarie 1932 faptul că în portul Tulcea nu exista nici un șantier de reparații navale; că ”în zilele de 14-15 ianuarie 1932 în fața Tulcei, pe Dunăre au curs sloiuri rare și în 16 ianuarie au curs sloiuri mai dese și mai groase; că în luna martie la cotul Tulcea mila 40-44 s-a format un zăpor⁵⁴⁰ de gheață de aproximativ 8-10 m grosime”⁵⁴¹.

Cu toate că traficul în portul Tulcea obișnuia să fie închis în perioada 15 noiembrie - 1 martie în fiecare an, în realitate navele se încumetau să circule pe Dunăre, să ajungă în portul Tulcea, și astfel, de cele mai multe ori, ridicau oarece probleme. Exemplu elocvent în acest sens, nava ”Kinnika” sub pavilion estonian, după părăsirea portului Tulcea, în dimineața zilei de 14 ianuarie 1932, s-a împotmolit între mila 37-38. Căpitanul navei încredințează misiunea de salvare a navei sale firmei P. Macri&Son în baza unui contract model Lloyd. Nava a fost readusă la starea de plutire după ce s-a descărcat o cantitate

⁵³⁹ ****Raport statistic de mișcarea porturilor României și efectivul vaselor marinei comerciale pe anul 1931. Monografia Porturilor*, Monitorul Oficial și Imprimeriile Statului Imprimeria Centrală, București, 1932, p. 114-115; www.digibuc.ro/ accesat 18.02.2014.

⁵⁴⁰ zăpor – îngrămădire de sloiuri de gheață care se formează primăvara într-un punct al unui râu, îndeosebi la coturi sau pe secțiuni de scurgere mai înguste, datorită căreia se produc creșteri de nivel și inundații.

⁵⁴¹ S.J.A.N. Tulcea, *Fond Căpitania Portului Tulcea*, dosar 41/1932, f. 9, 31, 36.

însemnată de cereale, munca pentru această descărcare fiind efectuată cu ajutorul muncitorilor din comuna Regele Carol I, cu plata de 150 lei pe zi (conform procesului verbal nr. 284 din 1932 al Căpitaniei Portului) și muncitorii sindicatului portului Tulcea plătiți cu 250 lei pe zi. Nava a fost salvată, muncitorii plătiți, totul a fost raportat la Londra. Cazul devine interesant de analizat deoarece în raportul spre Londra apare o notă a domnului Grigore Antipa în care se menționa suma de 274.000 lei, sumă ce reprezenta plata muncitorilor care au contribuit la salvarea navei Kinnika, după cum urmează: 338 muncitori cu 600 lei/zi, 46 muncitori cu 300 lei/zi; 20 lopătari cu 600 lei/zi, 20 rujari cu 750 lei/zi, 14 epistați cu 900 lei/zi, 14 vinceri cu 600 lei/zi, șeful stivuitorilor (Gherasim Mihailopol) cu 10.000 lei. Din păcate, această plată nu concorda cu realitatea, deoarece toate categoriile de muncitori și hamalii erau plătiți cu 250 lei/zi pentru munca efectuată, informație susținută de președintele sindicatului muncitorilor din portul Tulcea⁵⁴².

Dintre categoriile de muncitori ce funcționau în portul Tulcea în anul 1933: muncitori manuali pentru încărcatul și descărcatul navelor - 197; muncitori rujari⁵⁴³ - 21; muncitori băniceri⁵⁴⁴ - 17. Muncitorii (rujari și băniceri) lucrau și la operațiunile de încărcare și descărcare a navelor; muncitori chirigii⁵⁴⁵ - 16; muncitori căruțași - 56; muncitori ai Agențiilor N.F.R. și S.R.D. - 18. Un total de 325 muncitori. Muncitori manuali erau circa 100 de oameni, mai mult decât necesitățile portului tulcean.



barcagii

⁵⁴² *Ibidem*, f. 113, 121.

⁵⁴³ rujar – lucrător în port, specializat în nivelarea grânelor în vrac, în vederea umplerii golurilor astfel încât capacitatea magaziei să fie folosită la maximum și încărcătura să nu se poată deplasa în timpul navigației.

⁵⁴⁴ bănicer – meseriaș care confecționează coșuri sau banițe din scoarță de tei, cel care măsoară cerealele cu banița.

⁵⁴⁵ chirigii – căruțași, locatar, chiriaș, transport cu carul.

Nu se putea stabili câștigul mediu anual al unui muncitor deoarece în port nu exista nici un birou al muncii care să înregistreze plățile efectuate. Numai la muncitorii manuali se putea stabili, cu aproximație, că în anul 1932 a revenit fiecăruia aproximativ 5.000 de lei. Cert este că câștigul unui muncitor din portul Tulcea, în special la muncitorii manuali, a fost cu mult sub limita strictului necesar. Cauzele acestei probleme derivă din activitatea redusă și numărul mare de muncitori.

Muncitorii erau organizați în două sindicate: muncitorii manuali în sindicatul „Sfântul Nicolae” și căruțașii în sindicatul „Unirea”, ambele afiliate la „Uniunea muncitorilor din porturi”.

Dintre ”muncitorii manuali 20% se ocupau cu pescuitul și cu agricultura; dintre căruțași 10% dețineau loturi de pământ pe care le cultivau singuri sau le arendau; 40-50% dintre ei închiriau mici loturi de pământ, fiecare semăna nutreț pentru cai sau produse pentru consumul casei. Nu era nevoie de muncitori flotanți în port. Suma rezultată la fondul de asistență al muncitorilor pe anul 1932 a fost de 54.980 lei. Comisiunea Muncii a ținut 29 de ședințe și comitetul restrâns 5 ședințe. În ceea ce privește copiile proceselor verbale toate au fost trimise la timp”⁵⁴⁶.

O altă categorie de muncitori din port era reprezentată de epistați⁵⁴⁷ (paznici la cereale). Prin legea de modificare a articolului 4 și adăugarea unui nou articol la legea pentru organizarea muncii în porturi (publicată în Monitorul Oficial nr. 238/1932), se prevedea ca epistații de la magaziile din orașele și porturile fluviale și maritime, să fie considerați muncitori permanenți și potrivit articolului 12 și următoarelor din Regulamentul electoral al legii camerelor de muncă, să figureze ca alegători. În acest scop epistații trebuiau înscriși în Registrele Căpitaniei Portului. În portul Tulcea funcționau un număr de 10 epistați, cu vârste cuprinse între 22 și 60 de ani, de origine română și elenă (Caliga Gherasim, Ianu Neuman, Isac Weinstock, Neculae M. Stoian, Herman Weinstock, Tuli Weinstock, Tanase Atanasof, Steliu G. Caliga, Iani Petala, Machi Andronis)⁵⁴⁸.

Muncitorii înscriși în registrul Căpitaniei Portului Tulcea pe specialitate în anul 1933 erau 24 băniceri, 24 chiligii, 10 epistați, 66 căruțași⁵⁴⁹.

⁵⁴⁶ S.J.A.N. Tulcea, *Fond Căpitania Portului Tulcea*, dosar 48/1933, f. 14.

⁵⁴⁷ epistat – paznic, polițai, administrator.

⁵⁴⁸ S.J.A.N. Tulcea, *Fond Căpitania Portului Tulcea*, dosar 48/1933, f. 6, 8.

⁵⁴⁹ *Idem*, *Fond Căpitania Portului Tulcea*, dosar 48/1933, f. 155-160.

Muncitorii chirigii și băniceri din Tulcea au constituit un Sindicat Profesional, conform legii Sindicatelor Profesionale, sub denumirea de Sindicatul "Banița", cu sediul în strada Ștefan cel Mare la nr. 23, iar actele și statutele au fost autentificate de Tribunalul Tulcea sub nr. 37.475 în data de 5 iulie 1933. Președintele acestui sindicat era Iacob Condratov⁵⁵⁰. Sindicatul "Banița" avea ca membrii înscriși 15 chirigii și 15 băniceri de origine română și turcă.

În ceea ce privește situația muncitorilor permanenți din port, la categoria muncitori manuali intrau cărătorii la sac, în număr de 204, 24 chiligii (chirigii), 24 băniceri, iar în categoria muncitori căruțași, 56. Din totalul de 308 muncitori manuali, 21 lucrau și la rujatul cerealelor în vapoare.

Muncitorii din portul Tulcea se încadrau în clasa a III-a a categoriilor de muncă și la asigurările sociale⁵⁵¹.

Taxele impuse pentru serviciile oferite în portul Tulcea la data de 9 octombrie 1933 erau următoarele: pentru legatul și dezlegatul vapoarelor maritime se plătea 300 lei de vapor, în această sumă intra plata muncitorilor și a barcagiului; facerea și desfacerea unei schele costa 400 lei, punerea unui scondru 100 lei; încărcarea unui vagon din magaziile portului 700 lei la dana I, 800 lei la dana a II-a. La forfeak și afterfeak 100 lei în plus de vagon; pentru cerealele încărcate prin harpă (ciur) 50 lei în plus. Cât privește manevrele navelor comerciale, Portul Tulcea nu avea piloți pentru aceste manevre iar ele se făceau de către piloții Comisiei Europene a Dunării.

Despre plata muncitorilor putem preciza că rujarii se plăteau cu 350 lei ziua, numărul lor fiind în raport cu intensitatea încărcărilor, pentru încărcările cu ziua muncitorii se plăteau cu 300 lei ziua, pentru muncile ce se făceau după ora 17 se plătea un spor de 30% pentru primele 3 ore, și 50% pentru orele următoare⁵⁵².

Muncitorii din port erau împărțiți în echipe numerotate de la 1; alături de o echipă, la nevoie, lucrau și un număr de căruțași⁵⁵³.

Un eveniment important avea să se desfășoare în zilele de 27-29 august 1933 la Constanța (Congresul General din toate Porturile României), de vreme ce membrii Sindicatului căruțașilor din portul Tulcea erau preocupați a contribui fiecare cu câte 20 lei pentru hrana și transportul persoanei delegate să

⁵⁵⁰ *Ibidem*, dosar 48/1933, f. 49.

⁵⁵¹ *Ibidem*, f. 63, 125, 213.

⁵⁵² *Ibidem*, f. 170.

⁵⁵³ *Ibidem*, f. 37.

participa la acest Congres. Evenimentul era foarte important deoarece se discutau problemele ce le întâmpinau în activitatea de fiecare zi, căutau soluții pentru îmbunătățirea serviciilor portuare și pentru îmbunătățirea traiului angajaților de toate categoriile⁵⁵⁴.

Pe lângă acest congres, faptul că muncitorii angajați în port erau reprezentați de sindicate putea constitui un lucru benefic pentru interesele acestora, se încheiau contracte colective de muncă între sindicalele categoriilor de muncitori din port și comercianții care erau beneficiarii direcți ai serviciilor prestate de muncitori. În aceste contracte erau prevăzute obligațiile ambelor părți, taxele și tarifele serviciilor prestate, soluțiile în cazul neînțelegerilor ivite între părți.

Un astfel de contract colectiv de muncă s-a încheiat între muncitorii căruțași delegați ai Sindicatului „Dunărea” și delegații comercianților din Tulcea pe anul 1933-1934. Prin acest contract muncitorii căruțași din Sindicatul „Dunărea” se obligau să efectueze transporturile și lucrările prevăzute, iar comercianții din oraș se obligau să achite prețurile stabilite după cum urmează: pentru transportarea cu căruțele a unui vagon (10.000 kg) de cereale de la magaziile din oraș la danele de încărcare, la șlepurile sau vapoarele din port, sau invers, se plăteau taxe funcție de distanță deci, de la: magazia Fr. Papadatos - 134 lei; magazia Fr. Cambitzis - 166 lei; magazia din strada Carol - 166 lei; magazia M. Antippa - 171 lei; magazia Ivanof Suc. - 173 lei; magazia Antippa - Ivanof - 173 lei; magazia Agenție și Lichiardopol - 193 lei; magazia I. Pacef - 200 lei; magazia Galbene - 204 lei; magazia Chiru Hitev - 207 lei; magazia Negre - 211 lei; magazia strada Grădinarilor - 211 lei; magazia strada Pescărilor - 243 lei; magazia Grădinarii colț - 265 lei; magazia Stavrianos - 275 lei; magazia Iv. Carali - 292 lei; magazia de lângă Geamie - 292 lei; pe strada Isacței, după magaziile negre - 322 lei; magazia de lângă Biserica Rusă - 364 lei; magazia Toma-Stoianof - 374 lei; magazia din strada Babadag - 434 lei; magazia Vangheli Beluri - 438 lei⁵⁵⁵.

Pentru cerealele care erau puse în saci legați, de la orice magazie se plătea câte 27 lei de vagon, în afară de prețurile de mai sus. Pe timpul iernii, când se încărcau cerealele în șlep sau vaporul acostat la piatră (lângă Fabrica Talpa), trebuia să se plătească pentru transportul cerealelor un plus de 35% față de tarifele mai sus menționate.

⁵⁵⁴ *Ibidem*, f. 51.

⁵⁵⁵ *Ibidem*, f. 57.

În ceea ce privește transportul unui vagon de făină de la port la magazie, sau invers, fără descărcat, să plătea de către angroșiști 185 lei vagonul - firma N.D. Lichiardopol și 235 lei vagonul - firma Dimciu Petruș, iar de către detaiști, de la un vagon în sus, câte 560 lei vagonul. La transporturile de făină sub un vagon se aplica același tarif ca al mărfurilor coloniale. În prețul detaiștilor era inclusă și descărcarea făinii.

Pentru transportul articolelor de fierărie, ciment și cărbuni se plăteau următoarele prețuri: pentru magazinele din strada Isaccea ale domnului Iancu Leibovici, cu descărcat - 500 lei vagonul, fără descărcat - 350 lei; pentru celelalte magazine ale comercianților se plăteau 630 lei inclusiv descărcatul pentru ciment și fierărie, iar pentru cărbuni se plăteau 550 lei, inclusiv descărcatul și 400 lei fără descărcat.

Pentru transportul pieilor de animale de orice fel se plăteau 700 lei vagonul, inclusiv încărcatul și descărcatul pentru orice magazie.

Pentru articole de coloniale (cu excepția zahărului și a sării), manufactură și alte manșe neprevăzute în acest contract se plătea taxa de 7 lei la 100 kg marfă - până la cantitatea de 2.000 kg, peste 2.000 kg se plătea 6,20 lei la 100 kg marfă, inclusiv descărcatul.

Transportul zahărului la magazinele comercianților se plătea cu suma de 550 lei vagonul, inclusiv descărcatul. Pentru transportul sării de la șlep la magazinele comercianților, descărcatul și stivuitul se plătea cu 500 lei vagonul⁵⁵⁶.

Transportul unui vagon cu petrol la depozitele Societății Distribuția se plătea cu 530 lei, inclusiv încărcatul și descărcatul.

Transportul turtelor de rapiță la locul de încărcare se plătea astfel: de la moara Traian - 750 lei, de la morile I. Simionovici și H. Hrisafi - 700 lei, de la morile Masleav și Terente, A. Avramide și Gridin Dănilă - 500 lei, iar de la magazia din strada Isaccea - 300 lei vagonul.

Dintr-un Raport emis de Căpitania Portului Tulcea și trimis Direcțiunii Marinei Comerciale București constatăm că în portul Tulcea funcționa încă din 1931 Comisiunea Muncii. În Registrul Căpitaniei Portului erau înscriși 231 muncitori și 54 căruțași.

Contractul colectiv de muncă intra în vigoare în momentul semnării lui de către părți și era valabil un an de zile (15 iulie 1933 - 15 iulie 1934). La expirarea termenului menționat, dacă părțile nu denunțau contractul, acesta se

⁵⁵⁶ *Ibidem.*

prelungea cu încă 6 luni, până la întocmirea unui alt contract de muncă în care se introduceau condițiile vechiului contract.

Contractul mai prevedea: ”se interzice descărcarea direct în vapor a cărușelor cu cereale cumpărate din obor de la țărani vânzători; sărbătorile legale sunt cele respectate de instituțiile de stat și de legea repaosului duminical; transportul în zilele de sărbători legale sau ore suplimentare se plătește cu 50% peste contract; orele normale de lucru sunt de la 7 la 18 - vara, iar în restul anului de la 7,30 la 18. În cazul în care transporturile se întrerup mai mult de o oră, în urma vreunei neînțelegeri între predători și primitori, făcând ca poștele de căruțași să-și piardă timpul se va plăti 50 lei de oră pentru fiecare căruțaș din acele poște, până la reluarea transportului. Se exceptează cazurile de forță majoră cu ploaia, zăpada. Căruțașii sunt obligați să se poarte cuviincios cu comercianții, neînțelegerile vor fi rezolvate de instituțiile în drept: Camera de Comerț, Căpitania Portului sau Comisia Muncii”. Refuzul căruțașilor de a efectua transportul era sancționat de către organele în drept, după caz. Comercianții cerealiști erau obligați ”să aibă sacii umpluți la magazii, la ora pentru care erau comandate poștele, pentru a nu se pierde timpul. Plata efectuării transportului la cereale se va plăti în aceeași zi de către casa exportatoare sau încărcătorul prevăzut în manifestul vamal și nicidecum de către vânzători. Plata transportului la celelalte articole se achita de către comercianți imediat, la efectuarea întregului transport. Această plată se făcea mandatarului desemnat de către căruțași.

Raza portului Tulcea, în care urmează să se aplice prezentul contract, este de la capătul cheiului din amonte până la acel aval și pescărie. Orice muncă neprevăzută în contract rămâne la buna învoială a părților”⁵⁵⁷.

Alte dispoziții contractuale prevedeau că pentru orice muncă neprevăzută în contractul încheiat, prețul se fixa prin învoială între părțile interesate și că comercianții erau obligați să descarce mărfurile cumpărate din obor numai în magaziile acestora.

Nu se permitea sub nici un motiv descărcarea cerealelor din obor direct în nave; în cazul ploilor și ninsorilor, când poșta se suspenda, nu se putea invoca nici o pretenție din partea muncitorilor.

Muncitorii Sindicatului „Banița” din Tulcea (chirigii și bănicerii) au încheiat cu delegații comercianților din oraș (desemnați de către Camera de Comerț și Industrie Tulcea) un contract colectiv de muncă pe anul 1933-1934 în

⁵⁵⁷ *Ibidem*, f. 58.

următoarele condițiile⁵⁵⁸: „muncitorii băniceri și chiligii (chirigii) ai sindicatului se obligau să presteze serviciile prevăzute în contract, iar comercianții se obligau să achite costul acestor servicii în condițiile stabilite de comun acord; orice marfă precum porumbul, fasolea, orzul, rapița, secara, meiul, dughia etc. încărcate la magaziile comercianților în saci și puse în căruțe spre a fi transportate la șlepuri sau vapoare se plăteau cu 265 lei vagonul de 10.000 kg; cerealele menționate mai sus, umplute în saci cusuți, cântăriți și încărcăți în căruțe la magaziile comercianților se plăteau cu 400 lei vagonul; mutatul cerealelor de la magazia unui comerciant în magazia altui comerciant, pentru încărcatul cerealelor în căruțe, marfa cântărită sau necântărită, prețul se stabilea de comun acord. Se fixase însă suma de 220 lei obligatorie pe vagon de la cantități de 10.000 kg în sus.

Alte mărfuri precum turtele de rapiță, umplute în saci la magazia comerciantului, cântărite și puse în căruțe, se plăteau cu 280 lei vagonul. Descărcările cărbunilor la magaziile comercianților, se plăteau cu 200 lei vagonul, iar când erau cântăriți se plătea cu 250 lei vagonul. Descărcatul făinii la magazie și stivuitul se plătea cu 150 lei vagonul, asemenea pentru ciment și sare”.

Contractul se încheia în cinci exemplare, era semnat de către comercianții delegați și reprezentanții muncitorilor și purta ștampila Camerei de Comerț și Industrie Tulcea⁵⁵⁹.

În ceea ce privește salariu echipajului unei ambarcațiuni aflăm dintr-un document intitulat ”rol de echipaj” că salariul unui căpitan de remorcher era de 6.000 lei, mecanicul avea 6.000 lei, focarul primea un salariu lunar de 3.000 lei, iar șeful de echipaj 3.000 lei lunar; la aceste salarii se adăugau sporurile, dacă existau.

Căpitanul unui vapoare încasa lunar un salariu de 850 lei, mecanicul avea un salariu lunar de 850 lei. Pe un șlep motor cârmaciul primea 3.000 lei, iar motoristul 5.000 lei⁵⁶⁰.

Din situația personalului de bord al „Administrației Pescăriilor Tulcea” aflăm date despre personalul angajat și salariul lunar primit de către fiecare categorie în parte. Personalul Vasului ”Razelm” (bugetari) era format din: 1 căpitan cl. I cu un salariu lunar de 750 lei, la care se adăugau sporurile;

⁵⁵⁸ *Ibidem*, f. 59.

⁵⁵⁹ *Ibidem*, f. 60.

⁵⁶⁰ *Ibidem*, dosar 43,1932, f. 71.

1 mecanic - 850 lei lunar, plus sporurile cuvenite; 6 marinari fochiști - 300 lei lunar, plus sporurile.

Personalul vaselor ”Gr. Antipa” și ”Zalacariov” (diurniști) era format din următoarele categorii de salariați: 2 căpitani cl. I cu un salariu de 1.125 lei lunar, plus sporurile cuvenite, 2 mecanici cu 1.125 lei, plus sporuri, 2 ajutori de mecanici cu 600 lei, plus sporuri, 2 fochiști cu 450 lei, plus sporuri; 4 marinari cu 450 lei, plus sporuri; 1 cârmaci șlep materiale cu 750 lei lunar, fără chirie, locuință pe șlep, 6 mahonieri cu 600 lei lunar.

Echipajul șalupei ”Uzlina” (diurniști) era format din: 1 căpitan cl. II, cu salariu lunar de 975 lei plus sporuri; 1 mecanic cu 975 lei plus sporuri, 1 ajutor de mecanic cu 450 lei plus sporuri, 1 marinar cu 450 lei plus sporuri.

Personal nu era suficient pentru vasul ”Razelm”, acesta avea nevoie de un mecanic cl. I, 3 marinari fochiști; pentru ”Gr. Antipa” era nevoie de 1 fochist, 1 marinar; pentru ”Uzlina” era nevoie de 1 căpitan, 1 mecanic, 1 ajutor de mecanic, 1 marinar; pentru ”Zalacariov” era nevoie de 1 căpitan, 1 mahonier⁵⁶¹.

Nici activitatea portuară în anul 1933 nu a lipsit, documentele de arhivă păstrează numeroase solicitări ale navelor sub diferite pavilioane ce ajungeau în portul Tulcea, din care menționăm câteva: la 10 ianuarie 1933 Dionisie Lichiardopol solicita o dană pentru încărcarea șleplului *Banat* cu porumb⁵⁶², la 21 martie 1933 vaporul spaniol *K. Lyras* sosea în portul Tulcea pentru încărcare produse. Gherasim Lichiardopol solicita o dană pentru șleplul *Kronos* ce urma să încarce porumb la 10 aprilie 1933. Georges I. Antippa, agent maritim Tulcea, solicita dană la chei pentru vaporul grec *Epaminondas Embiricos* ce sosea în portul Tulcea la 22 aprilie 1933. Vaporul suedez *Nyland* sosea la Tulcea în port pentru încărcare la 25 aprilie 1933 și se solicita dană la chei de către Georges I. Antippa, agent maritim din Tulcea. La 1 mai, același an, șleplul B.L.N. 1055 solicita o dană în fața magaziiilor de sare pentru a încărca orz; vaporul italian *Nirva* solicita dană la chei în data de 20 iunie 1933, vaporul grec *Kikoklis* solicita în data de 14 august 1933 dană la chei pentru încărcare⁵⁶³.

Echipajele și pasagerii tuturor vapoarelor, bastimentelor și altor ambarcațiuni ce soseau în portul Tulcea erau supuse unui control sanitar serios. În acest sens, în 21 decembrie 1934 a fost emis un ordin de către Serviciul

⁵⁶¹ *Ibidem*, dosar 16/1920-1931, f. 45.

⁵⁶² *Ibidem*, dosar 45/1933, f. 4.

⁵⁶³ *Ibidem*, f. 49, 62, 69, 73, 74, 97, 118.

Sanitar al Județului Tulcea (cu nr. 3441) către medicul orașului Tulcea. Situația era impusă de faptul că vapoarele ce veneau pe mare din Rusia se angajau spre alte porturi (Galați și Brăila) prin brațul Chilia și Sf. Gheorghe, ocolind astfel serviciul sanitar din Sulina. Se făcea precizarea că orice vapor ce intra de pe Mare pe Dunăre trebuia neapărat să treacă prin revizia sanitară realizată în Sulina, deoarece acesta era unul dintre cele două porturi românești utilizate conform articolului 14 din Convenția Sanitară Internațională și în drept de a aplica măsurile de ordin sanitar. Se luase inițiativa creării unui Oficiu Sanitar la Vâlcov, dar acesta nu putea funcționa decât în primăvara anului următor (1935), de aceea se făcea apel la Oficiul sanitar al Orașului Tulcea pentru efectuarea controlului sanitar la toate vapoarele sosite din Rusia. Căpitania portului Tulcea trebuia anunțată de efectuarea controlului, altfel, nici un vapor nu va putea trage la cheiul portului. Medicul trebuia să efectueze vizita medicală a vaporului, a personalului de bord și a pasagerilor⁵⁶⁴.

Pe lângă acest ordin emis s-au scris listele cu porturile care trebuia socotite contaminate cu ciumă și holeră. Printre porturile considerate a fi contaminate cu ciumă erau Odessa, porturile Sandchokouo, porturile Indiilor Britanice, Colombo, Pnom Penh, Saigon Cholon, Bangkok, Bezrouth, Bagdat, Alexandria, Tanta, Tamatav, Rufisque Rosaroi, Argentina, Makwao Havai, Tanager. Porturi considerate a fi contaminate cu holeră erau Sevastopol, toate porturile de la Marea Neagră și de la Marea de Azov, Crimeea, Rusia și Ucraina, porturile Indiilor Britanice, Saigon Cholon, Pnom Cholon, Pnom Penh, Bangkok, Karatchi, Canton, Hankeou, porturile Insulelor Filipine.

Pentru aceste servicii (controale sanitare) au fost fixate taxe: oficiantului sanitar de serviciu - 200 lei; mecanicul etuvei de dezinfectie - 100 lei; agentului sanitar dezinfectator - 75 lei; marinarul - 50 lei; focarul - 50 lei; laborantul - 50 lei. În cazul în care se realizau ambele operațiuni, se încasează decât taxa pentru a doua operațiune. În cazul în care la operațiune nu se afla tot personalul prezent, nu se încasa taxă suplimentară pentru cei absenți.

Aceste taxe suplimentare, în afară de orele de serviciu, constituiau un drept personal al medicului și ajutoarelor sale. Erau scutite de aceste taxe bastimentele de război, bastimentele care intrau în port în caz de forță majoră și nu efectuau nici o operațiune în port. Măsurile impuse trebuiau să se realizeze de comun acord cu Serviciul sanitar al portului, care trebuia să pună la

⁵⁶⁴ *Ibidem*, dosar 52/1934, f. 2-6.

dispoziția medicului orașului toate îndrumările și instrucțiunile de care aveau nevoie, de comun acord cu Inspectoratul Sanitar Constanța⁵⁶⁵.

Pe lângă această măsură cu privire la sănătatea tuturor echipajelor ce ajungeau cu navele în portul Tulcea (cât și în celelalte porturi din țară), a existat constant o preocupare cu privire la siguranța circulației pe Dunăre. Căpitani de port primeau instrucțiuni clare cu privire la planul de căutare și transmiterea informațiilor în legătură cu siguranța navigației pe Dunăre. În plan se specificau clar informațiile ce trebuiau culese de pe teren și transmise Statului Major Marină București și Comandantului Forțelor Fluviale Turnu-Severin: activitatea navelor de dragaj - accidente survenite navelor dragare, mine explodate, mine dragate, mine scoase la țărnm (se va specifica data, ora, locul exact, forma minelor); activitatea avioanelor dragare - mine explodate (data, locul), eventualele accidente la avioanele dragare; mine - explozii de mine, mine în derivă, mine găsite la mal (data, locul, forma minei); geamanduri - geamandurile și balizele smulse de ghețuri sau de nave și duse de curent sau găsite la mal; accidente - accidentele navelor comerciale românești și străine, cauze, locul, data; docuri periculoase navigației - epave, cota apelor în puncte periculoase, obturări de canale, situația zăpoarelor; diverse - diverse corpuri plutitoare suspecte, diverse materiale sau corpuri suspecte pe mal, încălcări ale regulamentului de către personalul și ostașii marinei în porturi sau în navigație⁵⁶⁶.

O altă responsabilitate a căpitanului de port era efectuarea rechiziției navelor, operație ce trebuia realizată în fiecare an. Astfel, în Legea rechiziției se făceau următoarele precizări: proprietarii, căpitani sau patronii bastimentelor, vapoarelor și ambarcațiunilor de orice natură sub pavilion românesc, precum și diferiți comercianți și proprietari de depozite din porturi erau datori, după primirea unei cereri de rechiziție, să pună la dispoziția autorităților militare navele lor sau materialele necesare în interesul serviciului marinei precum și întregul personal.

În apele maritime, aceste rechiziții se efectuau prin intermediul căpitanilor de porturi și numai după ordinele speciale ale Ministerului de Război care intervenea la Ministerul Afacerilor Străine; bastimentele, navele și ambarcațiunile, precum și tot materialul de întreținere, cât și funcționarii, necesare marinei militare, în caz de mobilizare, se hotăra de către Ministerul de Război în fiecare an pe porturi.

⁵⁶⁵ *Ibidem*.

⁵⁶⁶ *Ibidem*, dosar 16/1920-1931, f. 52.

Căpitanii de port făceau în fiecare an, în luna noiembrie, recensământul, înscriind pe propria răspundere într-un registru (model prevăzut în regulament) toate bastimentele, navele și tot felul de ambarcațiuni, precum și tot materialul de întreținere, cât și funcționarii din port, pe care-i informau de toate schimbările constatate. Proprietarii, căpitanii sau patronii de bastimente sau de orice fel de ambarcațiuni, precum și proprietarii de depozite de materiale de întreținere (necesare marinei militare) sau funcționarii erau obligați să declare căpitanilor de port unde au reședința, navele și materialul ce-l posedă. În lunile ianuarie și februarie trebuiau să facă clasarea și inspectarea tuturor navelor și materialului de rechiziționat pentru trebuințele marinei militare, după cum urmează: în porturile de clasa I și a II-a de către o comisie compusă dintr-un ofițer mecanic, căpitanul portului respectiv și primarul; în porturile de clasa a III-a comisia formată dintr-un ofițer de marină, un mecanic militar, căpitanul portului și primarul. Aceste comisii aveau obligația de a merge în fiecare port, după vizitarea tuturor ambarcațiunilor și a materialelor trecute în registrul de recensământ al căpitanului de port, se excludeau ambarcațiunile ce nu îndeplineau condițiile cerute și se efectua clasarea celorlalte în conformitate cu nevoile marinei, stabilite de Ministerul de Război, eliberând proprietarului buletinul de rechiziție⁵⁶⁷.

Pentru fiecare port comisia de clasare întocmea un tabel nominal în care trece ordinea de preferință a navelor, numele proprietarului, patronului sau căpitanului bastimentului, numele, categoria și tonajul navei, tăria echipajului, serviciul pentru care era destinat a-l îndeplini la mobilizare și prețul cu care va fi despăgubit proprietarul navei. Un alt tabel cu materialele de întreținere și funcționare, combustibilul, se trecea numele, profesiunea și adresa proprietarului sau depozitului pe categorii (în tone și kilograme), cantitățile ce se puteau rechiziționa în orice perioadă a anului; destinația acestui material la mobilizare și prețul pe unitate de măsură pentru fiecare categorie.

Aceste situații trebuiau realizate în două exemplare, unul se păstra la căpitanul de port, cel de-al doilea la sediul Comandamentului Marinei.

”În caz de mobilizare toți căpitanii de nave, patronii sau proprietarii navelor sau materialelor clasate, declarate bune pentru serviciul marinei militare, erau obligați să le pună la dispoziția autorităților militare în ziua și locul hotărât

⁵⁶⁷ *Ibidem*, f. 185.

pentru aceasta, în schimbul bonurilor de rechiziție eliberate de către autoritatea care efectua această rechiziție”⁵⁶⁸.

Cu toate regulile și ordinele ce erau impuse în diferite ocazii, activitatea din port nu era împiedicată, astfel, în cursul lunii martie 1934 s-a exportat o cantitate de 1.780.000 tone orz, exportator Richard Stein, țara de destinației Austria⁵⁶⁹.

În lunile ianuarie-martie 1935 au intrat în portul Tulcea 43 de nave sub pavilion românesc, încărcate, având capacitatea totală de 9.353 tone; numărul navelor goale 140, cu capacitate maximă de 17.139 tone. S-au descărcat și transbordat 867 tone mărfuri generale și 5.728 pasageri.

Nave ieșite din portul Tulcea au fost 20, cu capacitate maximă de 5.081 to, nave goale 170, cu capacitate de 22.863 tone. S-au descărcat și transbordat 966 to mărfuri, s-au îmbarcat 5.386 pasageri.

Sub pavilion străin, nave intrate și ieșite au fost: o navă sub pavilion austriac, cu capacitate de 824 tone, o navă sub pavilion grec, cu capacitate de 60 tone⁵⁷⁰.

Numărul total de nave intrate naționale și străine în anul 1935, lunile ianuarie-martie, direcția de mers amonte⁵⁷¹ și aval⁵⁷², 43 nave încărcate, cu o capacitate de 9.353 tone, 142 nave goale, cu o capacitate de 18.640 tone.

Mărfuri descărcate și transbordate 867 tone, pasageri debarcați 5.728.

Nave ieșite 20 încărcate, cu o capacitate de 3.081 tone, nave goale 171, cu o capacitate de 23.787 tone. Mărfuri încărcate 966 tone și 5.386 pasageri îmbarcați⁵⁷³.

În lunile ianuarie-martie 1935 au intrat în portul Tulcea prin cabotaj 867 to mărfuri generale provenite și cu destinația România. Au ieșit prin cabotaj 966 tone mărfuri. Dintre aceste mărfuri menționăm: cereale și derivate, produse de petrol, lemn brut și lucrat, minereuri, metale, ciment, fierărie, mașini, accesorii, manufactură, cărbuni, alimente, băuturi, diverse. În aceeași perioadă

⁵⁶⁸ *Ibidem*, f. 185.

⁵⁶⁹ *Buletinul Camerei de Comerț și Industrie Tulcea*, Anul XXIV, Nr. 1-2, ianuarie-februarie 1934, p. 77.

⁵⁷⁰ S.J.A.N. Tulcea, *Fond Căpitănia Portului Tulcea*, dosar 60/1935, f. 3.

⁵⁷¹ amonte – referitor la situația unui punct de pe cursul unei ape - în susul apei, mai aproape de izvor.

⁵⁷² aval - referitor la situația unui punct de pe cursul unei ape – mai aproape de vărsare, în comparație cu alt punct.

⁵⁷³ *Ibidem*, f. 7.

s-au importat 867 tone mărfuri, au fost trimise prin cabotaj 966 tone mărfuri, un total de 1.833 tone⁵⁷⁴.

În anul 1936 prin portul Tulcea au ieșit următoarele cantități de cereale: 20.353.435 kg orz, 300.000 kg porumb, 290.000 kg sămânță de in, 2.989.090 kg trunchiuri de tei, 100.000 kg mazărice, 290.000 kg muștar brun, 450.000 kg turțițe de rapiță⁵⁷⁵.

Conform “Monografiei județului Tulcea” realizată în 1938, mișcarea mărfurilor exportate prin portul Tulcea în perioada anilor 1930-1936 se prezenta astfel: 122.699.818 kg orz, 36.972.677 kg porumb, 3.657.833 kg semințe de in, 3.086.555 kg rapiță, 100.000 kg mazărice, 5.443.607 kg turte de rapiță, 1.003.616 kg mei, 2.611.319 kg fasole, 2.595.721 kg cherestea de brad, 3.208.554 kg trunchi de tei, 46.200 kg mazăre, 142.094 kg ovăz, 270.000 kg grâu⁵⁷⁶.

În portul Tulcea, în cursul anului 1937 au intrat 1.900 nave și au ieșit 1.892 nave de orice categorie, majoritatea navelor de pasageri aparțineau societăților N.F.R. și S.R.D. și efectuau curse regulate. În port au descărcat 638 nave și au încărcat 322 nave de orice categorie. S-au manipulat 20.532 tone diverse mărfuri cu muncitorii portului și 2.996 cu muncitorii ceferiști. Situație semnată de Căpitanul Portului Tulcea Locotenent Comandor A. Balaș⁵⁷⁷.

În anul 1938 au intrat în portul Tulcea 634 nave sub pavilion românesc, cu o capacitate de 197.742 tone, încărcate pentru transport în cabotaj cu 2.216 tone cereale, 1.756 tone petrolifere, 2.799 tone lemn brut și lucrat, 1.302 tone alimente, 57 tone manufactură, 13.934 tone diverse mărfuri, un total de 22.067 to. Navele care au efectuat transportul aparțineau societăților NFR și SRD.

Nave sub pavilion românesc ieșite în cabotaj și pentru export – 227, cu o capacitate de 80.729 tone, încărcate cu 3.035 tone cereale, 34 tone petrolifere, 23 tone lemn lucrat și brut, 40 tone alimente, 41 tone manufactură, 451 tone diverse mărfuri, un total de 3.624 tone⁵⁷⁸.

La 27 aprilie 1939 taxele fixate la trecerea de pe un mal pe altul al Dunării cu podurile sau bărcile erau fixate după cum urmează: - căruță goală cu 1 cal – 10 lei; căruță lungă goală cu 1 cal – 13 lei; căruță scurtă goală cu 2 cai – 12 lei; căruță goală lungă cu 2 cai – 15 lei; căruță încărcată cu 1 cal – 15 lei; căruță

⁵⁷⁴ *Ibidem*, f. 10.

⁵⁷⁵ *Buletinul Camerei de Comerț și Industrie Tulcea*, 1936, p. 50.

⁵⁷⁶ C.A. Cristofor, *Monografia Județului Tulcea* (manuscris), 1938, p. 100.

⁵⁷⁷ S.J.A.N. Tulcea, *Fond Căpitania Portului Tulcea*, dosar 93/1938, f. 19.

⁵⁷⁸ *Ibidem*, dosar 105/1939, f. 47.

încărcată lungă cu 1 cal – 20 lei; căruță încărcată scurtă cu 2 cai – 20 lei; căruță încărcată lungă cu 2 cai – 25 lei; trecerea unui automobil particular – 50 lei; trecerea unui automobil oficial – 30 lei; trecerea unui autocamion gol – 60 lei; trecerea unui autocamion încărcat – 100 lei; vite mari, boi, cai – 5 lei /cap de animal; mai mult de 3 animale mari – 3 lei/cap; vite mici, până la 10 vite – 2 lei/ cap; mai mult de 10 vite se va plăti 1 leu/cap de vită; trecerea cu bărcile - 2 lei / persoană⁵⁷⁹.

Pentru anul 1939 situația se prezenta astfel: nave intrate sub pavilion românesc 483, cu o capacitate de 206.364 tone, în cabotaj, încărcate cu 853 tone cereale, 1.065 tone petrolifere, 533 tone lemn brut, 1.865 tone alimente, 9 tone manufactură, 5.605 tone diverse, un total de 9.930 tone. Societățile care au efectuat transportul SRD și NFR.

Nave ieșite sub pavilion românesc 164, cu o capacitate de 60.969 tone, încărcate cu 3.339 tone cereale, 10 tone petrolifere, 9 tone lemn lucrat și brut, 15 tone alimente, 1.602 tone diverse mărfuri, un total de 4.975 tone. Societățile care au efectuat transportul în cabotaj și pentru export NFR și SRD⁵⁸⁰.

În același an s-au încărcat în nave cu pavilion românesc 67.189 tone cereale și 2.264 tone mărfuri generale. Navele în care s-au efectuat aceste încărcări aparțineau societăților SRD și NFR⁵⁸¹.

În anul 1939 Căpitaniei Portului Tulcea i-a fost efectuat inventarul tuturor obiectelor care se aflau în posesia căpitaniei la data respectivă, fie că erau piese de mobilier sau cărți și registre, toate au fost înregistrate conform listei de mai jos⁵⁸²:

Mobilier	Data înființării	Prețul unitar	Cantitate
Birouri	1900-1913	11.880	2
Scaune de cancelarie	1923	1650	7
Cuiere	1896-1913	330	2
Lămpi de masă cu abajur	1926-1930	320-350	2
Dulap arhivă	1920-1923	2.300	2
Mese de cancelarie	1909	3.960	2
Pupitru de fag	1911	3.630	1
Scuipători tablă smălțuite	1922	-	2
Cornize cu draperii	1924	1.000	2
Tablou M. S. Regele Carol II	1931	422	1

⁵⁷⁹ *Idem, Fond Primăria Orașului Tulcea, Serviciul Secretariat, dosar 2/1938-1939, f. 90.*

⁵⁸⁰ *Idem, Fondul Căpitania Portului Tulcea, dosar 105/1939, f. 45.*

⁵⁸¹ *Ibidem, f. 3, 11, 14, 22, 26, 31, 34, 37, 41, 50.*

⁵⁸² *Ibidem, dosar 124/1940, f. 2.*

Mobilier	Data înființării	Prețul unitar	Cantitate
Bancă de lemn cu spătar	1932	100	1
Telefon de masă	1932	-	1
Cruce pentru jurământ		825	1
Butoaie de benzină		9.000	2
Ștampilă efigia oficiului		100	2
Sobă de petrol (șalupă de pilotaj)	1935	1.000	1
Sobă pentru cameră piloți	1937	1.240	1
Șalupa		453.746	1
Dulap cu placaj stejar	1920	200	1
Covor iută (4 m)		500	1
Elice de bronz		6.069	1
Tablă lipit afișe (1,30x0,79)	1920		2
Barometru - termometru	1916		1
Clopoțel de masă	1920		1
Călimară de metal	1912-1916		2
Tablou Monument Comemorativ			1
Tablou Ștefan Cel Mare			1
Ruletă 2m	1914		1
Firmă cu inscripția Căpitaniei	1919		1
Șabloane seriat bărci și pensulă	1926		11
Tablou despre războiul aerian	1934		1

Pe lângă obiectele de mobilier și diverse alte obiecte folosite în activitatea de zi cu zi a căpitaniei, aceasta deținea o bibliotecă cu un conținut de 70 volume de specialitate (hărți, rapoarte, cărți, legi)⁵⁸³:

Publicații	Data înființării	Cantitate
Registru măsurat nave	1892	1
Volum cronici Șerbescu	1890	2
Cod comerț Hamangiu	1900	1
Harta Dobrogei	-	15 file
Planul portului Tulcea	-	2
Harta județului Tulcea	-	1
Plan port Isaccea	-	1
Registru examen căpitan, secunzi și mecanici	1905	1

⁵⁸³ *Ibidem*, f. 2-3.

Publicații	Data înființării	Cantitate
Convenția pescuitului	1908	1
Volume Cod Hamangiu	1908	3
Registru poliției C. E. D.	1912	1
Lege și reguli aplicării sistemului metric	1912	1
Lege percepere taxe locali și străini	1914	1
Registru pentru abordaje	1899,1906	2
Volume cronică Boerescu	1879	1
Cronici Române	1879	1
Plan tip pentru punți	1893-1905	3
Legea organizării muncii comerțului	1907	1
Registru poliției porturilor	1879, 1919, 1922	3
Convenția sanitară internațională	1890	1
Lege și regulament mobilizare produse agricole	1920	1
Legea generală a vămirilor cu 2 anexe	1905, 1916-1920	1
Harta vămirilor	1890	1
Cod maritim și fluvial, C. Tonegaru	1921	1
Harta brațului Sulina		1
Statutul definitiv al Dunării	1923	1
Legea mod. pentru prevenția bolilor infecțioase	1924	1
Registru transporturi militare pe timp de pace și război secret	1924	1
Legea și reg. grănicerilor	1924	1
Lista bastimentelor române	1924	1
Legea și regulament relativ la modificările art. 6 și 25 din legea organizării Comerțului	1927	1
Lista navelor franceze de război și comerț	1928	1
Registru ierarhic și matricola marinarilor Comerciali	1928	1
Broșura strămtorilor și mărcile Marinei Militare	1928	1
Lista bastimentelor Marinei Comerciale	1929	1
Legea regulamentul ocrotirii muncii marinarilor pe nave	1929	2
Navigația fluvială și maritimă din România	1930	1
Siguranța navigației și a vieții pe apă	1930	1
Legea pentru organizarea muncii în porturi	1931	1
Raport statistic și mișcarea porturilor române	1932	1
Avariile la nave și a încărcăturilor	1933	2
Raport statistic de mișcarea navelor românești	1933	1
Acord între Comisia Internațională a Dunării, României și Iugoslaviei	1933	1
Codul maritim și fluvial de C. Tonegru	1934	1
Raport statistic de mișcarea porturilor românești	1934, 1935	2

Publicații	Data înființării	Cantitate
Instrucțiuni pentru transportul produselor petrolifere pe Dunăre	1934	1
Lege pentru organizarea muncii în porturi din punct de vedere economic și social	1934	1
Regulamentul staționării în porturi și ape a navelor de război străine	1934	1
Regulamentul pentru conducerea financiară a Administrației Com. Porturi	1934	1
Noțiuni elementare asupra sectorului român al Dunării	1935	1
Legea pescuitului	1935	1
Legea pentru interzicerea importului zahărului	1935	1
Lista navelor comerciale românești și străine	1935	1
Registrul pentru staționarea în apele române a navelor de război străine	1935	1
Regulament pentru traversarea Porților de Fier și Cataracte	1935	1
Regulamentul poliției și navigației între Ulm și Brăila	1936	1
Lista navelor marinei comerciale franceze	1936	1
Lista semnalelor navelor marinei franceze	1936	1
Constituția Regele Carol II	1938	1
Instrucțiuni pentru calcularea tarifelor la navele maritime	1938	2
Instrucțiuni pentru calcularea bazinului liber la navele maritime	1939	1

Analizând activitatea portului Tulcea în perioada 1878 - 1939 constatăm traficul intens desfășurat între porturile situate pe linia Dunării, între Tulcea - Galați - Brăila și Sulina. De cele mai multe ori mărfurile nu ajungeau direct la portul de destinație, navele străine descărcau mărfurile fie în porturile Galați sau Brăila, de aici se încărcau în alte nave și ajungeau în portul Tulcea.

Din portul Tulcea să încărcau diverse mărfuri cu destinația Galați și Brăila, de acolo luau calea străinătății. Cerealele s-au numărat printre produsele ce au predominat exportul efectuat prin portul Tulcea (porumbul și orzul). Printre țările importatoare de cereale produse în județul Tulcea se numără: Anglia, Olanda, Franța, Austria, Grecia, Germania, Italia, Danemarca, Belgia, Egipt, Cehoslovacia, Africa, Gibraltar, Siria.

N-au lipsit nici cheresteaua de brad, talpa produsă la fabrica Talpa, filiala Tulcea, covrigii și biscuiții produși în Tulcea, butoaietele, trunchiurile de tei, peștele și icrele.

Agențiile N.F.R. și S.R.D. s-au dovedit a fi cele mai active societăți fluviale din portul Tulcea, acestea efectuând transporturi de mărfuri prin cabotaj dar și pentru export.

Printre țările cele mai active a căror nave soseau în portul Tulcea pentru schimburile de produse se numără: Belgia, Rusia, Germania, Franța, Italia, Olanda, Austria, Grecia, Ungaria, Turcia.

Prin activitatea sa, portul Tulcea a avut o influență benefică asupra orașului și locuitorilor acestuia, contribuind la dezvoltarea economică a orașului și îmbunătățind continuu traiul tulcenilor.

În perioada 1878-1939 orașul și portul Tulcea sunt martore la o serie de evenimente istorice care au marcat teritoriul nord-dobrogean: Războiul pentru Reîntregirea Neamului, Primul Război Mondial, perioada interbelică, izbucnirea celui de-al Doilea Război Mondial. Toate acestea au marcat orașul-port Tulcea și viața locuitorilor săi, provocându-le, de fiecare dată, pierderi materiale însemnate. Remarcabil este faptul că întotdeauna au găsit forța de a merge mai departe. Dovadă stau documentele de arhivă ce prezintă intensă circulație pe Dunăre, schimburile comerciale cu diferitele țări ale lumii, impresiile de călătorie lăsate în urmă de cei care au avut prilejul să ajungă în zonă.

Portul reprezentat de instituția portuară (Căpitania portului) și căpitanul acesteia au ocupat un loc important în viața locuitorilor orașului Tulcea, fiind însemnate puncte de reper pentru viața de zi cu zi, o parte dintre locuitori depinzând exclusiv de activitatea portuară și de modul cum căpitanul acestei instituții se implica în activitatea desfășurată în port.

Faptul că aici soseau diferite nave din diferite țări, nu numai că a îmbunătățit traiul prin produsele sosite în port, dar a schimbat și modul de gândire, contactul cu alte civilizații, prin persoanele sosite din alte țări, ajutând la dezvoltarea pe plan personal, îmbogățind cunoștințele, dar și sufletele locuitorilor acestui oraș port - Tulcea.



Flotă bulgară la Tulcea



Vase în portul Tulcea

CAPITOLUL 5

Portul Tulcea în perioada 1940-1948

5.1. Regimul de navigație pe Dunăre după izbucnirea celui de-al Doilea Război Mondial

După izbucnirea celui de-al Doilea Război Mondial, statele riverane Dunării neangajate în conflict au inițiat o serie de acțiuni pentru menținerea climatului propice desfășurării navigației. În 22 noiembrie 1939 România interzice, printr-un decret-regal, pătrunderea în porturile sale a tuturor navelor de comerț înarmate aflate sub pavilion beligerant. În schimb, nu au fost interzise transportul de arme și muniții în folosul riveranilor.

Pentru evitarea unor incidente între adversari pe Dunăre, Direcția Marinei Comerciale a cerut căpităniilor de porturi, în aprilie 1940, să urmărească și să raporteze zilnic activitatea navelor engleze, franceze și germane, precum și a celor închiriate de francezi, englezi și germani, ce s-ar afla în porturile respective⁵⁸³.

Potrivit Acordului de securitate de la Belgrad, încheiat la 17 aprilie 1940, cele cinci puncte prevedeau următoarele: „pe Dunăre era admis doar transportul de mărfuri și persoane; se admitea tranzitul de arme, muniții și materii explozibile doar cu autorizație prealabilă a statului tranzitat; tranzitarea materialelor grele, precum cimentul, minereurile și piatra, nu era admisă în sectorul Porților de Fier și al Cataractelor Dunării, decât cu autorizație specială eliberată de autoritățile portului de încărcare”.

Acest acord dezvoltă nemulțumirile, în consecință, la 19 aprilie 1940, se hotărăște ca „în apele teritoriale românești vasele de comerț înarmate să nu mai poată circula decât dacă depuneau încărcătura de război în porturile de intrare: Sulina și Buziaș”⁵⁸⁴.

În contextul nemulțumirilor celor două Mari Puteri ale momentului, Germania și Uniunea Sovietică, ce-și doreau modificarea regimului internațional al Dunării, în 12 septembrie 1940 se încheie Aranjamentul de la Viena. Prin acest Aranjament, Comisia Internațională a Dunării era desființată

⁵⁸³ A. Tuluș, *România și neutralizarea Dunării (septembrie 1939-iunie 1940)*, în „Analele Universității Dunărea de Jos Galați”, Seria 19, Istorie, Tom VI, Galați, 2007, p. 137-139.

⁵⁸⁴ *Ibidem*, p. 143-146.

și înlocuită cu un Consiliu al Dunării Fluviale, cu sediul în Viena, cu delegați ai Germaniei, Italiei, Bulgariei, Ungariei, Slovaciei, Iugoslaviei și României.

Astfel, se înființa un Comitet tehnic special, având în componența sa membrii ai Germaniei, Iugoslaviei și României. Acest Comitet prelua atribuțiile Comisiei Internaționale a Dunării privitoare la Administrația Porților de Fier.

În data de 23 august 1944 s-a difuzat proclamația regelui Mihai I către țară, prin care populația țării era anunțată că ostilitățile au încetat ca urmare a acceptării armistițiului oferit de Uniunea Sovietică, Marea Britanie și Statele Unite ale Americii.

De fapt, nu se obținuse nici un armistițiu atunci, încetarea ostilităților consfințindu-se abia în noaptea de 12-13 septembrie 1944, când, în Moscova, s-a semnat Convenția de Armistițiu⁵⁸⁵.

Cu toate acestea, pentru Armata Roșie nu au contat evenimentele politico-militare din data de 23 august 1944 aceasta acționând ca și cum s-ar fi aflat pe un teritoriu inamic cucerit. Navele românești au fost marcate cu semne exterioare de captură, personalul românesc a fost înlocuit cu echipaje sovietice, nave românești au fost trimise spre U.R.S.S. – și acestea sunt doar câteva din acțiunile Uniunii Sovietice care încălca deja clauzele impuse prin Convenția de Armistițiu⁵⁸⁶.

În ciuda sesizărilor făcute de Grigore Niculescu-Buzești, Ministrul Afacerilor Externe, delegației române aflate la Moscova cu privire la fărâdelegile armatei sovietice, comandamentul sovietic a continuat abuzurile față de flota română, astfel că în 5 septembrie, cu ajutorul detașamentelor armate, au dezmembrat navele românești și au înlocuit paza portuară cu trupe sovietice⁵⁸⁷.

La 16 ianuarie 1945 guvernul român și cel sovietic încheie o convenție prin care se prevedea planul livrărilor, cantitățile și calitatea mărfurilor ce trebuiau transmise Uniunii Sovietice în decurs de șase ani (în valoare de 50 milioane dolari anual), precum și prețul acestora⁵⁸⁸. Pentru România prevederile acestei Convenții nu erau deloc facile, în condițiile în care trebuia să livreze, în

⁵⁸⁵ C. Hlihor, *Armata Roșie în România. Adversar – Aliat – Ocupant, 1940 – 1948*, volum I, Editura Academiei de Înalte Studii Militare, București, 1996, p. 35.

⁵⁸⁶ Carmen Atanasiu, *Navigația fluvială română în perioada 23 august 1944 – 1954*, în „Anuarul Muzeului Marinei Române”, Tom IV, Editura Companiei Naționale Maritime Constanța SA, Constanța, 2001, p. 116.

⁵⁸⁷ *Ibidem*, p. 117-118.

⁵⁸⁸ I. Alexandrescu, *Economia României în primii ani postbelici (1945-1947)*, Editura Științifică și Enciclopedică, București, 1986, p. 38.

perioada 12 septembrie 1944 – 12 septembrie 1950, produse petroliere, cereale, vite, material lemnos, nave maritime și fluviale, utilaj feroviar, pentru suma totală de 300 milioane dolari S.U.A, după prețurile mondiale din 1938 (majorate cu 15% pentru unele produse). Se aplicau sancțiuni în cazul în care se întârziuau livrările, mergând până la livrări suplimentare de 5% pentru fiecare lună de întârziere⁵⁸⁹.

Pentru navigația fluvială română efortul era dublu: pe de o parte, trebuia să onoreze obligațiile provenite din eșalonarea livrărilor de material naval, pe de altă parte, trebuia să se preocupe de refacerea și dezvoltarea flotei comerciale române.

Între anii 1945-1952 s-au înființat în România 16 societăți mixte sovieto-române, între care Sovrompetrol, Tars-Transporturi aeriene româno-sovietice, Sovrombanc, Sovromcărbune, Sovrommetal, Sovromgaz, Sovromtractor, Sovromchim, SovromConstrucția, Sovromutilaj petrolifer, Sovromnaval.

Prin semnarea Convenției din 19 iulie 1945 de către guvernul românesc și cel sovietic se înființează Societatea de Navigație Sovieto-Română (Sovromtransport) pentru exploatarea navigației pe Dunăre și Mare⁵⁹⁰. Societatea a reprezentat calea cea mai ușoară pentru U.R.S.S. de a estorca continuu și pe scară largă economia României⁵⁹¹.

În anul 1945 Comisia Superioară de Navigație acordă aviz favorabil pentru ca navele aparținând Societății de Navigație Sovromtransport să poată naviga sub pavilion românesc. La articolul 3 din anexa 2 al Convenției încheiate între Guvernul Regal al României și Guvernul U.R.S.S. pentru înființarea Societății de Navigație Sovieto-Română se prevedeau următoarele condiții: ”Grupul sovietic de fondatori predă societății, în contul acoperirii părții sale din capitalul social în sumă totală de 1.500.000.000 lei, vase de fluviu, obiecte de instalații portuare și diferite materiale de aprovizionare tehnică și reparare de vase și porturi, conform anexei.

În afară de acestea, grupul sovietic de fondatori aduce la înființarea societății 250.000.000 lei, din care 12.500.000 lei intră în capitalul social, iar restul sumei în fondurile de rezervă prevăzute la articolul 6 al prezentei convenții. Lista remorcherelor și vaselor fluviale aduse ca aport de grupul sovietic de fondatori în Societatea de Navigație Sovieto-Română: remorchere –

⁵⁸⁹ *Ibidem*.

⁵⁹⁰ Carmen Atanasiu, *op. cit.*, p. 122.

⁵⁹¹ *Ibidem*, p. 124.

10 bucăți (5200 H.P.); șlep-motoare – 4 bucăți (4740 T.M.); șlepuri fără propulsie – 47 (47.447 T.M.); tancuri petrolifere fără propulsie – 23 (19.552 T.M)”.

La articolul 4 din anexa 3 a aceleiași convenții se prevedeau următoarele condiții: ”Grupul român de fondatori predă societății, în contul acoperirii părții sale din capitalul social în sumă totală de 1.500.000.000 lei, vase fluviale, remorhere, obiecte de instalații portuare și diferite materiale de aprovizionare tehnică și reparare de vase și porturi, conform anexei. În afară de acestea, grupul române de fondatori aduce la înființarea societății 250.000.000 lei, din care 12.500.000 lei intră în capitalul social, iar restul sumei în fondurile de rezervă, prevăzute la articolul 6 al prezentei convenții. Lista remorcherelor și vaselor fluviale aduse ca aport de grupul român de fondatori în Societatea de Navigație Sovieto-Română: pasagere – 8 bucăți (2620 H.P.); remorhere – 4 bucăți (1.280 H.P.); vase pompă – 1 bucată (100 H.P.); șlep motor – 2 bucăți (470 H.P.); șlepuri – 27 bucăți (17.938 T.M.); tancuri – 12 bucăți (6.548 T.M.); pontoane – 8 buc (4.824 T.M.); total general – 62 bucăți”⁵⁹².

Sovromurile beneficiau de anumite privilegii, de exemplu privilegiul extraterritorialității prevăzut în articolul 5 din „Legea pentru naționalizarea întreprinderilor industriale, bancare, de asigurări, miniere și de transporturi”, intrată în vigoare la 11 iunie 1948, dar, trebuie să facem precizarea că până în anul 1956 toate societățile sovieto-române au fost lichidate⁵⁹³.

După desființarea Sovromtransport, în 1955, s-a înființat Întreprinderea de Navigație Maritimă și Fluvială NAVROM, care a gestionat, până în 1990, întreaga flotă comercială română⁵⁹⁴.

Așezată între Dunăre și Marea Neagră, România a fost și va rămâne o importantă țară de tranzit, țară care dispune de singurele porturi ale Europei spre sud și est, care au în spate o mare cale fluvială, secret al dezvoltării celor mai mari porturi ale globului: Anvers, Rotterdam, Hamburg, sau, pe alte continente, Shanghai, New York⁵⁹⁵.

⁵⁹² S.J.A.N. Tulcea, *Fond Căpitania Portului Tulcea*, dosar 221/1945, f. 2-8.

⁵⁹³ I. Alexandrescu, *op. cit.*, p. 217.

⁵⁹⁴ Carmen Atanasiu, *op. cit.*, p. 128.

⁵⁹⁵ M. Sârbu, *Considerații geoeconomice privind importanța Dunării și Mării Negre pentru România*, în ”Anuarul Muzeului Marinei Militare”, Tom VIII, Editura Companiei Naționale Administrația Porturilor Maritime Constanța SA, Constanța, 2005, p. 422.

5.2. Situația portului Tulcea în timpul celui de-al Doilea Război Mondial. Traficul navelor și pierderile materiale

Evenimentele provocate de izbucnirea celui de-al Doilea Război Mondial au afectat portul Tulcea, însă preocupările pentru dezvoltarea și extinderea acestuia nu au dispărut. Autoritățile portuare locale făceau planuri de extindere a portului, extindere necesară datorită traficului intens desfășurat în port și care, de cele mai multe ori, nu putea fi ținut sub control.

În data de 15 iunie 1940 căpitanul portului Tulcea se adresa Direcției Marinei Comerciale prezentând situația portului și solicitând împrumutul unei porțiuni din el. De asemenea, explica necesitatea construirii porților de acces pentru cei care doreau să intre sau să iasă din zona portuară. Până la momentul respectiv accesul în zonă se făcea aproape necontrolat datorită prezenței proprietăților particulare care marcau raza de jurisdicție a portului și printre care existau multe pasaje care conduceau în interiorul portului.

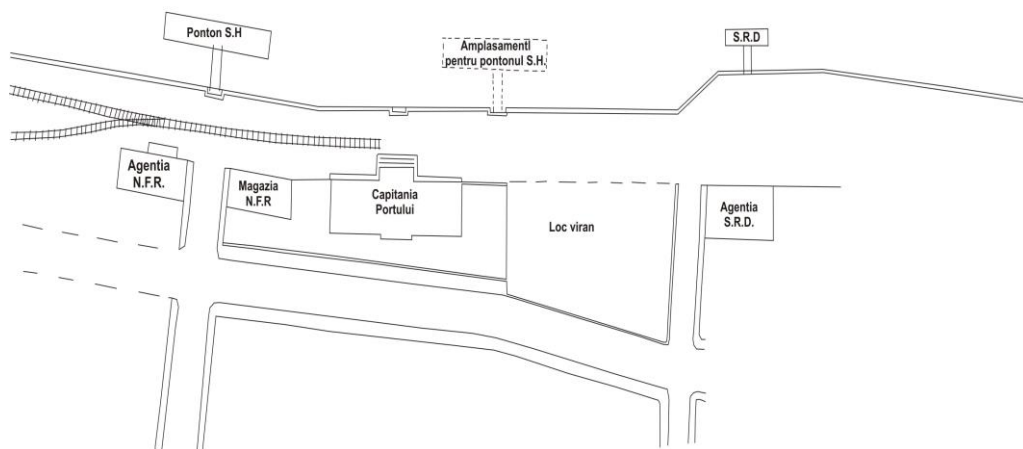
Pentru reglementarea acestei situații, Serviciul Hidraulic trebuia să închidă o porțiune din port cu un gard de 120 m lungime, suprafața portuară aleasă fiind cea cu cheiul, unde se desfășurau toate operațiunile. Poarta 1 era destinată persoanelor care veneau pentru Agenția N.F.R., Căpitanie și Vamă; Poarta 2 era destinată persoanelor care veneau pentru Agenția S.R.D.; Poarta 3 era destinată căruțelor la dăna unde se efectuau încărcări de cereale. Când nu se efectuau încărcări, poarta rămânea închisă. Astfel portul putea beneficia de un serviciu de pază mai eficient și cu personal necesar compus din două santinele de grăniceri dublați cu doi agenți de poliție⁵⁹⁶.

În planul 1 se poate observa Pontonul Serviciului Hidraulic, amplasamentul pentru pontonul Serviciului Hidraulic și S.R.D. amplasate la mal. De cealaltă parte a malului erau sediul Agenției N.F.R. (cu magazia acesteia), Căpitania portului, un loc viran și sediul Agenției S.R.D.⁵⁹⁷.

⁵⁹⁶ S.J.A.N. Tulcea, *Fond Căpitania Portului Tulcea*, dosar 128/1940, f. 67.

⁵⁹⁷ *Ibidem*, f. 124.

→ **Dunarea** →

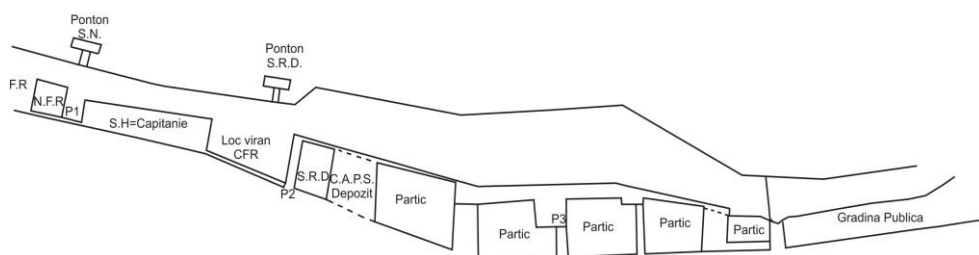


Cel de-al doilea plan este mai complet, deoarece prezintă extinderea portului până în dreptul Grădinii Publice. Când nivelul de apă creștea, în dreptul acestei Grădini se puteau încărcă încă două dane⁵⁹⁸.

Executat
la Direcția Județeană
Tulcea
a Arhivelor Naționale

Planul portului Tulcea
scara 1: 2000

- Legenda
- Malul apei
 - Limita jurisdicție a portului
 - Unde trebuie facute împrejuriri
 - P1, P2, P3 Locul unde trebuie scort



⁵⁹⁸ *Ibidem*, f. 67.

Portul Tulcea dispunea de un număr de 100 dube pescărești din categoria anilor 1912-1937. Acestea intrau în componența Detașamentului de ambarcațiuni din orașul și județul Tulcea (localitățile Carmen Sylva, Principele Carol, Caraorman, Periprava, Somova, Murighiol, Câșla, Niculișel, Parcheș, Chilia Veche, Domnița Maria), dar aveau proprietari din zonă⁵⁹⁹.

În ceea ce privește activitatea comercială desfășurată în portul Tulcea constatăm traficul intens al navelor fluviale ce încărcau și descărcau diverse produse.

Astfel, în anul 1940 s-au descărcat 1.719 tone cereale, 127 tone produse petrolifere, 1.518 tone lemn brut și lucrat, 879 tone piatră, nisip, metale, 80 tone metale lucrate, mașini, accesorii, 846 tone diverse mărfuri, 53.445 pasageri debarcați. Mărfuri încărcate : 28.951 tone cereale, 116 tone lemn brut și lucrat, 6.738 tone piatră, nisip, metale, 51 tone alimente, coloniale, băuturi, 132 tone diverse mărfuri, 57.590 pasageri îmbarcați⁶⁰⁰. În portul Tulcea au sosit, în același an, nave sub pavilion românesc prin cabotaj cu 6.368 tone cereale, diverse mărfuri, nisip, piatră, lemnărie și au ieșit prin cabotaj 18.329 tone cereale, nisip, piatră, lemnărie, diverse mărfuri. În perioada septembrie-decembrie au ieșit 4.895 tone cereale cu nave sub pavilion iugoslav. Alte mărfuri intrate 6371 tone și ieșite 24.560 tone prin cabotaj, 11.468 tone pentru export: cereale și derivate, produse de petrol, lemn brut și lucrat, minereuri, metale, ciment, alimente, băuturi, fierărie, metale, ciment, alimente, băuturi, fierărie, mașini, accesorii, manufactură, cărbuni, diverse mărfuri⁶⁰¹.

Numărul total al navelor fluviale sub pavilion românesc intrate în portul Tulcea sosind din amonte și aval a fost de 2.572 nave, cu o capacitate de 470.960 tone, 6.371 cabotaj, 53.445 pasageri debarcați. Navele fluviale sub pavilion românesc ieșite au fost 1.268, cu o capacitate de 372.208 tone, 19.409 cabotaj, 7.407 tone mărfuri, 50.738 pasageri îmbarcați.

Numărul total al navelor fluviale sub pavilion străin sosind din amonte și aval – 58, cu o capacitate de 26.065 tone și 3.491 pasageri debarcați. Navele fluviale ieșite – 58, cu o capacitate de 26.065 tone, 5.161 cabotaj, 4.061 export, 319 pasageri îmbarcați⁶⁰².

În port seseau nave sub diferite pavilioane care solicitau avizarea actelor de bord deoarece în orașul Tulcea nu existau consulate pentru toate țările a căror

⁵⁹⁹ *Ibidem*, dosar 29/1940, f. 38-39, 40.

⁶⁰⁰ *Ibidem*, dosar 126/1940, f. 2.

⁶⁰¹ *Ibidem*, 26-28.

⁶⁰² *Ibidem*, f. 5, 12.

nave soseau în port, nu că ar fi fost obligatoriu să existe, dar navele trebuiau să primească avizul actelor de bord, obligație ce revenea Căpitaniei portului în care sosea nava. Astfel, căpitanul vaporului ”Pacific”, sub pavilion panamez, solicita la 9 octombrie 1940 un astfel de aviz căpitanului portului deoarece în localitate nu exista Consulat panamez⁶⁰³. În aceeași zi, alte două cereri prin care comandantul vaporului ”Milos” (sub pavilion panamez) dorea vizarea actelor de bord, cerere semnată de către căpitanul vaporului, S. Kagcas, și a doua, cu aceeași solicitare, venea din partea căpitanului S. Giomulotas al vaporul ”Atlantic”, tot sub pavilion panamez⁶⁰⁴.

Pe parcursul anului 1941 au intrat 2.594 tone mărfuri și au plecat 2.805 tone mărfuri: alimente, băuturi, cereale și derivate, nisip, piatră, diverse mărfuri, lemn brut și lucrat, minereuri, metale, ciment, produse de petrol. Aceste schimburi se efectuau între porturile românești (transport în cabotaj)⁶⁰⁵.

În 1941 s-au încărcat în nave fluviale 12.842 tone cereale, 6 tone lemn brut și lucrat, 16.406 tone piatră, nisip, metale, 715 tone alimente, coloniale, băuturi, 674 tone diverse mărfuri, 79.353 pasageri îmbarcați. Mărfuri descărcate: 1.018 tone cereale, 20 tone produse petrolifere, 1.256 tone lemn brut și lucrat, 1.977 tone piatră, nisip, metale, 1.373 tone alimente, coloniale, băuturi, 39 tone metale lucrate, mașini, accesorii, 555 tone diverse mărfuri, 69.674 pasageri debarcați⁶⁰⁶.

La data de 2 iulie 1941 au sosit în Tulcea: remorcherul ”Danubiu”, sub pavilion elen, îndreptându-se spre Târgu Măgurele; remorcherul era exploatat de către Agenția N.F.R.; șlepul ”Nutzi”, sub pavilion român, încărcat cu 500 to grâu, se îndrepta spre Brăila, misiune germană; dintre ambarcațiunile cu propulsie proprie, barcazul cu motor ”Spiru Haret”, sub pavilion român, fără încărcătură, la dispoziția proprietarului pleca spre Galați; dintre navele plecate din portul Tulcea se menționa remorcherul FR. ”Daniel”, sub pavilion român, îndreptându-se spre Călărași, expropriat de N.F.R. și închiriat de D.D.S.G.; șlepul ”Aghati”, sub pavilion român, se îndrepta spre Oltenița, fără încărcătură, fusese închiriat de D.D.S.G. și luat în misiune germană. Un număr de 50 ambarcațiuni fără propulsie au plecat remorcate de șalupa ”Nufărul” spre Oltenița pentru Marina Regală. Din același document aflăm ca șlepul ”Argeș”, sub pavilion

⁶⁰³ *Ibidem*, dosar 116/1940, f. 30.

⁶⁰⁴ *Ibidem*, f. 31-32.

⁶⁰⁵ *Ibidem*, dosar 151/1941, f. 21-23.

⁶⁰⁶ *Ibidem*, f. 1.

român, cu încărcătură din amonte, a trecut pe la ora 13 prin portul Tulcea remorcat de remorcherul Decebal⁶⁰⁷.

Mărfurile descărcate în portul Tulcea în anul 1942: 639 tone cereale, 2 tone produse petrolifere, 5.194 tone lemn brut și lucrat, 1.275 tone piatră, nisip, metale, 2.040 tone alimente, coloniale, băuturi, 38 tone metale lucrate, mașini, accesorii, 155 tone diverse mărfuri, 123.557 pasageri debarcați.

Mărfuri încărcate: 848 tone cereale, 4 tone produse petrolifere, 108 tone lemn brut și lucrat, 71.431 tone piatră, nisip, metale, 1.255 tone alimente, coloniale, băuturi, 12 tone metale lucrate, mașini și accesorii, 1.572 tone diverse mărfuri, 140.520 pasageri îmbarcați⁶⁰⁸.

Navele naționale și străine intrate în port: 1.891, cu o capacitate 714.444 to, 8.580 tone mărfuri prin cabotaj, 122.700 pasageri debarcați.

Navele ieșite din port: 1.844, cu o capacitate de 705.756 tone, 74.158 tone mărfuri prin cabotaj, 1.101 tone mărfuri pentru export, 129.923 pasageri îmbarcați. Dintre mărfurile sosite și plecate din port se numără cereale și derivate, produse de petrol, lemn brut și lucrat, minereuri, metale, ciment, alimente, băuturi, fierărie, mașini, accesorii, manufactură, cărbuni, diverse mărfuri⁶⁰⁹.

În anul 1943 se reglementează formalitățile cu privire la transportul de pește din Deltă în Tulcea și amonte. Astfel că pentru peștele adus cu lotcile nu se îndeplinea nici o formalitate vamală, nu se percepea nici o taxă; pentru peștele adus cu barcazele din deltă se depunea la vamă avizul de transport eliberat de către agenții de pescării ai statului din deltă, iar în lipsa acestor avize se depuneau la vamă permisiuni de transport într-un singur exemplar. Dacă cherhanagii solicitau aceste permisiuni se puteau depune și în dublu exemplar.

Pentru transportul peștelui din portul Tulcea spre alte porturi din amonte, se depuneau la vamă avizele eliberate de către Pescăria Statului din Tulcea, iar în lipsa acestor avize se depuneau permisiuni de transport în dublu exemplar.

Pentru transportul peștelui efectuat cu barcaze se percepeau, ca și în trecut, taxele de cheiaj și drumuri. Toate transporturile de pește erau supuse reviziei vamale, fără excepție⁶¹⁰.

În ceea ce privește taxa de cheiaj care se încasa în Vama Tulcea la barcazele ce veneau cu pește în port putem preciza: taxa se plătea de orice navă care

⁶⁰⁷ *Ibidem*, dosar 138/1941, f. 23.

⁶⁰⁸ *Ibidem*, dosar 173/1942, f. 1.

⁶⁰⁹ *Ibidem*, f. 11, 59.

⁶¹⁰ *Idem*, *Fond Vama Tulcea*, dosar 1/1943-1944, f. 91.

încărca sau descărca mărfuri în port. Prin legea taxei de cheiaj nu erau scutite decât vasele sub 2 tone de marfă încărcată. Taxa de cheiaj era legal percepută de vama Tulcea și era de 28 lei/ tonă (adică 14 lei tona pentru încărcare și 14 lei tona pentru descărcare). Taxele de drumuri și modernizare erau de 10 lei/to. Totalul taxei pentru cheiaj și drumuri era de 38 lei/ tonă.

Taxele nu se percepeau la pescarii vânători, nici la cherhanagii colectori, care erau proprietarii barcazelor și motoarelor cu care transportau peștele și asupra cărora legea impunea taxa de cheiaj. Pescarul vânător își lua dreptul la cherhana și nu i se pretindea nici o formalitate, așa încât acesta nu avea de plătit vreo taxă⁶¹¹.

În anul 1943-1944 se emite consemnul vamal pentru posturile de grăniceri din Portul Tulcea, consemn prin care se impuneau anumite reguli la efectuarea controalelor de către grăniceri:

1. Nu permiteau nici o descărcare de mărfuri, sau orice fel de materiale, în orice fel de nave, chiar militare române sau aliante, descărcate de către civili sau militari, decât numai pe baza unui "liber de descărcare" predat de vamă și prevăzut cu dată, semnătură și sigiliul vămii.

2. Nu permiteau nici o încărcare pentru civili sau militari fără permisul "liber de încărcare" dat de vamă.

3. Înlocuiește pe funcționarul vamal și în lipsa acestuia controlează dacă mărfurile ce se încărcău sau descărcau corespundeau cu cele din permisul de încărcare sau "liberul de descărcare" dat de vamă.

4. Nu permiteau nici o operațiune de descărcare sau încărcare, sau lucrul la magaziiile N.F.R. sau S.R.D. în afara orelor de servicii ale vămii (8-12,15-18), numai cu aprobarea scrisă a Vămii și în prezența funcționarilor vamali.

5. Controlau pe cei care intrau sau ieșeau de pe orice fel de nave, civile sau militare, române sau aliante, pentru a nu se strecura diferite contrabande de tutun, țigări, alcool, sare, sodă, săpun, zahăr, făină, ulei, metale, frânghii, ulei mineral, benzină și altele.

6. Transporturile sosite cu căruțele pe bacurile de la punctul Pescărie, transporturile în cantități mici (sosite cu lotcile) de fân, lemne, pește, fructe, zarzavaturi, pietre, papură, nisip, precum și transporturile în cantități mici a diferitelor articole coloniale și îmbrăcăminte ale locuitorilor erau scutite de formalități vamale.

⁶¹¹ *Ibidem*, f. 175.

7. Cei care aduceau mărfuri în cantități de o valoare mai mare erau îndrumați la vamă⁶¹².

În anul 1943 s-au descărcat în portul Tulcea 832 tone cereale, 1.506 tone produse petrolifere, 4.312 tone lemn brut și lucrat, 3.968 tone piatră, nisip, metale, 1.741 tone alimente, coloniale, băuturi, 56 tone metale lucrate, mașini, accesorii, 454 tone diverse mărfuri, 76.575 pasageri debarcați. Mărfuri intrate prin cabotaj 13.821 tone, ieșite prin cabotaj 79.271 tone, pentru export 891 to: cereale și derivate, produse de petrol, lemn brut și lucrat, minereuri, metale, ciment, alimente, băuturi, fierărie, mașini, accesorii, manufactură, cărbuni, diverse mărfuri. Nave naționale și străine intrate: 1.559, cu o capacitate de 564.953 tone, 13.821 tone mărfuri prin cabotaj, 76.575 pasageri debarcați. Nave naționale și străine ieșite: 1.558, cu o capacitate de 568.064 to, 79.241 to mărfuri prin cabotaj, 891 tone mărfuri pentru export, 78.734 pasageri îmbarcați⁶¹³.

Mișcarea navelor fluviale în portul Tulcea în anul 1944: mărfuri descărcate – 220 tone cereale, 130 tone lemn brut și lucrat, 367 tone piatră, nisip, metale, 1.366 tone alimente, coloniale și băuturi, 57 tone metale lucrate, mașini, accesorii, 280 tone diverse mărfuri, 82.030 pasageri debarcați. Total mărfuri încărcate 150 tone piatră, nisip, metale, 125 tone alimente, băuturi, coloniale, 21 tone metale lucrate, mașini, accesorii, 4.101 tone diverse mărfuri, 4.101 pasageri îmbarcați. Mișcarea totală a mărfurilor în portul Tulcea intrate în cabotaj 2.688 tone, 2.591 tone ieșite în cabotaj, 2.215 tone pentru export: cereale și derivate, produse de petrol, lemn brut și lucrat, minereuri, metale, ciment, alimente, băuturi, fierărie, mașini, accesorii, manufactură, cărbuni, diverse mărfuri⁶¹⁴.

Izbucnirea celui de-al Doilea Război Mondial și desfășurarea acestuia nu au ocolit Dobrogea cu porturile sale, de aceea, Direcția Marinei Militare a impus luarea măsurilor de siguranță în porturi, măsuri împotriva atacurilor prin surprindere. În directiva pentru asigurarea pazei în porturi se precizau măsurile ce trebuiau luate imediat pentru evitarea pierderilor materiale sau vieților omenești. Se sublinia faptul că ”toate bazele, unitățile, porturile și stabilimentele de marină dislocate pe litoral, constituiau primele obiective ale atacurilor prin surprindere. Unitățile marinei de război, ale armatei și aeronauticei operative din zonă, împreună cu căpitanii porturilor trebuiau să prevină aceste atacuri. Căpitanii porturilor trebuiau să informeze Comandamentul Superior de Marină

⁶¹² *Ibidem*, f. 149.

⁶¹³ *Ibidem*, dosar 187/1943, f. 1, 59, 11.

⁶¹⁴ *Ibidem*, dosar 197/1944, f. 1, 59.

cu privire la siguranța unităților lor și a porturilor, pentru ca aceștia să-și poată lua din timp măsurile necesare în scopul intervenției la momentul oportun”.

În cazul atacului, Comandantul Superior de Marină și fiecare comandant, în zona sa de acțiune, intervineau cu mijloacele prevăzute în planurile de acțiune anterior stabilite.

Unitatea de Comandament era asigurată prin Comandamentul Superior de la uscat. În acest scop se stabileau măsuri locale efective pentru împiedicarea imediat a acestor acțiuni, măsuri de siguranță apropiată, proprii fiecărei unități sau stabilimente, contra încercărilor de distrugere din partea bandelor infiltrate pe orice cale în aceste zone sensibile, totuși nu trebuia să se ajungă la o risipire inutilă de forțe, în detrimentul constituirii unor unități capabile să opună o rezistență reală.

Asigurarea unei cât mai vigilente paze nu însemna, însă, închiderea preventivă a porturilor. Această măsură putea fi suplinită prin ”dispoziții precise care să poată fi luate imediat pentru închidere, asigurarea secretului, prevenirea, prin continuă frământare a spiritului, a surprinderilor de orice natură”⁶¹⁵.

Încă din anul 1939 s-au emis instrucțiuni cu privire la staționarea navelor de comerț beligerante în porturile românești. Prin aceste instrucțiuni staționarea navelor de comerț beligerante armate trebuiau să îndeplinească anumite condiții pentru a nu fi considerate nave cu caracter ofensiv. Astfel, șederea vaselor de comerț beligerante armate în apele teritoriale sau porturile românești nu era îngăduită dacă nu aveau mai mult de două tunuri de calibru 7,5 cm - 16 cm, așezate în scop defensiv și numai cu muniția aferentă. Toate navele de comerț care nu întruneau condițiile prevăzute mai sus erau considerate ca nave de război și tratate ca atare. Când o navă de comerț armat intra într-un port românesc, căpitanul portului împreună cu ofițerul superior de marină mergeau imediat la bordul său și verificau dacă armamentul corespunde condițiilor arătate mai sus.

Pentru stabilirea caracterului defensiv al armamentului, în afară de numărul pieselor, calibrul și muniții, se ținea seama și de următoarele criterii: armamentul nu trebuia să fie camuflat prin panouri sau alte mijloace; să nu fie instalat la prova sau în borduri, cu excepția armamentului antiaerian de un calibru inferior celui prevăzut în instrucțiuni, care putea fi amplasat oriunde (cu condiția să nu fie naval); să nu aibă la bord alte instalații sau alt armament

⁶¹⁵ *Ibidem*, dosar 128/1940, f. 52.

antisubmarin în afară de tunuri și ascultătoare; echipajul să nu fie prea numeros față de necesitățile unei nave de comerț de mărimea și categoria în speță. După verificare se încheia un proces-verbal de constatare, procedându-se în același timp la sigilarea muniției.

În cazul în care vasul prezenta caracteristicile unui vas armat ofensiv, căpitanul portului raporta imediat Direcției Marinei Comerciale, iar ofițerul de Marină Regală raporta Comandantului de Marină pe raza căruia se afla portul, și nu se permitea plecarea vasului până ce nu se primeau instrucțiuni. Ministerul Aerului și Marinei hotăra dacă era cazul ca vasul să fie considerat navă de război și tratat în consecință.

Înainte de plecarea vasului, căpitanul portului verifica dacă sigiliul era intact, după care permitea plecarea, atrăgând atenția comandantului că sigiliul nu putea fi rupt decât atunci când ieșea din apele teritoriale românești (3 mile distanță de coastă), în cuprinsul cărora era posibil să fie controlat de navele noastre de patrulare. Dacă sigiliul era violat, căpitanul portului reținea vasul și raporta Direcției Marinei Comerciale, așteptând instrucțiuni, comunicând totodată și Comandantului de Marină din port.

Pentru vasele armate care intrau pe Dunăre, sau dintr-un port străin românesc, controlul se efectua în Sulina, procedându-se la fel. Căpitanul portului Sulina remitea o copie după procesul verbal și atrăgea atenția asupra sigiliului care trebuie să rămână intact pe toată perioada de staționare a vasului pe Dunăre. În celelalte porturi din Dunărea maritimă, pe care le va atinge vasul, căpitanii de porturi se mărgineau să constate dacă sigiliile erau intacte, vizând procesul verbal întocmit în Sulina. Căpitanii porturilor de pe Dunăre întocmeau procese verbale asupra celor constatate, fără a se mai remite însă copii comandanților.

Dacă pe timpul staționării în porturi, căpitanul portului schimba caracterul defensiv al vasului, stabilit conform normelor de mai sus, și oprea plecarea vasului, trebuia să raporteze Direcției Comerciale și Comandantul de Marină în raza căruia se află portul⁶¹⁶.

”Pentru siguranța navelor aflate la iernat, la farul portului Tulcea, căpitanul portului împreună cu comandantul Companiei de Grăniceri Pază Tulcea au luat măsuri de pază și siguranță. S-au organizat porturi de santinelă pentru acestea. În aceste condiții nici o persoană străină nu avea voie să se apropie de parcul

⁶¹⁶ *Ibidem*, dosar 136/1941, f. 17-18.

vaselor. A organizat un post de santinelă la punctul pescăriilor, care controla toți pescarii care veneau și plecau de la acest punct.

Posturile de santinelă de la localul Căpitaniei, Vamă, S.R.D. și Grădina Publică controlau și opreau intrarea în incinta acestuia a persoanelor care nu aveau interese cu instituțiile postului de santinelă. Pe lângă aceste măsuri se hotărâse ca în aceste posturi să existe la fiecare schimb câte o patrulă de control⁶¹⁷.

La 30 noiembrie 1944 se punea în circulație ordinul biroului de armistițiu prin care se solicita autorităților portuare să se întocmească situații cu scopul centralizării tuturor vaselor, combustibilului, materialelor, precum și a bunurilor particulare aparținând personalului și echipajelor vaselor luate de către armata sovietică. Situațiile erau necesare pentru constituirea documentului pe baza căruia să se ceară restituirea bunurilor respective sau decontarea valorii lor din totalul despăgubirilor impuse statului român prin Convenția de Armistițiu.

În cazul în care vasele sau materialele erau înapoiate de armatele sovietice, acest lucru trebuia semnalat prin situații separate, întocmite conform tabelelor, specificând valoarea inițială a bunurilor. Ordinul și anexele se distribuiau tuturor armatorilor și proprietarilor de vase particulare, cerându-le să dea datele necesare privind vasele respective⁶¹⁸.

Potrivit acordului încheiat la 2 ianuarie 1945 între Comisia aliată de Control - secția economică și Comisia Română pentru aplicarea Armistițiului, toate cererile ce se făceau de diferitele unități sovietice din țară pentru materiale trebuiau satisfăcute numai dacă erau făcute prin Comisia Aliată de Control⁶¹⁹.

La 31 decembrie 1944 Comisia de Control din România comunică președintelui Comisiunii Române pentru aplicarea Convenției de Armistițiu faptul că cererile unităților militare ale Armatei Roșii, având ca obiect lucruri de pat, puteau fi puse la dispoziție de autoritățile locale, dacă ele posedau astfel de obiecte. Aceste livrări de bunuri puteau fi efectuate numai în vederea folosirii temporare de către unitățile militare sovietice, cu restituirea ulterioară a lor, adică în cadrul prestării de servicii în domeniul dotării locuințelor ofițerești, însă, nu ca o furnizare pentru folosirea permanentă. În ceea ce privește unitățile izolate, având ca obiect echiparea lor, autoritățile românești locale nu erau obligate să le satisfacă, întrucât acestea se livrau în cadrul centralizării, adică prin organele centrale⁶²⁰.

⁶¹⁷ *Ibidem*, f. 57.

⁶¹⁸ *Ibidem*, dosarul 202/1944 -1945, f. 2.

⁶¹⁹ *Ibidem*, f. 18.

⁶²⁰ *Ibidem*, f. 57.

La 21 decembrie 1944 se publica în Monitorul Oficial Decretul lege și dispozițiile Comisiei Române de Armistițiu prin care trebuiau respectate următoarele:

- toate navele de comerț sub pavilion românesc precum: nave de pasageri, remorhere, șlepuri motoare, tancuri, motoare, șlepuri, ceamuri, drage și elevatoare erau administrate și exploatate de către Agenția Comercială N.F.R. și Societatea S.R.D. după tabelele anexate deciziei.

- toate navele fluviale tehnice sub pavilion român să fie exploatate astfel: navele pentru întreținere și menținerea navigației, precum și acelea de salvare, de către Direcția Serviciului Hidraulic din Administrația comercială P.C.A.; navele pentru întreținerea și menținerea navigației pe Dunărea Maritimă de către Direcția Dunării Maritime; navele de pescuit și transportat peștele, aparținând statului, cât și cele aparținând particularilor, de către Administrația Pescăriilor Statului P.A.R.I.D.

Organizarea și dirijarea transporturilor fluviale pentru nevoile armatei sovietice și române precum și transporturile naționale se efectuau numai de secția a 6-a de transporturi din Statul Major a Marinei. Secția a 6-a Transporturi primea direct toate cererile de transporturi din partea organelor militare sovietice și române, precum și din partea autorităților române, de asemenea, toate nevoile de transport ale particularilor erau comunicate acestei secții. Repartizarea acestor transporturi era făcută de către secția a 6-a Transporturi, împreună cu delegații Navigației Fluviale Române, ai Societății S.R.D. precum și ai armatorilor particulari.

Societățile particulare și proprietarii particulari ai navelor enumerate în articolul 1, erau obligați ca personal sau prin comandanții navelor să pună la dispoziție societății S.R.D. în termen de 10 zile navele, prin încheierea unui proces verbal de către căpitănia portului. Proprietarii navelor enumerate la articolul 2 erau obligați ca personal sau prin comandanții navelor să pună la dispoziția Administrației Pescăriei Statului în termen de 10 zile navele lor, prin încheierea de proces verbal de către căpitănia portului.

Toate operațiunilor de încărcare, descărcare și transport erau ordonate de secția 6 transporturi, iar armatorii erau datori să-și dea întregul lor concurs, personal și prin echipajele navelor. Ei erau obligați și rămăneau responsabili pentru menținerea navelor în stare bună de navigabilitate, a avea echipajul și inventarul necesar complet și a plăti echipajele la zi. Riscul de navigație privea pe armator.

Plata chiriilor navelor sub pavilion românesc și modul de administrare al acestor nave se reglementa printr-o decizie ministerială⁶²¹.

La 1 martie 1945 s-a constatat faptul că un număr de 133 de vase sub pavilion german, francez, sovietic, român, sârb, ungar, bulgar, ceh au fost scufundate și pe Dunăre erau epave. Situația era necesară pentru începerea lucrărilor de ranfluare a navelor, cât și pentru stabilirea regimului juridic în care se încadrau epavele după salvare⁶²².

În 1945 navele aflate în exploatarea temporară a Înaltului Comandament sovietic s-au repartizat Agenției N.F.R. (23 șlepuri și 27 șalupe remorhere și șalupe de tracțiune) și Societății S.R.D. (2 remorhere, 23 șlepuri, 11 șalupe remorhere și șalupe de tracțiune) pentru administrare⁶²³.

În anul 1945 Agenția S.R.D. administra 4 vase pasagere, 17 remorhere, 3 șlepuri motor, 22 tancuri, 5 elevatoare, 4 drage, 27 ceamuri, 100 șlepuri, 5 pontoane – șlepuri pontoane, 2 vase pompă, 1 vas de vânătoare, total 199 vase⁶²⁴ și Agenția N.F.R. administra 8 vase pasageri, 16 remorhere, 1 șlep motor, 21 tancuri, 4 elevatoare, 26 ceamuri, 4 drage, 109 șlepuri, 8 șlepuri pontoane, 2 vase pompă, total 199 vase⁶²⁵.

Prin circulara emisă la 18 aprilie 1945, Serviciul Hidraulic al Bulgariei făcea cunoscut faptul că pe Dunăre și pe malul bulgar s-au instalat faruri și geamanduri, după necesitate: geamandură neagră simplă la km 748/800; farul Ursoaia la km 752; geamandură neagră luminoasă la km 755/150; farul Arcer la km 768; farul Simenovo la km 775/800; scondru cu disc negru alb la km 777; geamandură neagră luminoasă la km 782; geamandură simplă la km 809; scondru cu disc negru la km 810/900; geamandură neagră luminoasă la km 840/700; farul Cudelin la km 840; geamandură neagră albă simplă la km 789/900⁶²⁶.

La 28 aprilie 1945 autoritățile locale portuare erau anunțate că Agențiile locale N.S.S.N. (Agenția Sovietică de Navigație) din porturi vor beneficia de personal marinăresc. La nevoie, se adresau Căpităniilor de port acestea având obligația să repartizeze personal, cu condiția să ceară avizul sindicatelor locale⁶²⁷.

⁶²¹ *Ibidem*, f. 49.

⁶²² *Ibidem*, f. 91-93.

⁶²³ *Ibidem*, f. 97-98.

⁶²⁴ *Ibidem*, f. 26-27.

⁶²⁵ *Ibidem*, f. 35-41.

⁶²⁶ *Ibidem*, f. 110.

⁶²⁷ *Ibidem*, f. 118.

Pe lângă obligația de a repartiza personal Agenției Sovietice de Navigație la nevoie, Căpitania Portului trebuia să organizeze munca în port, conform circularei din 9 mai 1945, astfel:

- încărcarea șlepurilor cu cereale pentru U.R.S.S. să se facă cât se poate de urgent.

- trebuiau să contacteze sindicatul muncitorilor din port pentru repartizarea poștelor de muncitori.

- se puneau la dispoziție câte poște de muncitori erau necesare, atât ziua cât și noaptea, în toate zilele săptămânii, inclusiv duminicile și sărbători, pentru a se asigura încărcarea unui șlep în aproximativ 24 ore.

- să se pună la dispoziție sculele necesare acestor încărcări, pentru rezolvarea tuturor urgențelor.

- trebuiau repartizați funcționari care să controleze toate activitățile, pentru a fi duse la îndeplinire⁶²⁸.

Alte instrucțiuni referitoare la activitatea împuterniciților Comisie Aliate de Control din provincie, județe, ale comandanților militari din centrele populate și la raporturile reciproce ale lor cu organele administrative române din localitate, priveau împuternicitul Comisiei Aliate de Control din provincie, județ, care îndeplinea în limitele teritoriale controlul de fapt asupra executării exacte a Convenției de Armistițiu cu România și executa instrucțiunile și dispozițiile date de către Comisia Aliată de Control, iar la punctele populate și în orașe, unde nu exista Comandant Militar, îndeplinea și funcțiunile lui⁶²⁹.

Din situația raportată Direcției Superioare a Transporturilor București, întocmită de către Căpitanul portului Tulcea, constatăm că în anul 1945 portul Tulcea beneficia de muncitori care puteau lucra atât ziua cât și noaptea, portul dispunând de instalație de lumină electrică. Capacitatea de încărcare (ziua și noaptea) cu cei 200 muncitori de port și 70 căruțași era de 70-80 vagoane.

Portul dispunea de 4 dane fluviale, 1 dană maritimă și 2 dane fluviale utilizabile direct la stația C.F.R., în vagoane; practic se lucra în 3 dane fluviale⁶³⁰.

În urma conferinței la care au participat împuternicitul Comisiei de Control Sovietice din orașul Tulcea, reprezentantul Comandamentului Marinei de Război Sovietice, reprezentanții autorităților românești din Tulcea, autoritățile conducătoare din portul Tulcea, la data de 8 ianuarie 1945 s-a încheiat un protocol pe a cărui ordine de zi figura pregătirea portului Tulcea în vederea

⁶²⁸ *Ibidem*, f. 129.

⁶²⁹ *Ibidem*, f. 76-78.

⁶³⁰ *Ibidem*, dosar 203/1945, f. 45.

transporturilor militare în timpul verii și organizarea reparațiilor pe timpul iernii.

Această pregătire consta în:

- organizarea unui contingent permanent de căruțe pentru asigurarea transporturile normale necesare în portul Tulcea.

- se dădea un contingent permanent de 200 muncitori și 50 căruțe care trebuia să fie permanent la dispoziția portului pentru asigurarea lucrărilor în port; în caz de nevoie se suplimenta cu 200 muncitori și se mobilizau toate mijloacele de transport din orașul Tulcea.

- pregătirea șlepurilor pentru trecere și schimbarea punților de lemn; repararea pontonului S.R.D.

- înființarea în portul Tulcea a unui inventar necesar portului (schele, scări, parâme).

- situația catastrofală a cheiului portului Tulcea și măsuri ce se puteau lua contra alunecării acestuia.

- organizarea în portul Tulcea a unei stațiuni de scafandri și punerea la dispoziție a unui grui pentru 7-8 tone.

- repararea și punerea în regulă a magaziilor din portul Tulcea; reparația remorcherului "Petros" care lucra în port.

- înființarea bazei materiale, carburanți, lubrifianți.

- organizarea serviciului de pilotaj și înființarea unei stații permanente de pilotaj în portul Tulcea.

- organizarea Gării Maritime în portul Tulcea pentru călătorii militari⁶³¹.

Muncitorii manuali din portul Tulcea lucrau pentru Armata Rusă, încărcau sau descărcuau materiale, tractoare, echipament, alimente, pește în diverse ambarcațiuni, tunuri, tractoare și provizii, aceste servicii fiind plătite tuturor muncitorilor cu aceeași sumă, fără a se face diferențe. În luna ianuarie 1945 se efectuau descărcări de cartofi și pește în magaziile din oraș. Muncitorii primeau fiecare sumă fixă, plata se făcea la zi. Bineînțeles că se mai percepea și cota patronală. Aceste munci erau autorizate de către căpitanul portului, motivat de ordinul circular nr. 12.434 și 13.198/1944 al Direcției Marinei Comerciale⁶³².

La sfârșitul anului 1944 armata sovietică a luat de la personalul navigabil din Cernavodă obiecte de îmbrăcăminte și lenjerie: lui Georgescu Matei - agent N.F.R. Cernavodă obiecte în valoare de 120.000 lei; lui Mateescu Nicolae - cârmaci al șlepurii NFR 817, obiecte în valoare de 75.000 lei; lui Cornea Ion -

⁶³¹ *Ibidem*, f. 73-76.

⁶³² *Ibidem*, dosar 219/1945, f. 1-33.

marinarul șleplului NFR 775, obiecte în valoare de 80.000 lei; valoarea totală 275.000 lei.

În același document se menționează situația lenjeriei luată de către armata sovietică, lenjerie în valoare de 50.000.000 lei: 300 bucăți cearșaf de pat și 500 bucăți cearșaf de plapumă, 600 fețe de pernă, 400 șervete și prosoape, toate acestea din depozitele sau navele Galați.

Pe lângă obiectele de lenjerie intimă sau de pat luate, s-au mutat diverse mărfuri din navele în care se aflau depozitate, care aparțineau Agenției N.F.R., Agenției S.M.R. și persoanelor particulare, spre diverse destinații: din Șleplul NFR 8.165 s-au ridicat 500.000 kg mazăre cu o valoare de 15.000.000 lei; din Șleplul Răutu s-au ridicat 800.000 kg orz cu o valoare de 12.000.000 lei – încărcător Oficiul Național General; din Șleplul NFR s-au ridicat 35.000 kg efecte strămutate cu o valoare de 2.100.000 lei; totalul general al mărfurilor ridicate având o valoare de 29.100.000 lei.

Documentele de arhivă menționează situația combustibilului și a materialelor luate de armata sovietică cu specificarea valorii la data de 1 noiembrie 1944: 9.200.000 kg păcură cu o valoare de 73.600.000 lei, loc depozitare Giurgiu, tanc N.F.R. 363; 600.000 kg motorină cu o valoare de 7.200.000 lei, loc depozitare Giurgiu, tanc NFR 666; 40.000 kg cărbune cu o valoare de 400.000 lei, loc depozitare Brăila; 15.000 kg pitură cu o valoare de 1.500.000 lei, loc depozitare Galați; 5.000 kg miniu de plumb cu o valoare 500.000 lei, loc depozitare Brăila, Șlep NFR 8160⁶³³.

Armata sovietică nu s-a rezumat doar la o serie de bunuri materiale (lenjerie, diverse mărfuri), aceasta a ridicat un număr de nave pasagere și remorchere din porturile Călărași (pasager Ștefan cel Mare 800 H.P.), Brăila (pasager Brâncoveanu 400 H.P.; pasager Independența 100 H.P.), Giurgiu (pasager Grigore Manu 600 H.P.; remorcher Dragoș 650 H.P.; șlep-motor Jiul 1000 H.P.; tancuri-motor Dir. Ștefănescu 1400 H.P.; Dir. Carp 1400 H.P.), Oltenița (remorcher Traian 1500 H.P.), Orșova (șleपुरi-motor Bistrița 1000 H.P.) cu o valoare totală de 960.000.000 lei⁶³⁴.

În perioada 1943-1945 în zona portului Tulcea s-au scufundat un număr semnificativ de nave după cum urmează:

- vaporul de pasageri "Mihai Viteazul", sub pavilion românesc, scufundat la mila 48, jumătate lovit de mină, situație consemnată în procesul verbal numărul 1461 din 31 mai 1943;

⁶³³ *Ibidem*, dosar 202/ 1944 – 1945, f. 4-5.

⁶³⁴ *Ibidem*, f. 3.

- șlepul "Dunărea" și șlepul "Caliopi" ambele scufundate la mila 47,800, lovite de mine, consemnat în procesul verbal trimis cu raportul numărul 1587 din 11 iunie 1943;

- ceamul S.N.S. 786 scufundat la mila 22,500, lovit de o mină, consemnat în procesul verbal trimis cu raportul din 30 octombrie 1943.

- tancurile Mișu și Balț, românești, înecate accidental pe canalului Sfântul Gheorghe, la Carasuhatul de Sus.

- șlepul N.F.R. 506 lovit de bombardament în portul Sulina, adus la Tulcea, legat la mal la mila 35, consemnat în procesul verbal numărul 1734 din 30 noiembrie 1945: pupa în apă, prova ridicată pe mal⁶³⁵.

Pentru perioada anilor 1937-1942 se păstrează în fondul Vămii Tulcea situația mărfurilor ieșite și intrate în cabotaj din portul Tulcea către și din alte puncte ale țării⁶³⁶:

Mărfuri ieșite	cantitate (kg)
porumb	5.019.500
orz	23.448.500
tărâțe	420.000
muștar	2.290.000
secară	166.800
rapiță	3.501.000
turte	4.305.000
lână	131.000
fasole	486.200
lemnărie	5.574.000
măzărliche	2.973.000
semințe in	673.000
mazăre	261.000
diverse mărfuri	821.000
semințe floarea soarelui	473.000
mei	977.000
pește	27.000
piatră	28.978.000

⁶³⁵ *Ibidem*, f. 95.

⁶³⁶ *Ibidem*, Fond Vama Tulcea, dosar 2/1943 – 1944, f. 62-63.

Mărfuri intrate	cantitate (kg)
petrolifere	5.686.000
făină	6.613.600
ciment	3.645.000
diverse	13.355.000
extract tanin	123.000
cereale	2.980.000
cherestea	1.496.000
turte	100.000
lemn foc	8.761.000
lemn brad	4.198.000
rapiță	100.000
semințe floarea soarelui	400.000
mazăre	40.000

În aceeași perioadă au plecat (cu permisiuni de transport la alte puncte ale țării) următoarele mărfuri: nisip – 220.000 kg; lemne foc – 154.000 kg; var – 353.500 kg; răzături – 237.000 kg; cherestea – 266.000 kg; pește – 393.800 kg; diverse – 6.385.100 kg; talpă – 698.000 kg; făină – 1.010.500 kg; cereale – 489.000 kg; piatră – 119.572.000 kg⁶³⁷.

Șlepul ”Gabronov”, sub pavilion rus, a încărcat pe 21-27 noiembrie 1944 în portul Tulcea materiale militare, iar șlepul ”Petriș”, sub pavilion român, a descărcat materiale militare la ora 19; șlepul ”Ester”, sub pavilion român, a descărcat materiale militare la ora 7; șlepul S.D.P. 700, sub pavilion slovac, a descărcat materiale sovietice la ora 15⁶³⁸.

Remorcherul ”Petros”, sub pavilion elen, a necesitat reparații, din exploatare a ieșit în data de 17.11.1944 la ora 17, reparația a început în portul Tulcea la data de 19 noiembrie 1944, ora 7. Caracterul reparației – elice, bușe, scoaterea pe mal cu pupa.

Șalupa D.M.C. nr. 4, sub pavilion românesc, a ieșit din exploatare la data de 16 noiembrie 1944 la orele 17.30, reparația a început în data de 17 noiembrie 1944 la orele 8. Caracterul reparației: revizuirea motorului, repararea magnetoului cabină, axul cârmei și elicei.

⁶³⁷ *Ibidem*, f. 64.

⁶³⁸ *Ibidem*, *Fond Căpitania Portului Tulcea*, dosar 196/ 1944, f. 18

Pilotina "Șoimul", sub pavilion românesc, a ieșit din exploatare la data de 12 noiembrie 1944 la orele 8, în data de 17 noiembrie 1944 orele 9 au început reparațiile și la data de 23 noiembrie 1944 s-au finalizat. Caracterul reparației: revizuirea tuburilor la căldare⁶³⁹.

În lunile noiembrie-decembrie ale anului 1944 din portul Tulcea au plecat un număr însemnat de nave sub diferite pavilioane și încărcate cu diverse materiale după cum urmează: nava "Sulandra" cu remorcherul "Sfântul Gheorghe", sub pavilion român, a plecat spre portul Sulina; remorcherul "Racovscki", sub pavilion bulgar, a plecat spre portul Sulina cu o remorcă și două pontoane S.H. nr. 3 și 4; remorcherul "Maria Luisa", sub pavilion bulgar, a plecat spre portul Ismail cu remorca șlep "Gabrovov"; nava "Delta" DDM, sub pavilion român, a plecat spre portul Sulina; remorcherul "Maria Luisa", sub pavilion bulgar, a plecat spre portul Ismail cu remorcă și 2 șlepuri; șlepu "Ester", sub pavilion bulgar, a plecat spre Ismail; șlepu "Petriș", sub pavilion bulgar a plecat spre Ismail; nava "Salandra", cu remorcherul "Sfântul Gheorghe", sub pavilion român, a plecat spre portul Socaniciu cu remorcă șlep; remorcherul "România", sub pavilion român, a plecat spre Sulina; remorcherul "Maria Luisa", sub pavilion bulgar, a plecat spre Ismail - poștă militară cu remorcher; șlepu NFR 7.114, sub pavilion român, a plecat spre Ismail; nava "Delta" DDM, sub pavilion român, a plecat spre portul Galați; remorcherul "Maria Luisa", sub pavilion bulgar, a plecat spre Ismail cu militari sovietici; șalupa DDM "Marheinike", sub pavilion român, a plecat spre portul Sulina; remorcherul "Dr. Antipa", sub pavilion român, a plecat spre portul Ismail; remorcherul "Maria Luisa", sub pavilion bulgar, a plecat spre portul Ismail de mai multe ori cu remorcă; șlepu NFR 7.114, sub pavilion român, a plecat spre Ismail de mai multe ori încărcat cu camioane și mașini, 2 mașini și o căruță sovietică; cargobotul "Sutcov", sub pavilion rus, a plecat spre portul Sulina cu militari și pasageri; remorcherul "Sofia", sub pavilion român, a plecat spre Sulina la remorca lui Sutcov; șlepu IRP 7.205, sub pavilion slovac, spre portul Ismail cu trupă sovietică⁶⁴⁰; șlepu NFR 7.112, sub pavilion român, pleacă spre Ismail în mai multe ocazii cu camioane și materiale, 5 camioane, materiale sovietice; remorcherul "Dunărea" pleacă spre Brăila; șlepu IRP 26.732, sub pavilion slovac, pleacă spre portul Ismail cu materiale sovietice; remorcherul "România", sub pavilion român, spre portul Sulina; salandra "Amur", sub pavilion rus, spre Ismail; draga "Midia", sub pavilion rus, spre Ismail;

⁶³⁹ *Ibidem*, f. 19-20.

⁶⁴⁰ *Ibidem*, f. 17, 32, 34.

remorcherul Dr. Antipa încărcat cu militari, remorcherul "D-ța Florica", încărcat cu militari, a plecat spre Ismail; motorul "Talpa" a plecat spre Sulina încărcat cu militari; remorcherul "Maria-Luiza", sub pavilion bulgar, cu remorcă, șleplul NFR 7.112 sub pavilion român cu remorcă, șleplul CSDP 7205, sub pavilion cehoslovac, cu remorcă - au plecat spre Ismail; remorcherul "Doroteia", sub pavilion rus, încărcat cu militari a plecat spre Ismail; șleplul NFR 7112 a efectuat trei curse spre Ismail, încărcat cu materiale și remorcă; nava "Pr. Mihai" a plecat spre Ismail încărcat cu militari ruși; remorcherul "Maria-Luiza", sub pavilion bulgar, a efectuat două curse spre Ismail, încărcat cu remorcă, ducând militari; nava "Vastel", sub pavilion rus, a plecat spre Ismail; tancul "Mast Nicol 68", sub pavilion rus, a plecat cu remorcă spre portul Ismail⁶⁴¹; remorcherul "România" a plecat spre Brăila, încărcat cu militari sovietici; șalupa "Șoimul" și remorcherul "Șotru" au plecat spre Ismail; remorcherul rus VVSG 36 a plecat spre Sulina, încărcat cu pasageri; remorcherul rus "Doroteia" a plecat spre Sulina; nava SRD "Anghel Saligny" cu remorcă, șleplul NFR 7112 cu materiale și militari, șleplul NFR 7112 cu materiale sovietice - au plecat spre Ismail; remorcherul "România" a plecat spre Sulina, încărcat cu militari sovietici și șleplul D.2; șleplul NFR 7112 a plecat spre Ismail, cu militari și mașini sovietice; cargoboturile rusești "Altai" și VCP 5 (cu 5 pasageri), remorcherele "Banat" și "Dionisia", șleplul CHR 822 cu remorcă, pontonul DDM - au plecat spre Sulina; nava "Anghel Saligny" cu remorcă, șleplul NFR 7112 cu mașini, remorcherul "Dr. Antipa" cu remorcă, șalupa DMC 11 cu militari sovietici, nava SRD "Pr. Mihai" cu remorcă și soldați sovietici, șleplul slav CSDP 7003 cu piei de oaie și mașini - au plecat spre Ismail⁶⁴²; nava SRD "Anghel Saligny" a plecat spre Ismail cu remorcă; șleplul NFR 7112 a plecat spre Ismail încărcat cu mașini și vite, iar în data de 22 decembrie a efectuat o cursă spre Ismail încărcat cu soldați sovietici; șleplul NFR 7112 a plecat spre Ismail încărcat cu diverse mărfuri; remorcherul "Dionisia" a plecat spre Isaccea; remorcherul "România" a plecat spre Sulina cu remorcă; șleplul rus UVSG a plecat spre Sulina cu mașini; remorcherul grec "Adrianopol" a plecat spre Sulina cu remorcă; șleplul rus "Trihati" a plecat spre Sulina; șleplul NFR 7112 a plecat spre Ismail cu căruțe și mașini⁶⁴³; - nava SRD "Anghel Saligny" cu remorcă, șleplul NFR 7112 cu mașini și soldați ruși, cargobotul rus UCP 5, cargobotul rus "Altai", șalupa DMC 11 au plecat spre

⁶⁴¹ *Ibidem.*

⁶⁴² *Ibidem*, f. 54.

⁶⁴³ *Ibidem*, f. 68.

Ismail; remorcherul "Dionisia" cu remorcă, șlepul CNR 822 cu mahona nr. 3, cu lemne de foc - au plecat spre Socariciu; remorcherul "Banat" și nava SRD "Pr. Mihai" cu soldați sovietici au plecat spre Galați; remorcherul "Dionisia" a plecat spre Isaccea; remorcherul "Dr. Antipas", nava hidr. "Delta" DDM, remorcherul "România" cu remorcă și soldați, șlepul rus UVSG 311 cu o mașină - au plecat spre Sulina⁶⁴⁴.

În luna decembrie 1944 în portul Tulcea au sosit diverse nave sub pavilioane diferite, cu diverse încărcături la bord:

- șalupa DDM "Marheiniche" a sosit de la Sulina pentru instalat farurile; salandra "Sf. Gheorghe" a sosit de la Sulina încărcat cu militari sovietici; remorcherul "Domnița Florica SH" a sosit de la Sulina cu militari sovietici; remorcherul "Dr. Antipa" a sosit de la Isaccea fără încărcătură;

- șalupa rusească DMC 11 a sosit de la Ismail încărcată cu militari sovietici; remorcherul rus "Vassel" a sosit de la Ismail cu militari sovietici; remorcherul bulgar "Maria Luiza" a sosit de la Ismail cu remorcă;

- șlepul NFR 7112 a sosit de la Ismail cu materiale militare; vasul costier rus "Doroteia" a sosit de la Sulina, fără încărcătură; remorcherul bulgar "Maria Luiza" a sosit de la Ismail, cu militari;

- remorcherul "Domnița Florica SH" a sosit de la Ismail cu militari; remorcherul "România" a sosit de la Sulina, cu militari și remorcă; motorul "Talpa" a sosit de la Sulina, cu militari și remorcă;

- nava pasageri "Regele Mihai" a sosit de la Turnu-Severin, cu răniți sovietici; șalupa DDM "Pescăruș" a sosit de la Isaccea, fără încărcătură; remorcherul "Maria Luiza" a sosit de la Ismail, cu militari și remorcă;

- șlepul NFR 7112 a efectuat două curse de la Ismail, cu materiale militare și militari ruși; remorcherul "România" a sosit de la Sulina, cu militari ruși; nava costieră rusă "Doroteia" a sosit de la Ismail, cu militari ruși⁶⁴⁵.

- remorcherul rus "Patroschi", șlepul belgian "Bruxel", draga "Midia", draga "Delta", nava SRD "Anghel Saligny", șlepul NFR 7112, remorcherul "România", șlepul D. 2 - au efectuat curse de la Ismail la Tulcea, încărcate cu remorcă, materiale, militari⁶⁴⁶.

⁶⁴⁴ *Ibidem*, f. 55.

⁶⁴⁵ *Ibidem*, f. 42.

⁶⁴⁶ *Ibidem*, f. 56.

- nava SRD "Anghel Saligny" a efectuat cinci curse de la Ismail la Tulcea, încărcată cu militari și remorcă; șlepul NFR 7112 a efectuat cinci curse de la Ismail la Tulcea, încărcat cu mașini, militari, materiale, soldați sovietici;

- nava pasageri SRD "Pr. Mihai" a sosit de la Ismail, încărcat cu militari; remorcherul "Dr Antipa" a sosit de la Reni, cu remorcă; șlepul grec "Aias" a sosit de la Reni, încărcat cu grinzi de brad; șalupa DDM "Marheiniche" a sosit de la Sulina, încărcată cu militari; remorcherul "Dr. Antipa" a sosit de la Sulina, încărcat cu militari; draga DDM "Chilia" a sosit de la Brăila, cu remorcă; șlepul ungar TR. nr. 1208 a sosit de la Brăila, încărcat cu 828.469 kg grâu; șlepul SRD 51 a sosit din Brăila, încărcat cu 671.531 kg grâu; șlepul NFR 620 a sosit din Brăila, încărcat cu 54.818 kg grâu; remorcherul "România" și remorcherul grec "Adrianopol" au sosit de la Sulina, încărcate cu soldați sovietici⁶⁴⁷.

- remorcherul bulgar "Maria Luiza" a sosit de la Ismail, cu remorcă și militari ruși; șlepul NFR 112 puntat a sosit de la Ismail, cu mașini, materiale militare sovietice; remorcherul rus "Lord" a sosit din Sulina, cu militari ruși; șlepul NFR 112 a sosit din Ismail, cu mașini și materiale militare sovietice; remorcherul rus C. 3 a sosit de la Ismail, încărcat cu militari ruși; barcazul motor nr. 6 rusec a sosit de la Ismail, cu militari ruși; șlepul puntat NFR 7112 a sosit de la Ismail, în data de 30 noiembrie, cu mașini sovietice; remorcherul "Gr. Antipa" a sosit de la Ismail; cargobotul rus "Sutvov" a sosit de la Ismail, cu remorcă; remorcherul "Sofia" a sosit de la Ismail, fără încărcătură; șlepul slovac IRD 7205 a sosit de la Ismail, cu trupă sovietică și remorcă; șlepul puntat NFR 7112 a efectuat două curse de la Ismail în portul Tulcea, încărcat cu camioane și vehicule militare, în data de 4 decembrie a sosit de la Ismail încărcat cu materiale și vehicule rusești; salandra "Sf. Gheorghe" a sosit de la Socariciu, încărcat cu refugiați; șlepul motor "Talpa" a sosit de la Sulina, încărcat cu militari ruși; șlepul slovac CSDP 7205 a sosit de la Ismail, încărcat cu materiale și vehicule rusești; remorcherul "România" a sosit de la Sulina, cu militari ruși⁶⁴⁸.

În portul Tulcea, în perioada 30 noiembrie - 31 decembrie 1944 s-au încărcat și descărcat diverse ambarcațiuni (cu diferite mărfuri):

- șlepul NFR 7112 la data de 30 noiembrie 1944; șlepul NFR 7112 la 1 decembrie 1944 a încărcat 2 camioane și o căruță, la data de 3 decembrie 1944,

⁶⁴⁷ *Ibidem*, f. 66.

⁶⁴⁸ *Ibidem*, f. 30-31.

ora 13.45, a încărcat 5 camioane, la data de 4 decembrie, ora 14, a încărcat materiale sovietice;

- șlepul IRD 26731 a încărcat materiale sovietice în data de 4 decembrie 1944, orele 14; șlepul CSDP 7003 în data de 28 noiembrie 1944, la orele 8, a descărcat materiale militare sovietice;

- șlepul NFR 7112 a descărcat la data de 30 noiembrie 1944, orele 11.30, materiale sovietice; șlepul NFR 7112 a încărcat în 30.11.1944 materiale sovietice, în 1.12.1944 camioane, în 3.12.1944 camioane și militari ruși;

- șlepul IRP 26731 a încărcat în data de 3.12.1944 vehicule și militari ruși; șlepul CSDP 7205 la data de 4.12.1944 a încărcat materiale sovietice⁶⁴⁹.

Nici anul 1945 nu a fost lipsit de traficul diverselor nave care încărcău sau descărcău materiale, astfel că în perioada 10-16 aprilie 1945 în portul Tulcea s-au încărcat materiale după cum urmează:

- șlepul IRP 26619 în data de 10.04.1945 a încărcat șine de fier CFR; șlepul IRP 67158 a încărcat în data de 11.04.1945-13.04.1945 șine de fier CFR;

- șlepul IRP 67158 a încărcat în data de 12.04.1945 șine de fier CFR; șlepul CNR 822 a încărcat cărbune în data de 14.04.1945; șlepul "Gironde" a încărcat, în perioada 14-16.04.1945, grâu și 120 vagoane alte cereale.

Cursele Agențiilor NFR și SRD au continuat între porturile naționale Tulcea, Brăila, Sulina; pe lângă acestea au sosit în perioada 10-17 aprilie 1945 în portul Tulcea, din portul Ismail, nave cu diverse încărcături la bord:

- nava NFR Tulcea a efectuat două curse de la Brăila cu pasageri; nava SRD "Anghel Saligny" a efectuat două curse de la Brăila cu pasageri;

- remorcherul rus "Eugenia" cu remorcă șlep IRD 26619 a sosit cu șine CFR de la Ismail; remorcherul rus "Caraiman", cu 2 șlepuri la remorcă, a sosit de la Sulina și de la Ismail; șlepul rus 67158 IRP a sosit încărcat cu șine CFR de la Ismail;

- remorcherul "Eugenia", sub pavilion rus, a sosit încărcat cu militari de la Ismail; remorcherul MF 5, sub pavilion sovietic, a sosit cu remorcă de la Sulina;

- șlepul IRP 67158 sovietic a sosit cu materiale de la Sulina; remorcherele sovietice "Caraiman" și "Eugenia" au sosit de la Ismail;

- nava NFR Tulcea a sosit cu pasageri de la Brăila; remorcherul North sovietic, remorcherul "Delta Dunării" și "Trotușul" au sosit de la Ismail;

⁶⁴⁹ *Ibidem*, f. 33-34.

- nava "Anghel Saligny" a sosit de la Galați cu pasageri; nava DDM "Delta" a sosit cu pasageri de la Sulina; remorcherul sovietic "Caraiman" a sosit cu remorcă de la Sulina; nava NFR Tulcea a sosit cu pasageri de la Brăila în data de 13.04.1945;

- remorcherul sovietic "Caraiman" a sosit de la Sulina; nava "Anghel Saligny" a sosit cu pasageri de la Brăila în data de 14 aprilie;

- au sosit în portul Tulcea remorcherul "Dr. Antipa" a sosit cu remorcă de la Socariciu; mahonele 3 - 6, draga absorbantă, pontonul cazarmă nr. 6, bancul "Parid" nr. 1, pontonul tubular;

- remorcherul sovietic "Saraiman" a sosit de la Sulina; șalupa DDM "Magnuser" a sosit de la Galați cu pasageri; nava NFR "Tulcea" a sosit de la Brăila cu pasageri;

- remorcherul sovietic "Caraiman" a sosit de la Sulina cu remorcă; șlepur 648 IRP sovietic a sosit de la Sulina⁶⁵⁰.

Din raportările căpitanului I. Jurist și al ofițerului de port I. Măldărescu se constată aspecte legate de activitățile desfășurate în portul Tulcea în perioada 1 august 1944-1 aprilie 1945. Astfel, între 1-24 august 1944 nu au fost semnalate evenimente importante, doar treceri de răniți cu șlepurile dinspre Ismail spre Tulcea; 24 august 1944, prima zi de armistițiu, se retrăgeau dinspre Ismail pe Dunăre cu șlepuri remorcate și pe uscat prin satele Lascăr Catargiu și Regele Carol trupe românești și germane. În aceeași zi la ora 12 s-a primit un comunicat din partea Comandamentului Militar al Portului Tulcea prin care se preciza faptul că Remorcherul SRD a fost bombardat și scufundat în portul Sulina de către aviația sovietică.

Între 24 și 25 august în port a fost o mare aglomerare de trupe române și germane. Cele românești se debarcau cu destinația de regrupare, iar cele germane se îmbarcau pe vase de-ale lor pentru retragerea pe Dunăre în sus.

La 25 August 1944, ora 3 dimineața, se îmbarcă în port, cu destinația Chilia Veche, 4 șlepuri punctate NFR cu trupă din Batalionul 4 de Grăniceri din Regimentul 5. Convoiul a fost surprins pe la ora 11 navigând pe brațul Chilia și atacat de aviația sovietică. A fost scufundat numai remorcherul elen "Doamna" ce remorca șlepurile. De asemenea, pe brațul Chilia, remorcherul "G. Portolo" a fost atacat, comandantul acestui remorcher a fost omorât. În aceeași zi trupele sovietice au intrat în orașul Ismail.

⁶⁵⁰ *Ibidem*, dosar 202/1944-1945, f. 103-104.

26 august 1944: sosește, din portul Ismail, o șalupă mare, rusească, de război, care era armată cu tunuri și cu arme Cатуша, din care au debarcat 28 generali sovietici înconjurați de mai mulți soldați înarmați cu pistoale și mitraliere; au făcut recunoașterea portului, apoi au plecat în oraș. Puțin după plecarea acestei șalupe au mai venit altele, care au acostat la pontonul din fața Căpitaniei unde au stat până dimineață, semnalizând pe timpul nopții.

27 august 1944, pe la ora 5 dimineața, un avion german a mitraliat portul trăgând asupra navelor din port și rănind 3 soldați români. La ora 10 sosește o navă rusească cu 2 maiori, acostează în port; populația i-a primit cu bucurie și flori, iar primarul a predat orașul și a anunțat liniște completă.

În ziua de 28 august a început trecerea armatelor sovietice.

În 29 august s-a înființat Comandamentul sovietic și a început captura navelor ce se aflau în port.

La 30 august s-a cerut armarea remorcherul SRD 3 cu personal marinăresc.

La 31 august Comandamentul militar sovietic a solicitat să i se pună la dispoziția Căpitania și locuința Căpitanului de port.

La 15 septembrie 1944 s-a montat un pod de nave peste Dunăre. Acest pod se deschidea când treceau nave cu materiale dinspre Sulina. Podul s-a demontat pe la sfârșitul lunii octombrie, în urma cărui pod armatele ce mai soseau treceau cu poduri și bărci. Prin luna octombrie se proiecta a se face în port o cale ferată care să lege Tulcea cu Lascăr Catargiu – Ismail. În acest scop s-au adus mii de traverse și șine de cale ferată. Mai târziu s-a renunțat și tot materialul a fost ridicat treptat și dus în alte localități.

Până la 30 martie 1945 s-au constatat doar treceri de trupe dinspre Ismail și spre Ismail⁶⁵¹. Astfel de raportări se solicitau cu scopul de a cunoaște situația de după război, retragerea trupelor germane, încheierea armistițiului și sosirea trupelor rusești.

Pentru anul 1947, luna aprilie, situația de zile lucrate și de venituri ale muncitorilor din portul Tulcea se prezenta astfel: 187 muncitori manuali, 23.641 lei lefuri, coeficientul de utilizare în timpul lunii 31%; 92 căruțași, 99.273 veniturile lor, coeficientul de utilizare în timpul lunii 40%. Situația poartă semnătura căpitanului de port Cociaș V. și a șefului biroului mișcării navelor, Chiriță⁶⁵².

Mișcarea portului Tulcea în 1948: nave intrate la uscat și pe categorii de mărfuri descărcate – 338 tone produse petroliere, 10.719 tone lemn, 1.276 tone

⁶⁵¹ *Ibidem*, f. 206-207.

⁶⁵² *Ibidem*, dosar 255/1947, f. 6.

piatră, nisip, minereu, ciment, metale, 2.557 tone alimente, coloniale, băuturi, 101 tone fierărie, mașini, accesorii, 115 tone diverse mărfuri, 22.144 pasageri debarcați.

Mărfuri încărcate: 2.361 tone cereale și derivate, 54 tone produse petroliere, 874 tone lemn, 25.262 tone piatră, nisip, minereu, ciment, metale, 1.299 tone alimente, coloniale, băuturi, 44 tone fierărie, mașini, accesorii, 1.501 tone cărbuni, 860 tone diverse mărfuri, 23.170 pasageri îmbarcați⁶⁵³.

5.3. Situația forței de muncă din portul Tulcea

Situația forței de muncă în portul Tulcea nu se schimbase foarte mult după 1940. Documentele de arhivă semnaleză aceleași probleme și nemulțumiri ale muncitorilor prestatori de servicii din port.

Au continuat să funcționeze aceleași sindicate, care aveau obligația să sprijine muncitorii portuari de toate categoriile. Se încheiau în continuare contracte de angajament între muncitori și agențiile ce funcționau pe raza portului Tulcea. Un astfel de angajament, încheiat între Agenția S.R.D. și echipa de lucrători din portul Tulcea, prevedea următoarele condiții și obligații: odată cu semnarea contractului de angajament și până la 1 aprilie 1941, echipa de lucrători se angaja față de Societatea Anonimă Română de Navigație pe Dunăre S.R.D. să efectueze toate manipulările de mărfuri la agenția S.R.D. din Tulcea, la navele de pasageri, la orice dană din raza portului unde trebuiau efectuate manipulări de mărfuri.

Societatea S.R.D. trebuia să plătească echipa de lucrători pentru manipularea mărfurilor cu câte 350 lei de vagon a 10.000 kg. În acest preț intra încărcarea mărfurilor de pe mal, de pe teren, chei sau magaziiile agenției, de la ponton și de pe uscat la navă și viceversa, marfa trecându-se eventual pe la cântar și stivuindu-se.

Pentru transbordarea mărfurilor din navă în navă, Agenția S.R.D. plătea câte 175 lei de vagon a 10.000 kg.

Pentru manipularea mărfurilor din magazii sau platforma Societății S.R.D. la căruțe, sau viceversa, se plătea de către destinatari, respectiv predători, câte 300 lei de vagon a 10.000 kg.

Pentru cereale în saci, făină, ciment sau cherestea, li se plătea de către destinatari, respectiv predători, câte 200 lei de vagon a 10.000 kg⁶⁵⁴.

⁶⁵³ *Ibidem*, dosar 271/1948, f. 3, 57, 1.

⁶⁵⁴ *Ibidem*, dosar 117/1940, f. 33.

Echipele de lucrători se obliga să răspundă personal în caz de furturi de colete sau sustragere de mărfuri din colete, care s-ar produce din cauza echipei de muncitori.

Societatea S.R.D., prin Agenția Tulcea, avea obligația de a concedia pe toți cei care ar fi produs neajunsuri serviciului. Toate concedierilor trebuiau aduse la cunoștință Comisiunii Muncii portului Tulcea pentru judecare.

În cazuri de urgență și aglomerări de mărfuri, echipa permanentă avea obligația să aducă alți muncitori din sindicat, astfel ca manipularea să se facă fără întârzieri.

Pentru accidentele suferite de muncitori în timpul manipulării, Societatea SRD nu avea nici o răspundere, ei fiind asigurații Casei Centrale a Asigurărilor Sociale.

Coletele deteriorate în timpul manipulărilor se reparau de către Agenția S.R.D. în contul manipulării echipei de lucrători.

Montarea pasarelei pontonului la deschiderea navigației, precum și demontarea ei la închiderea navigației, se făcea de echipa muncitorilor contra sumei de 500 lei, care se plătea de agenția S.R.D. Tulcea⁶⁵⁵.

Contractul de angajament semnat de reprezentanți ai Agenției S.R.D. Tulcea și echipa de muncitori ai aceleiași agenții rămânea valabil, fără nici o revenire asupra celor stabilite, până la 1 aprilie 1941.

Din păcate, aceste contracte de angajament nu scuteau muncitorii de probleme. Aceștia nu ezitau să-și exprime nemulțumirile în scris, amenințând chiar cu refuzul de a mai presta servicii în port dacă nemulțumirile denunțate nu le erau rezolvate.

Un exemplu elocvent este articolul 60 din Regulamentul pentru aplicarea Legii de Organizare a Muncii în Porturi și articolul 8 din aceeași lege, prin care, muncitorilor manuali din port le era interzisă efectuarea încărcărilor de mărfuri în bărci, barcaze care transportau mărfuri sub două mii kilograme. Muncitorii manuali din port considerau că le-au fost atinse interesele de muncă și intenționau să nu mai efectueze nici o muncă în sectorul Pescărie începând cu data de 24 martie 1941. De asemenea, precizau că nu erau scutiți de impozite și taxe, de asigurări sociale, de fond concentrat, de taxa la Camera de muncă, prețurile la alimente creșteau în fiecare zi, îmbrăcămintea și încălțăminte se scumpea văzând cu ochii, fiind nevoiți să trăiască cu lipsuri. Astfel, muncitorii manuali din port se adresau căpitanului de port, rugându-l să

⁶⁵⁵ *Ibidem.*

le rezolve această problemă, atât lor cât și negustorilor care transportau mărfuri pentru comerț⁶⁵⁶.

Faptul că muncitorii nu beneficiau de sprijinul necesar pentru a-și rezolva nemulțumirile, rezultă din adresa Institutului Național al Cooperăției, prin care se solicita prefecturii județului Tulcea recomandarea a doi invalizi de război care să-i înlocuiască pe președinții sindicatelor muncitorilor manuali și căruțași, aceștia neîndeplinind atribuțiile ce li se cuveneau⁶⁵⁷.

Conform adresei Institutului Național al Cooperăției, președinții de sindicate au fost înlocuiți din funcțiile deținute. Astfel, s-au îmbunătățit condițiile de muncă ale muncitorilor manuali. Se încheiau contracte noi, tariful muncitorilor manuali s-a majorat la 280 lei/ tona, cu obligația ca muncitorii manuali să încarce și lăzile goale pe motor. Acest tarif intra în vigoare la 1 iulie 1942. Totodată, muncitorii aveau obligația de a nu mai pleca imediat după descărcarea lăzilor cu pește din motor pe mal și de a manipula lăzile goale de pe mal pe motor. Pentru acest serviciu societățile beneficiare se obligau să plătească prețul solicitat de către muncitori. Dacă condițiile nu erau respectate, societățile beneficiare nu puteau să solicite muncitorii din sindicatul muncitorilor manuali⁶⁵⁸.

În același an s-au stabilit tarifele muncitorilor căruțași pentru efectuarea transporturilor către Administrația C.A.M., după cum urmează: 30 lei/100 kg fabricate - transportat de la gara Tulcea la port, dinspre Agenția N.F.R. și S.R.D. către Administrație; 44 lei/100 kg fabricate - transportat de la gara Tulcea în oraș sau de la rampa nouă către Administrație; 10 lei o ladă goală de fabricate - transportat între Administrație și gara Tulcea sau port; 12 lei o ladă goală de fabricate - transportat dinspre gara Tulcea spre oraș sau la rampa nouă; 60 lei transportat o ladă de fabricate sosită la colectiv; 100 lei transportat 2-4 lăzi fabricate sosite la colectiv; 40 lei transportat o ladă timbre a Oficiului de Poștă; 20 lei transportat 100 kg ambalaje de la magazia de sare.

În aceste prețuri se includea și căratul care se executa de muncitorii căruțași. Delegații și muncitorii căruțași din portul Tulcea se obligau ca în zilele și orele de lucru să pună la dispoziția Administrației C.A.M. Tulcea numărul de căruțe necesar pentru ca transporturile să se poată face în bune condiții și în timpul fixat de Regulamentele C.F.R., N.F.R. sau S.R.D. De asemenea, muncitorii se

⁶⁵⁶ *Ibidem*, dosar 144/1941, f. 17.

⁶⁵⁷ *Ibidem*, dosar 168/1942, f. 7.

⁶⁵⁸ *Ibidem*, f. 5.

obligau ca în zilele de sărbătoare să lucreze, dar cu un spor, primind 50% plus față de tariful stabilit anterior.

Aceste tarife intrau în vigoare la 25 noiembrie 1942, respectiv 2 octombrie 1942 pentru transportul de la noua rampa C.F.R. Prețuri erau valabile doar pentru Administrația C.A.M.⁶⁵⁹.

Cu toate acestea muncitorii nu pierdeau ocazia de a reaminti președintelui Comisiei Muncii faptul că viața se scumpise, prețurile la pâinea zilnică crescuse de la 13 lei/ 0,5 kg la 19 lei, făina de porumb de la 20 la 35 lei/ kg, de aceea muncitorii manuali solicitau majorarea plăților de la 1 ianuarie 1943 cu cel puțin 50%, în caz contrar nemaiexecutând muncile ce le reveneau⁶⁶⁰.

La sfârșitul anului 1943 se stabilea obligativitatea legitimației speciale de navigație pe Dunăre. Această decizie a fost luată în urma Protocolului încheiat în Viena la data de 14 septembrie 1942, completat cu încheierea conferinței româno-germane din 1-2 iulie 1943 din București și a Sesiunii C.I.D. din septembrie 1943 din Viena, prin care se stabilea faptul că personalul navigant de Dunăre, pentru a-și exercita profesiunea în afara apelor naționale, trebuia să posede legitimația specială de navigant pe Dunăre, de tip unic. Legitimația era valabilă 5 ani de la data eliberării și conferea posesorului: dreptul de liberă circulație pe căile navigabile Dunăre, afluenții navigabili și canalele de legătură; dreptul de a coborî la uscat, în porturi, în locurile de ancorare, numai în interesul strict al executării serviciului și numai pe timpul staționării vasului; înlocuia pașaportul pentru accesul și tranzitul pe teritoriul statelor riverane, în baza unui permis de ieșire de la bord; pentru cazul ieșirii din port în baza unui ordin de călătorie special de tip unic; pentru tranzitul pe uscat spre sau de la punctul de frontieră. Fișierul Central al Navigației de pe Dunăre (F.C.N.D.) era organul special creat în vederea acestui scop. Legitimațiile se eliberau numai la cererea societăților de navigație și a armatorilor în serviciul cărora se aflau naviganții⁶⁶¹.

La 15 ianuarie 1945 Comisariatul general al prețurilor a fixat următoarele prețuri pentru eliberarea brevetelor:

- căpitan maritim cursă lungă – 6.000 lei; căpitan de cabotaj – 4.800 lei; ofițer maritim clasa I – 3.300 lei; ofițer maritim clasa a II-a – 2.400 lei; ofițer aspirant maritim – 1.800 lei; șef mecanic maritim – 4.800 lei; ofițer mecanic

⁶⁵⁹ *Ibidem*, f. 20.

⁶⁶⁰ *Ibidem*, f. 35.

⁶⁶¹ *Ibidem*, dosar 183/1943, f. 50.

maritim clasa I – 3.300 lei; ofițer mecanic maritim clasa a II-a – 2.400 lei; ofițer mecanic maritim aspirant – 1.800 lei; comisar de bord – 3.300 lei; ofițer radiotelegrafist clasa I – 3.300 lei; ofițer radiotelegrafist clasa a II-a – 2.640 lei; comandant fluvial – 4.800 lei; căpitan fluvial – 3.300 lei; ofițer fluvial – 2.400 lei; ofițer fluvial aspirant – 1.800 lei; șef mecanic fluvial – 3.300 lei; ofițer mecanic fluvial – 1.800 lei; piloți (de orice categorie) – 1.800 lei; pentru certificate de capacitate – 1.800 lei⁶⁶².

Printr-o circulară emisă în anul 1945, căpitanii de inspectorate și întreprinderi de navigație erau informați cu privire la salariile fixate pentru marinarii particulari fluviali: ”salariile pentru marinarii de șlep, marinarii de tanc, marinarii de remorhere, șef de echipaj, pilot practicant, secund, focar ungător, manipulant provizoriu, manipulant definitiv, fochist elevator, conducător de șalupă, motorist de șalupă, pontonier, bucătar ajutor, bucătar, cameristă, se vor plăti (conform circularei nr. 15.695 din 19.12.1944) de către armatori după vechime, capacitate și putere de muncă a fiecăruia. Pentru celelalte categorii de marinari salarizarea se făcea astfel:

Funcția	Îmbarcare	Grad I	Grad II	Grad III	Grad IV
asistent punte	20.000	24.175	28.350		
cârmaci șlep	32.900	35.600	38.300		
pilot	42.500	46.237	49.975	53.712	57.500
pilot special	58.500	59.550	60.600		
căpitan fluvial	48.800	52.012	55.225	58.437	61.650
căpitan fluvial special	62.700	64.650	66.600		
asistent mașină	23.200	27.725	27.725		
mecanic ajutor	39.800	42.400	42.400	45.000	47.600
mecanic ajutor motorist	42.500	47.133	51.766	56.400	
mecanic șef	48.800	52.033	55.266	58.500	
mecanic șef motorist	57.900	63.333	68.766	74.200	
mecanic șef elevator	53.000	55.333	57.666	60.000	
mecanic ajutor elevator	43.500	45.000	46.500	48.000	
manipulant de elevator	35.000	37.500	42.500	46.000	

Noile salarii vor intra în vigoare de la 1 martie 1945”⁶⁶³.

Astfel că, la 1 martie 1945 salariul conducătorului de barcaz cu motor a fost de 50.000 lei, a motoristului mecanic 50.000 lei, a motoristului mecanic ajutor

⁶⁶² *Ibidem*, dosar 202/1944-1945, f. 20.

⁶⁶³ *Ibidem*, f. 22.

38.300 lei, a marinarului pe barcaz cu motor 32.900 lei. În portul Tulcea funcționa la acea dată și *Sindicatul Marinarilor*⁶⁶⁴.

Diferențele dintre salariile din anul 1945, la categoriile prezentate mai sus, comparativ cu cele pe care le primeau salariații Căpitaniei Portului Tulcea în anul 1940 erau foarte mari.

Conform ștatului de plată din luna februarie 1940, căpitanul portului clasa a II-a primea un salariu bugetar de 8.000 lei, agentul de port clasa a II-a primea 3.400 lei; pilotul șef clasa a II-a – 4.400 lei; pilot clasa I – 3.800 lei; motoristul clasa a II-a – 3.400 lei; motoristul clasa a III-a – 3.000 lei; marinarul clasa a III-a – 2.200 lei; omul de serviciu clasa a II-a – 2.200 lei.

Din același document putem constata și faptul că se plăteau ”diferențe de scumpete pe localitate” convenite personalului Căpitaniei Portului Tulcea; aceste diferențe erau impozitate cu procente între 4 și 8 %, plus alte rețineri, astfel: căpitanul portului mai primea o diferență de 807 lei la salariu; agentul de portul primea 328 lei diferență; pilotul șef 448 lei; pilotul 359 lei; motorist clasa a II-a 328 lei; motorist clasa a III-a 304 lei; marinarul primea o diferență de 234 lei; omul de serviciu o diferență de 234 lei⁶⁶⁵.

Pentru anul 1946 situația zilelor lucrate și a veniturilor muncitorilor din portul Tulcea se prezenta astfel:

- la 1 iunie: 197 muncitori manuali – veniturile mijlocii 5.303 lei, rația coeficientului de utilizare în timpul lunii - 33%, 98 muncitori căruțași – venitul mijlociu 10.373 lei și rația de utilizare în timpul anului - 45%.
- în luna iulie: 197 muncitori manuali cu 7.265 venituri mijlocii și rația de utilizare în cursul lunii de 30%, 98 muncitori căruțași cu 6.495 venituri mijlocii și rația de utilizare în cursul lunii de 51%.
- în luna septembrie: 198 muncitori manuali cu 6.686 venituri mijlocii și rata de utilizare în cursul lunii de 40%, 98 muncitori căruțași cu 9.050 venituri mijlocii și rata de utilizare în cursul lunii de 51%.
- în luna octombrie: 192 manuali cu 5.045 venituri mijlocii și rata de utilizare de 32%, 94 muncitori căruțași cu 8.544 venituri mijlocii și rata de utilizare în timpul lunii de 50%⁶⁶⁶.

⁶⁶⁴ *Ibidem*, dosar 202/1944-1945, f. 126.

⁶⁶⁵ *Ibidem*, dosar 124/1940, f. 20.

⁶⁶⁶ *Ibidem*, dosar 233/1946, f. 14, 16, 18, 20, 22.

CONCLUZII

Pentru orașul-port Tulcea, poziționarea sa geografică, variația solului, subsolului, faunei, florei, prezența Dunării au constituit un avantaj, stârnind interesul atât marilor cuceritori ai lumii, cât și populațiilor interesate de comerțul cu populația autohtonă.

Azi, zona nord-dobrogeană atrage cercetătorii interesați a scoate la lumină urmele lăsate de istorie, o istorie atât de tumultuoasă, atrage vizitatorii, iubitori ai Deltei, al acestui bătrân fluviu, Dunărea, ce străbate Europa.

Despre așezarea pitorească a vechiului *Aegyssus*, despre modernul oraș Tulcea și bogăția acestor locuri ne vorbesc izvoarele istorice prin mărturiile călătorilor străini, presa vremii, numeroasele documente de arhivă.

Ce-ar fi însemnat Dobrogea, vechiul *Aegyssus* / orașul Tulcea - considerat pe bună dreptate „clasic” dar „etern”, fără prezența acestui fluviu?

Cum a contribuit Dunărea la evoluția, la progresele acestui oraș-port ? Prin calea de navigație pe care o pune la dispoziția popoarelor interesate de comerț sau de produsele autohtone. Intensificarea comerțului a contribuit la creșterea numărului de locuitori, la dezvoltarea perimetrului de locuire, la îmbunătățirea aspectului edilitar al orașului. Nevoile materiale și spirituale ale locuitorilor au determinat diversificarea ocupațiilor, construirea școlilor și bisericilor. Coloratura etnică a orașului a determinat împărțirea acestuia în mahalale, pomenite și azi.

Liniștea ce părea că domnește în aceste ținuturi era doar aparentă. Nu de puține ori, acest orașel de provincie, alături de marele fluviu internațional, au fost martore la evenimente istorice mondiale. Începuturile acestor neliniști au rădăcini „ce se pierd în negura vremurilor”. Interesul stârnit de Dunăre, această

cale de navigație ce leagă în Europa lumea occidentală și cea orientală, au provocat multe situații. Dacă totul s-ar fi rezumat doar la legăturile comerciale, nu am fi putut vorbi azi de războaiele ce au marcat acest teritoriu.

După cum menționează izvoarele istorice, încă din cele mai vechi timpuri orașul Tulcea a prezentat un interes deosebit pentru rolul pe care l-a jucat ca oraș și cetate strategică. Acest rol a fost câștigat prin poziția geografică pe care o are. Raporturile economice l-au ajutat să se dezvolte încă din antichitate. Cucerită și recucerită de către romani, cetatea *Aegyssus* capătă importanță strategică. Distrusă de pecenegi (1036) și uzi (1064), cetatea își continuă existența până în secolul al XIII-lea, când întreaga așezare este distrusă de către tătari. Descoperirile arheologice evidențiază mai multe nuclee de locuire medievală (din a doua jumătate a secolului XIII și până în secolul XV) și reflectă o nouă situație politică în zona Gurilor Dunării. Tulcea medievală devine un important centru pentru desfacerea produselor de import, astfel atrăgând atenția asupra posibilităților pe care le oferă și asupra importanței strategice datorată zonei Gurilor Dunării.

Tocmai de aceea Imperiul Otoman devine direct interesat de această zonă, cucerind-o și stăpânind-o timp de 460 de ani. Lunga perioadă de stăpânire otomană a reușit să imprime orașului un profil de mic centru comercial, cu aspect oriental datorat clădirilor și construcțiilor ridicate, cu un pronunțat caracter agrar.

Despre moștenirea lăsată de popoarele ce au ”trecut” prin această zonă putem vorbi și astăzi. Au venit grecii, au întemeiat coloniile *Histria*, *Callatis*, *Tomis*, *Argamum*. Au venit romanii, au stabilit flotă comercială și militară la *Noviodunum*, au cucerit *Aegyssus*, *Argamum*, au lăsat urmele civilizație lor peste tot în Dobrogea. Au venit genovezii și venețienii, au întemeiat Cetatea Enisala și Cetatea Albă. Au venit turcii, au stăpânit Dobrogea 460 ani, transformând-o în pașalâc turcesc. Toate aceste popoare au lăsat amprenta

civilizației lor asupra populației locale. Bine sau rău, cursul istoriei a mers mai departe, până la momentul 1877-1878 când, prin Războiul de Independență, Dobrogea revine la Patria-Mamă.

În perioada stăpânirii otomane, Tulcea, Sulina și Mahmudia constituiau principalele puncte de export pentru Orient, în special pentru Turcia. În oraș Geamia și Conacul Pașei se păstrează și azi, dar au mai existat o Grădină Publică, Ansamblul ”Sub Coloane”, case de tip oriental, biserici românești, grecești, lipovenești, bulgărești, mori de vânt, mici fabricuțe, ateliere, restaurante, hoteluri, cărciumi, cafenele, ceainării, brăgării, băcănii, tutungerii ceea ce dovedește faptul că Dobrogea, în speță Tulcea, nu era „înapoiată economic”.

După evenimentele istorice din 1878 putem vorbi despre orașul Tulcea din punct de vedere economic, social și cultural. Dintr-o provincie pustiită și sărăcită de o administrația străină, ținutul dintre Dunăre și Mare își intră încet în drepturi prin aplicarea Legii din 9 martie 1880 privind organizarea Dobrogei (lege considerată de către marele om politic Mihail Kogălniceanu *Constituția Dobrogei*), urmată de legiferarea drepturilor politice constituționale la 1909 și înființarea de filiale ale partidelor politice – dacă e să enumerăm doar câteva dintre evenimentele importante care au contribuit la dezvoltarea și îmbunătățirea vieții dobrogenilor. Autoritățile se confruntau cu o serie de probleme: în primul rând exista pericolul izbucnirii foametei, în al doilea rând, Tulcea - ca cel mai însemnat oraș al Dobrogei la acea vreme -, nu era racordat la legăturile cu țara, legături ce trebuiau stabilite imediat, atât pe calea navigabilă, cât și pe cea terestră.

Momentul 14 noiembrie 1878 a rămas în istorie ca o zi memorabilă, pe care dobrogenii o sărbătoresc în fiecare an: momentul preluării Dobrogei de către administrația românească.

Cum au sărbătorit tulcenii acest moment solemn, de mare sărbătoare? Ca niciodată: au ridicat patru arcuri de triumf în oraș, începând din port, terminând la biserica Sf. Nicolae, ghirlande de flori, steaguri, portretele familiei regale dar, mai ales, cu multă speranță în suflet. Toate ziarele vremii titrau acest subiect, relatând entuziasmul populației dobrogene, momentul sosirii delegației române (căreia i se încredințase această misiune istorică), puncte de vedere și sentimente exprimate de politicienii vremii. Mesajele Domnitorului Carol I către dobrogeni și soldați au sădit mai multă speranță în sufletele dobrogenilor, iar misiunea administrației românești abia începea.

Până la izbucnirea Primului Război Mondial, orașul Tulcea s-a dezvoltat din punct de vedere economic. Între 1900 și 1914 s-au construit o serie de edificii importante pentru oraș și județ: școli, biserici, spitale, primării. În orașul Tulcea s-au construit clădirea Administrației Pescăriilor (1904-1907), clădirea noului Palat Administrativ al Portului Tulcea (1907), școli primare și secundare pentru fete și băieți (1894-1903), Banca Națională - filiala Tulcea (1899), Banca de Scont. S-au deschis carierele de piatră de pe dealul Mahmudiei și Babadag. Până în 1914 s-au construit clădiri pentru Palatul Comisiei Europene a Dunării, spitalul comunal, cazarmile Vânătorilor și al Regimentului 33, Cazarma Regimentului 73 Infanterie, Arestul Județean, Uzina de apă. S-a pus accentul pe viața culturală prin apariția unor societăți culturale, dar și prin dezvoltarea presei locale.

Vorbind despre populație, diversificată din punct de vedere etnic, constatăm că aceasta înregistrează creșteri și descreșteri, funcție de evenimentele istorice care au cuprins și teritoriul nord-dobrogean. Dacă în 1878 populația orașului număra 17.518 locuitori, în 1913, conform statisticilor, numărul populației crescuse la 21.727. Saltul demografic continuă și după cele două Războaie Mondiale, dar nu înregistrează o creștere spectaculoasă, astfel că în anul 1934 numărul locuitorilor se ridică la 27.000. Din păcate, recensământul realizat în

1948 înregistrează o scădere a numărului de locuitori la 20.769; abia în 1956 se înregistrează o nouă creștere, numărul locuitorilor orașului ajungând la 24.639. O trăsătură specifică a demografiei orașului Tulcea, care nu trebuie ignorată, este mozaicul etnic - de care aminteau și călătorii străini. Acest amestec de etnii a determinat și construirea de biserici pentru fiecare confesiune religioasă, a determinat deschiderea de școli nu numai românești, ci și bulgărești, turcești, rusești. Poate acest lucru a dezvoltat spiritul de toleranță al populației și a determinat colaborarea inter-etnică, toate conflictele stingându-se într-un final prin acceptarea reciprocă.

Despre această toleranță putem vorbi și în zilele noastre, dar azi mai putem vorbi și despre o serie de manifestări culturale comune sau proprii unei etnii oarecare, dar care nu fac altceva decât să întărească sentimentul de unitate a populației din nordul Dobrogei. Amintim aici festivalurile de muzică (Festivalul Minorităților Naționale "Serbările Deltei", Festivalul Internațional de Folclor pentru Copii și Tineret "Peștișorul de Aur"), festivalurile de film (Săptămâna Filmului Interetnic, Pelicam) unde etniile au ocazia să-și prezinte cu mândrie, prin cântece și dansuri, atât limba pe care o vorbesc, cât și costumele tradiționale pe care le poartă în aceste ocazii.

Majoritatea comunităților etnice tulgene (bulgarii, rușii-lipoveni, grecii, ucrainenii, turcii, tătarii, țigani) au sedii proprii unde se prezintă filme în limba maternă, au loc întâlniri între membrii comunității, se organizează lecții de dans, ansamblurile pregătindu-se astfel pentru participări la diverse festivaluri din țară și străinătate. Mai mult decât atât, profesorii ajută copiii comunităților să învețe limba pe care au moștenit-o de la părinți, dar și limba țării în care trăiesc.

Dacă până la izbucnirea Primului Război Mondial centrul istoric al orașului Tulcea se conturase definitiv, azi, după mai bine de 100 de ani, nu mai putem vorbi de existența centrului istoric deoarece acesta nu există. S-au păstrat

numai câteva clădiri presărate pe ici, pe colo, ca o minune că modernitatea nu a reușit să distrugă total trecutul. Dacă ești atent, poți auzi strigătul disperat al fiecărei clădiri în parte, ”salvați-mă, pentru că ieri am fost importantă pentru copiii care veneau să învețe carte în încăperile mele luminoase, pentru că ieri am adăpostit și oferit căldură unei familii, făcând-o fericită, salvați-mă pentru că aici s-au semnat actele de preluare a Dobrogei de către administrația românească, și voi cei de ieri și de azi v-ați recăpătat libertatea și drepturile voastre”. Acest strigăt disperat nu prea răzbate către cei care pot face ceva mai mult în salvarea acestora. Se vor pierde odată cu dispariția lor, și atunci se vor pierde și amintirile, evenimentele importante petrecute, da, aici, în Tulcea, dar cea de altădată.

Primul Război Mondial a însemnat pentru orașul Tulcea începutul unui declin economic, din care nu a putut să-și revină în perioada următoare. Toate evenimentele precum campaniile militare, administrația bulgară și cea a Puterilor Centrale au avut un efect catastrofal asupra teritoriului dobrogean. S-au produs mari pagube materiale, și amintim aici doar de dispariția monumentului lui Mircea cel Bătrân și bustului lui Ioan Nenițescu.

Orașul-port Tulcea a trăit între anii 1919 și 1948 o perioadă contorsionată, ca urmare a distrugerilor și pierderilor suferite în urma Primului Război Mondial, perioada interbelică și a celui de-al Doilea Război Mondial, perioadă caracterizată de evoluții și involuții dar, în care orașul găsește puterea de a merge mai departe. Veniturile orașului nu au sporit, Tulcea situându-se din punct de vedere economic “printre orașele mici ale țării”. Cu toate acestea, putem totuși asista la o dezvoltare economică pe subramuri industriale în Tulcea. Astfel putem vorbi despre industria textilă, pielărie, a lemnului, industria alimentară (cu fabrici de paste făinoase și biscuiți), industria chimică, ceramică și materiale de construcții.

S-au făcut eforturi pentru reconstrucția școlilor și readucerea elevilor la școală. De la sfârșitul Primului Război Mondial și până în anii 1928-1929 direcțiile de interes ale autorităților au fost refacerea școlilor, completarea și îmbunătățirea materialelor didactice, problema cea mai acută rămânând totuși lipsa cadrelor didactice.

În ceea ce privește presa, se observă o efervescență în apariția de titluri, în perioada 1919-1944 apărând în Tulcea și în alte localități din zona de nord a Dobrogei peste 50 de ziare și reviste.

Viața politică a orașului Tulcea se reia după Primul Război Mondial, odată cu viața politică a provinciei dintre Dunăre și Mare. Își încep activitatea o serie de partide: Partidul Național Liberal, Țărănesc, Conservator, Naționalist Democrat, Partidul Poporului, Partidul Comunist. Dintre ele, cel care a reușit să se impună prin acțiunile de manipulare a maselor populare și sugrumarea presei partidelor de opoziție, a fost Partidul Comunist. Dintre acțiunile cele mai grave ale acestui partid amintim anul 1948, care avea să aducă și mai multe pierderi materiale pentru populație. Prin adoptarea de către Marea Adunare Națională a legii privind naționalizarea unor bunuri materiale, s-a desfășurat o adevărată campanie de confiscare fără nici o justificare și despăgubire față de cei cărora li s-au ridicat bunurile. Multe familii, care prin obiectivele economice pe care le dețineau, contribuiau la dezvoltarea economică a orașului și județului Tulcea, au pierdut tot. Odată cu naționalizarea au pierdut nu numai fabricile și magazinele, dar au pierdut casele în care locuiau, și-au pierdut membrii familiei, și-au pierdut identitatea.

Dintre autoritățile locale s-au remarcat în prima perioadă de administrație românească până la izbucnirea Primul Război Mondial, prefectul Paul Stătescu (1881-1888, 1895), Ioan Nenițescu (1897-1900), Luca Ionescu (1902-1904) și I.C. Atanasiu (1908-1910). În perioada de după Primul Război Mondial, prefectul

Constanțin M. Țigău (1922-1926, 1933-1937), Teodor Economu (1927-1928), Dumitru Popescu Comișani (1928-1931) și Nicolae Iosub (1932-1933).

Dintre primari s-a remarcat pentru activitatea sa antreprenorială și politică primarul Ștefan Borș (1894, 1906, 1911-1912).

Primarii orașului și prefecții județului Tulcea au avut o contribuție majoră în modificarea aspectului edilitar al orașului, fiecare dintre aceștia fiind preocupați de construirea de școli, biserici, clădiri administrative, îmbunătățirea străzilor și extinderea perimetrului de locuire, ridicarea unor monumente istorice și busturi aparținând unor personalități ale orașului, a unor băi publice, a Camerei de Comerț, a băncilor populare, toate îmbunătățind traiul locuitorilor tulceni. Putem aminti în acest sens activitatea „Ligii pentru propășirea Dobrogei” care în 1899 a ridicat, cu ajutorul financiar al populației județului Tulcea, monumentul dedicat eroilor căzuți în Războiul de Independență, opera a doi mari artiști, George Vasilescu și Constantin Bălăcescu. Constantin Bălăcescu este și autorul monumentului dedicat domnitorului Mircea cel Bătrân, amplasat în anul 1903 la intersecția principalelor artere din centrul orașului, în apropierea Palatului Administrativ. Prefectul Ioan Nenițescu a sprijinit ridicarea acestor două monumente.

Cât privește relaxarea și timpul liber al oamenilor, partea de Nord a Dobrogei oferea diverse posibilități, de la vizitele în pădurile din împrejurimile orașului până în rezervația „Munții Măcinului”; excursii în Delta Dunării, la plajele din Sulina, Sf. Gheorghe sau Tudor Vladimirescu; vizitarea mănăstirilor „Cocoș”, „Saon”, „Celic-Dere”.

Nici orașul Tulcea nu era lipsit de puncte de atracție: plimbările pe faleza orașului, pe „Lacul Ciuperca”, plimbări în „Parcul Monumentului Independenței”, situat pe strada Gloriei, unde cânta fanfara militară la fiecare sfârșit de săptămână.

„Parcul Monumentului Independenței” a constituit dintotdeauna un punct de atracție pentru tulceni și pentru turiști, fiind amplasat pe locul cel mai înalt din oraș, unde, cândva, dăinuia vechea cetate *Aegyssus*. De aici se puteau (și se pot încă) observa mahalalele orașului, cu bisericile și școlile lor, întreaga panoramă a orașului până în Portul Industrial, Dunărea, vechiul amplasament al portului.

Să nu uităm de „Bazarul turcesc” unde puteai să cumperi din prăvăliile turcilor, grecilor, bulgarilor, nemților, italienilor sau evreilor etc., la toate aceste obiective adăugându-se ceainăriile, cafenelele și toate magazinele care comercializau bragă, bere și vin.

Dacă ar fi să caracterizăm Tulcea de altădată, trebuie să vorbim mai cu seamă de existența zecilor de mori de vânt, văzute și de călătorii străini ai timpurilor.

Despre Tulcea de astăzi, se poate spune că în locul orașului izolat de restul țării, fără cale ferată, fără drumuri și industrie, a apărut o Tulce nouă, cu edificii moderne, complexe comerciale, săli de spectacole, săli sportive, teatru, școli și licee. Din nefericire, fără grijă prea mare pentru clădirile ce definesc trecutul istoric al orașului Tulcea.

Atuul cel mai de preț al portului Tulcea a fost prezența fluviului Dunărea; dacă Dunărea nu ar fi existat, nu puteam discuta de existența portului Tulcea.

Așa cum afirma și Grigore Antipa *cel mai mare serviciu pe care îl aduce Dunărea poporului nostru, un adevărat dar sfânt, este acela că îi pune la dispoziție cea mai importantă cale naturală de navigație ce străbate întreg continentul și care poate fi cu ușurință legată de bazinele altor mari fluvii, fie pentru a găsi ieșirea la alte mări, fie pentru a aduna mărfurile din toate părțile și ale aduce spre Marea Neagră*⁶⁷.

Tocmai de aceea trebuie să prețuim „Dunărea”, acest fluviu care ne-a ajutat să formăm drumuri comerciale atât naționale, cât și internaționale, să

⁶⁷ G. Antipa, *Dunărea și problemele ei științifice, economice și politice*, Academia Română, București, 1921, p. 98.

dezvoltăm aceste legături comerciale și să le păstrăm, pe unele dintre ele, până astăzi.

Constantin Ardeleanu sublinia importanța portului afirmând că *esența portului este să faciliteze schimbul, astfel că schimburile de produse pe care le derulează, comerțul său exterior în primul rând, reprezintă indicatorul de bază al valorii absolute și relative a unui oraș-port în economia regiunii sau statului în discuție*⁶⁶⁸.

Analizând activitatea portului Tulcea în perioada 1878-1948 constatăm traficul intens desfășurat între porturile situate pe linia Dunării, Tulcea – Galați – Brăila și Sulina.

De cele mai multe ori mărfurile nu ajungeau direct la portul de destinație, navele străine descărcau mărfurile în Galați sau Brăila iar de aici se încărcau în alte nave și ajungeau în portul Tulcea. Din portul Tulcea să încărcau diverse mărfuri cu destinația Galați și Brăila, de acolo luând calea străinătății. Cerealele s-au numărat printre produsele ce au predominat exportul efectuat prin portul Tulcea (porumbul și orzul). Printre țările importatoare de cereale produse în județul Tulcea se numără: Anglia, Olanda, Franța, Austria, Grecia, Germania, Italia, Danemarca, Belgia, Cehoslovacia, Egipt, Africa, Gibraltar, Siria. N-au lipsit nici cheresteaua de brad, talpa produsă la Fabrica ”Talpa”, covrigii și biscuiții produși în Tulcea, butoaietele, trunchiurile de tei, peștele și icrele.

Agențiile Navigației Fluviale Române și Societatea Română a Dunării s-au dovedit a fi cele mai active societăți fluviale din portul Tulcea, acestea efectuând transporturi de mărfuri atât prin cabotaj, cât și pentru export.

Printre țările cele mai active, ale căror nave soseau în portul Tulcea pentru schimburile de produse se numără: Belgian, Rusia, Germania, Franța, Italia, Olanda, Austria, Grecia, Ungaria, Turcia. În perioada 1879 - 1897 prin portul

⁶⁶⁸ C. Ardeleanu, *Rolul portului Tulcea în comerțul exterior al României moderne (1878-1914)*, în “Tulcea 1878-1948: memoria unui oraș”, Editura Istros, Brăila, 2012, p. 14.

Tulcea au intrat 409.380 tone mărfuri și au ieșit 342.040 tone cereale și 288.759 tone alte mărfuri. În ceea ce privește importurile și exporturile, pentru aceeași perioadă s-au importat 4.662.145 kg mărfuri și s-au exportat 27.644.427 kg produse. Printre produsele importate se numărau orzul și malțul, porumbul, țesăturile și stofele de bumbac, uleiul de măsline, foi, flori, fructe, stofe de lână, cafea și ceai, zahăr, orez, lămâi, citrice, roșcove, smochine, confecții din stofe de lână, frânghii, măsline, grâu, bumbăcel, stofe de lână fine, plută, semințe uleioase, lână, fructe conservate, semințe diferite, mașini de aburi, piroane și cuie, foi de aur, țesături de lână, halva și turtă dulce, smoală, catran, sfoară de cânepă. Dintre cele pentru export menționăm orzul și malțul, grâul, peștele - diferite specii, secară, lănuri, pietre de construcții, legume, făinoase, brânzeturi, semințe uleioase, cretă, var, fontă, fier, piei, unt și alte grăsimi, porumb, icre negre, ovăz, mașini cu aburi, papură, legume verzi, clei de pește, animale cornute mari, diverse alte articole.

Prin activitatea sa, portul Tulcea a avut o influență benefică asupra orașului și locuitorilor acestuia, contribuind la dezvoltarea economică a orașului și îmbunătățind continuu traiul tulcenilor. În perioada 1878 - 1948 portul Tulcea a fost martor activ la o serie de evenimente istorice ce au marcat teritoriul nord dobrogean: Războiul pentru Reîntregirea Neamului, Primul Război Mondial, perioada interbelică, cel de-al Doilea Război Mondial. Toate aceste evenimente au avut un impact deosebit atât asupra orașul-port Tulcea, cât și asupra vieții locuitorilor săi, remarcabil fiind faptul că întotdeauna au găsit forța de a merge mai departe. Dovadă stau documentele de arhivă ce prezintă intensă circulație pe Dunăre, schimburile comerciale cu diferitele țări ale lumii, impresiile de călătorie lăsate de cei care au avut prilejul să ajungă în zonă. Forța de a merge mai departe a fost dată de prezența Dunării și a portului Tulcea, aceste două elemente care au contribuit pe deplin la dezvoltarea orașului Tulcea.

Portul, reprezentat de instituția portuară (Căpitania portului) și Căpitanul acesteia, au ocupat un loc important în viața locuitorilor orașului Tulcea. Au fost puncte de reper în viața de zi cu zi, o parte dintre locuitorii Tulcei depinzând exclusiv de activitatea portuară, cât și de modul cum căpitanul acestei instituții se implica în activitatea desfășurată în port. Faptul că aici soseau diferite nave, din diferite țări, nu numai că le-a îmbunătățit traiul (prin produsele sosite în port), dar le-a schimbat modul de gândire, iar contactul cu persoanele străine, cu alte civilizații i-a ajutat să se dezvolte pe plan personal, îmbogățindu-i sufletește.

PROGRESSES OF THE CITY AND PORT OF TULCEA IN THE PERIOD 1878-1948

- THESIS ABSTRACT -

Keywords: city, port, Tulcea, war, administration, population, education, media, parties, churches, economy, industry, commerce, Danube, tourism

The thesis deals with a seemingly common and linear case: the evolution of a city and port, at first glance less touched by history and innovation. The notion of progress is sometimes used without much thinking.

In this context, Tulcea is a truly special case, because the historic circumstances provided four milestones that condemned it: consequences of the Russo-Romanian-Turkish war; unfolding and consequences of the First World War, of the Second World War, and the beginning of communist socialism, until the huge transformation following 1947-1948. Tulcea has managed to survive, to live, to develop and to progress, by its honest and useful role in the evolution of modern and contemporary Romania.

What are the factors that favour this process? The natural factor of the location – the very particular position for commerce, considering that it is a port; the relative importance of Tulcea, taking into account that nearby there is Sulina, which importance is truly remarkable; for each period, the city and port have had constants – the port, for instance, did not need huge investments and transformations, such as the case of Constanța.

The few technical interventions and investments reflected rapidly – one way or another; the two fundamental characteristics – of port and commercial city – have remained and manifested positively. Tulcea was not only the centre of an administrative unit, but also a city and a port, with all the functions that come with it.

The permanence of Tulcea comes from the fact that it was a city functioning as commercial centre of economic region; hence, it has benefited from the “eternity” of certain occupations, but also from the administrative qualities of certain personalities who served the interest of the city and of the port, sometimes through their sacrifice.

In this context, the elaboration of the thesis was determined, on one hand, by the wish to write a “monograph” regarding the city port of Tulcea and, on the other, by the desire to get to know better the history of Dobrudja at the end of the nineteenth century and the beginning of the twentieth century with the information provided by archive documents, less researched or downright neglected. Of course, the lack of a work on this subject was also a motivation.

In the field of *History*, this work can be included in the category of local history studies.

The objective of the thesis is to contribute to the knowledge of the general evolution of the city port of Tulcea and to a better insight into aspects related to the traffic activity. The limits of this evolution comprise four important historical events: *the Independence War* (1877-1878); *the First World War* (1914), *the Second World War* (1939) and *the beginning of communist socialism*. All these events produce special changes in the life, activity and development of the city port of Tulcea.

The approach to the theme *Progresses of the city and port of Tulcea in the period 1878-1948* proposed – from a methodological perspective – to study, systematize, and interpret the available documentation in order to reconstitute the progresses of the city port within the aforementioned limits; also, to analyse all the literary sources that refer to the history of the city port of Tulcea. I also proposed to analyse archive documents (on categories of situations: number of ships that came in and left from the port, categories of merchandises brought in and out, the amount of merchandises brought in and out per month and per year, country of origin of the merchandises, destination of local merchandises, situation of port workers, infrastructure issues of the port and of the city, economic development, dynamic of the population, cultural and religious life, education and local media).

The contribution of the thesis consists in the analysis of new aspects regarding the situation of the Tulcea port. The purpose was to bring an overall, documented picture of all that comprised the existence of the port, – which have not been explored by historians of Dobrudja so far – as well as to reconstitute the historic path of the city in the period 1878-1948.

I have focused on the following documentary sources: general works, special works, periodicals, central and local media, archive funds.

The general works are important for a better understanding of the port area, in order to outline an image – at both local and national level – on the existence of the city of Tulcea.

The moment of 1878 – concretized by the Independence War and by the union of Dobrudja with the Mother Country – represented an important moment not only for the province per se, but also for its inhabitants. The Romanian historiography dedicated a series of studies to it, which analyse its evolution from a historical, geographic, economic, and demographic perspective, and where once can find precious information regarding the city of Tulcea.

Not few have been the researchers who have shown a special interest for this province, thus enriching the bibliography on Dobrudja.

Among the important works for the History of Dobrudja, it is worth mentioning the work of Grigore Dănescu¹, published in 1896, which represents – as illustrated by the title – a geographic, statistic, and historical dictionary of the Tulcea County.

In 1904, Captain M. D. Ionescu² wrote maybe the first monograph of Dobrudja, for all those interested in the evolution of this province.

After the 80s – 90s, the researchers' interest for this theme has increased: the work of Professors Iosif Colcer, Viorel Măgureanu³ analyses the economic situation of the Tulcea County after the year 1878. But maybe the most important work on the history of Dobrudja was elaborated by Professors Adrian Rădulescu and Ion Bitoleanu⁴, which presents the evolution of Dobrudja on historical epochs.

The reference works for the Dobrudja bibliography are *Studii istorice dobrogene*⁵ and *Dobrogea 1878-2008. Orizonturi deschise de mandatul european*⁶, coordinated by Professor Valentin Ciorbea. They comprise a series of articles on the evolution and transformations occurred in Dobrudja after 1878 and the importance of the province for Romania. Furthermore, Professor

¹ G. Dănescu, *Dicționarul Geografic, Statistic și Istoric al Județului Tulcea*, Stabilimentul Grafic I. V. Socecu, Bucharest, 1896.

² M.D. Ionescu, *Dobrogea în pragul veacului al XX-lea, Geografia matematică, fizică, politică, economică și militară*, Atelierele Grafice I.V. Socecu, Bucharest, 1904.

³ I. Colcer, V. Măgureanu, *File din istoria Dobrogei*, Inspectorate for Culture of the Tulcea County, 1998.

⁴ A. Rădulescu, I.n Bitoleanu, *Istoria românilor dintre Dunăre și Marea Neagră. Dobrogea*, Editura Științifică și Enciclopedica, Bucharest, 1979; *Istoria Dobrogei*, Ex Ponto, Constanța, 1998.

⁵ ****Studii istorice dobrogene*, (coord. Valentin Ciorbea), "Ovidius" University Press, Constanța, 2003.

⁶ ****Dobrogea 1878-2008. Orizonturi deschise de mandatul european*, (coord. Valentin Ciorbea), Ex Ponto, Constanța, 2008.

Valentin Ciorbea – through his work *Evoluția Dobrogei între anii 1918-1944*⁷ – to a better insight into the geopolitical, economic, demographic, social issues of the political and military life, as shown by the title of this important study, which became a guide for younger researchers.

However, we cannot ignore the book of Professor Lascu Stoica, suggestively entitled *Mărturii de epocă privind istoria Dobrogei (1878-1947)*⁸, which contains valuable selections from the Dobrudjan media, useful to reconstitute important moments in the life of this province.

To these one may add numerous studies, such as *Istoria Românilor*⁹, *Enciclopedia României*¹⁰, *Enciclopedia de Istorie a României*¹¹, *Indicatorul industriei românești*¹², all of which contribute to a better knowledge of the subject.

Of course, I have to mention *Călători străini despre Țările Române*¹³, where there are numerous details on impressions concerning the city-planning of the city of Tulcea, the inhabitants, and those who were in charge of the city's destiny at the time.

Concerning the special works, unfortunately for the city port of Tulcea, there are not many studies dedicated to it. The most important *Monografie a orașului Tulcea* was written in 1928 by T. Voicu, B. Cotovu, P. Constantinescu, where there is a description of the city of Tulcea on all its aspects.

The local researchers V. H. Baumann¹⁴ and Aurel Munteanu¹⁵ analyze the evolution of the city of Tulcea from time immemorial to the modern period, when the city was reconstructed.

⁷ V. Ciorbea, *Evoluția Dobrogei între anii 1918-1944*, Ex Ponto, Constanța, 2005.

⁸ L. Stoica, *Mărturii de epocă privind istoria Dobrogei (1878-1947)*, vol. I (1878-1916), Biblioteca Tomitană II, MINA Constanța, 1999.

⁹ ****Istoria Românilor*, volume VIII, Editura Enciclopedică, Bucharest, 2003.

¹⁰ ****Enciclopedia României*, volume II, Țara Românească, Imprimeria Națională, Bucharest, 1939.

¹¹ ****Enciclopedia de Istorie a României*, third edition, Meronia, Bucharest, 2000.

¹² ****Indicatorul Industriei Românești*, Bucharest, 1925.

¹³ ****Călători străini despre Țările Române*, vol. VIII, Romanian Academy Publishing House, Bucharest; vol. X, Partea I, Romanian Academy Publishing House, Bucharest, 2000; vol. X, Part II, Romanian Academy Publishing House Bucharest, 2000; ****Călători Străini despre Țările Române în secolul al XIX-lea*, New Series, Vol. I and vol. II, Romanian Academy Publishing House, Bucharest, 2005.

¹⁴ V.H. Baumann, *Schiță privind evoluția istorică a teritoriului actual al municipiului Tulcea*, în "Steaua Dobrogei", V, Nr. 1-4 (17-20), Tulcea, December 2003.

¹⁵ A. Munteanu, *Tulcea*, Sport-Turism, Bucharest, 1975.

Another important work for the history of the city of Tulcea – which helped me see beyond the content of the other studies – is the one elaborated by Valentina Postelnicu¹⁶.

In her work entitled *Tulcea de altădată*, she makes an incursion on the streets of Tulcea and she presents in images places, important buildings, street reconstitutions (some of which no longer exist, unfortunately).

Moreover, the painter Constantin Găvenea¹⁷ – in his work *Amintiri și imagini din Tulcea de odinioară* – narrates with his heart and soul about the city of former times, with the dances of the Tulcea neighbourhoods, with its old *braga* sellers and shops, about the windmills standing tall over the crests of Colnicul Hora, about the butcheries of Tulcea, about the centre of the city with its Ansamblu Sub Coloane, which he showed so vividly in his paintings and graphic works.

Another important work – for local bibliography, this time – is *Ghidul Turistic al județului Tulcea*¹⁸, elaborated in the year 2011. It shows the tourist potential of the city and of the Tulcea County, because it mentions all the important archaeological, religious and cultural objectives of the area.

Preoccupied by the economic aspects of the city port of Tulcea, the Dobrudjan researchers Gheorghe Dumitrașcu¹⁹, Lascu Stoica²⁰, Valentin Ciorbea²¹ – through their studies – have valorized important archive sources where it is apparent that, from an economic perspective, the city of Tulcea developed on industrial fields.

The researcher Victor H. Baumann²² presents the evolution of city-planning activity in the city of Tulcea; he concludes that, at the end of the nineteenth and

¹⁶ Valentina Postelnicu, *Tulcea de altădată*, Harvia, Tulcea, 2002.

¹⁷ Constantin Găvenea, *Amintiri și imagini din Tulcea de odinioară*, Școala XXI, Tulcea, 2004.

¹⁸ ****Ghid Turistic al județului Tulcea*, Editura Cartografică S. C. Shubert & Franzke S.R.L., Cluj Napoca, 2011.

¹⁹ G. Dumitrașcu, *Dezvoltarea economică a Dobrogei până la 1878 și problema apariției proletariatului*, in “Revista de Istorie”, Tome 31, Issue 6, Academy Publishing House, Bucharest, 1978.

²⁰ L. Stoica, *Din istoricul industriei românești interbelice. Principalele componente ale ramurilor de profil din Dobrogea (I-II)*, in “Pontica”, XIX-XX, National History and Archaeology Museum Constanța, 1986-1987.

²¹ V. Ciorbea, *Aspecte ale situației Dobrogei la sfârșitul primului război mondial*, in “Anuarul Institutului de Istorie și Arheologie A. D. Xenopol”, tome XXIV/1, 1987; *Industria Dobrogei între anii 1918-1944*, in “Profesorul Ilie Grămadă la 70 de ani”, Al. I. Cuza University, Iași, 1984; *Evoluția Dobrogei între 1918-1944*, Ex-Ponto, Constanța, 2005.

²² V.H. Baumann, *Schiță privind evoluția istorică a teritoriului actual al municipiului Tulcea*, in “Steaua Dobrogei”, Anul V, Issue 1-4 (17-20), December 2003.

the beginning of the twentieth century, a series of establishments and historical monuments (Monument of Independence – 1899 and Monument of Mircea cel Bătrân – 1900-1902) were built.

In *Buletinul Comunal al Oraşului Tulcea*, I found aspects related to the activity of the mayors of the city of Tulcea in the period 1878-1918, while the research conducted by Victor H. Baumann, Raluca Elena Petrov, Elena Franga²³, Petru Vulcan²⁴ helped me understand the institution of the Prefecture and learn about the life and activity of the Tulcea prefects between the years 1878-1948.

Professor Răzvan Limona²⁵, in his book - *Populația Dobrogei în perioada interbelică*, analyses the dynamic of the population of Tulcea County and city.

Concerning education in Tulcea, the book of Professor Mihai Albotă²⁶ (General Inspector of education for forty years) analyses the situation of education within Tulcea County and city from its beginnings to the year 2007. His analyses were based of archive documents and on the school records preserved at the School County Inspectorate Tulcea. I.C. Atanasiu²⁷, prof. Virginia Dima, prof. Aurel Munteanu²⁸, Apostol D. Culea²⁹ contribute each – through their studies – to a better knowledge of the issues of education in Dobrudja and in Tulcea.

The media has represented another important bibliographic source and it has contributed to the elaboration of this paper, by both the central and the local publications, preserved in the collections of the History and Archaeology Museum Tulcea and of the County Library Constanța. Professor Lascu Stoica³⁰

²³ V.H. Baumann, Raluca Elena Petrov, Elena Franga, *Instituția prefectului – Județul Tulcea, trecut și prezent*, Celebris, Constanța, 2012.

²⁴ P. Vulcan, *Albumul Național al Dobrogei 1866-1877-1906*, Tipografia regală, Piața Palatului Regal, Bucharest, 1906.

²⁵ R. Limona, *Populația Dobrogei în perioada interbelică*, on-line publishing house Semănătorul, Tulcea, 2009.

²⁶ M. Albotă, *Istoria învățământului tulcean de la începuturi până în anul 2007*, Școala XXI Tulcea, 2008.

²⁷ I.C. Atanasiu, *Expunerea privind situația învățământului din județ*, during the session of the Tulcea County Committee, of the year 1909.

²⁸ Virginia Dima, A. Munteanu, *Liceul Spiru C. Haret Tulcea 100 ani (1883-1983)*, Sport-Turism, Bucharest, 1983.

²⁹ A.D. Culea, *Dobrogea*, Editura Casei Școalelor, Bucharest, 1928.

³⁰ L. Stoica, *Mărturii de epocă privind istoria Dobrogei (1878-1947)*, vol. I (1878-1916), Biblioteca Tomitană II, MINA Constanța, 1999; *Presa dobrogeană și idealul unității naționale românești*, in “Revista muzeelor și monumentelor”, issues 9-10, Consiliul Culturii și Educației Socialiste, Bucharest, 1989.

has shown a special interest for the media of the time, and he proved it through his work, which has helped me in the elaboration of the thesis.

Another important work for the historiography of Dobrudja is the one of Dumitru Zamfir and Constantin Georgescu Octavian³¹; they wrote a commented and annotated bibliography of the media in Dobrudja.

The study elaborated by the researcher Petru Zaharia³² on the occasion of *100 years of media in Tulcea. 1879-1979* demonstrates the activity and continuity of the Tulcea media.

The Tulcea-native Professors Mihai Marinache and Ioana Marinache³³ wrote the first monograph dedicated to the first newspaper of Dobrudja, entitled *Steaua Dobrogei*.

The articles by Mădălina Lasca³⁴ transpose us in the atmosphere of the city of bygone days and of the entertainment media.

Furthermore, the periodicals “Anuarul Liceului Principele Carol din Tulcea” (school years 1918-1919; 1919-1920 and 1920-1921), “Anuarul Școala secundară Gr. II de Fete Pr. Ileana”, “Anuarul Școala Profesională de Fete Gr. I”, “Anuarul Școlii Normale de Învățători din Tulcea”, “Bulletins of the Chamber of Commerce and Industry Tulcea 1909-1936”, “Official bulletin of the City of Tulcea” mirrored the evolution of Tulcea education, the activity of trades and credit institutions, aspects on the health of the population, the administrative activity of the city hall and prefecture.

I have also studied the impressions of foreign travellers, who had the chance to stop – even for a short period – on these realms. Corroborated with archive sources, they become an important source of information for the researchers and they provide a real view on the evolution of the city port of Tulcea in the modern and contemporary period.

Whoever wishes to go through the documents preserved in various files (“Funds of the Captainship of the Tulcea port”, “Prefecture of Tulcea – Administrative Service”, “Tulcea Customs”, “Court of the Tulcea County”, “Tulcea City Hall – Administrative Service, Technical Service”, “Fund of

³¹ D. Zamfir, Constantin Georgescu Octavian, *Presa dobrogeană. Bibliografie comentată și adnotată*, Constanța, 1985.

³² P. Zaharia, *100 de ani de presă tulceană. 1879-1979*, Muzeul Delta Dunării, “Peuce” Supplement, Tulcea, 1979.

³³ M. Marinache, Ioana Marinache, <<*Steaua Dobrogei*>> *Încercare de reconstituire monografică*, Harvia, Tulcea, 2007.

³⁴ Mădălina Lasca, *Hai să râdem! Debutul presei de divertisment la Tulcea*, in “Tulcea 1878-1948: memoria unui oraș”, Istros, Brăila, 2012.

Tulcea Agrarian Counsel”, Fund of the Romanian Communist Party – Tulcea County Committee (preserved in the files of the Tulcea County Service of National Archives) and “Fund of the General Administrative Inspectorate Constanța” (preserved in the files of the Constanța County Service of National Archives) – will be surprised to learn of the intense activity of the port. Furthermore, among other surprising aspects, I mention the economic activity of the city, aspects on the administrative activity, information regarding the educational and learning activity, aspects on the population of the city and of the Tulcea County, the situation of places of worship, the plans and activity reports elaborated by the county prefects, as well as the activity of the political parties – the local branches.

All the archive sources show that the city port of Tulcea has continued to develop, by overcoming the difficulties and losses caused by the local and national historical events.

The thesis is structured into five chapters: the first – entitled *The city port of Tulcea in the period 1878-1918* – comprises two subchapters: *Evolution of the city of Tulcea from time immemorial to 1878* and *The city of Tulcea after the union between Dobruđja and Romania until the end of the First World War*.

The first subchapter treats the geographical and historical conditions and the economic situation of the city port of Tulcea until 1878, the passage from ancient Aegyssus to the city of Tulcea, the commercial exchanges between the Greeks, the Romans and the native population – and later the Getians, as well as the Turks’ interest for this area.

The work *Marele Dicționar Geografic al României*³⁵ helped me with the geographical framing and with more knowledge on the economic potential of the Tulcea County.

Furthermore, the books of the researchers Gheorghe Mănușu-Adameșteanu³⁶, V. H. Baumann³⁷, Aurora Corhan³⁸ underline that an important role in the development of the city was played by the Getians’ economic

³⁵ ****Marele Dicționar Geografic al României*, vol. V, Stabilimentul I. V. Socecu, Bucharest, 1902.

³⁶ Gh. Mănușu-Adameșteanu, *Raport final asupra locuirii medievale timpurii de la Aegyssus - Tulcea (sec. X-XV)*, in ”Peuce”, XI, Tulcea, 1995.

³⁷ V.H. Baumann, *Noi mărturii istorice dintr-un sondaj arheologic*, in “Peuce”, IV, Tulcea, 1976.

³⁸ Aurora Corhan, *De la Aegyssus la Tulcea*, in “Brătescu. Buletin de informație și cultură geografică. Studii, Cercetări, Comunicări”, Year 1, Issue 1, printed by S.C. Tipografia S.R.L., Tulcea, December 2005.

relations with the Greek cities on the western coast of the Black Sea. The same books show that – in the transit commerce that took place in the area of the Danube mouths – Tulcea was definitely an important centre.

For this chapter, the significant works are the papers signed by M.M. Alexandrescu Dersca Bulgarul³⁹, Constantin Șerban, Viorica Șerban⁴⁰. The researchers analyze aspects regarding the economic life and the political and military role in the area of northern Dobrudja in the sixteenth-nineteenth centuries.

However, we also have to mention the notes of foreign travellers, who left testimonies regarding the city of Tulcea. Hence, there are the words of Georg Lauterer⁴¹ (1745-1784), who describes the city of Tulcea as *a rather big locality, with a four-tower city...* General Alexandre De Langeron⁴² describes the city as *“a very large city, very appealing, very rich, built on the right bank of the Danube”*. F.F. Berg⁴³ describes the cities on the right bank of the Danube in the year 1826.

The work written by Dan Ghinea⁴⁴ emphasizes on the archaeological campaigns executed on the territory of the city of Tulcea starting with the year 1974; these campaigns attest that Tulcea is among the oldest urban localities in the country.

From the works written by Grigore Gr. Dănescu⁴⁵, Gheorghe Dumitrașcu⁴⁶, as well as from the *Bulletins of the Chamber of Commerce and Industry Tulcea*, we understand the state of the city's economy in the period after 1878 and until the outbreak of the First World War.

³⁹ M.M. Alexandrescu Dersca Bulgarul, *Aspecte ale vieții economice din porturile și schelele Dobrogei în secolele XV-XVII*, in “Peuce”, VI, Tulcea, 1977.

⁴⁰ C. Șerban, Viorica Șerban, *Rolul economic și politico-militar al orașelor din Dobrogea de Nord în secolele XVI- XVIII*, in “Peuce II”, Tulcea, 1971.

⁴¹****Călători străini despre Țările Române*, Volume X, Part I, Romanian Academy Publishing House, Bucharest, 2000.

⁴²****Călători străini despre Țările Române*, Volume X, Part II, Romanian Academy Publishing House, Bucharest, 2000.

⁴³****Călători străini despre Țările Române în secolul al XIX-lea*, New Series, Volume I, Romanian Academy Publishing House, Bucharest, 2004.

⁴⁴ D. Ghinea, *Enciclopedia Geografică a României*, third edition revised and annotated, Editura Enciclopedică, Bucharest, 2002.

⁴⁵ G.Gr. Dănescu, *Dicționarul Geografic, Statistic și istoric al Județului Tulcea*, Stabilimentul I. V. Socecu, Bucharest, 1896.

⁴⁶ Gh. Dumitrașcu, *Dezvoltarea economică a Dobrogei până la 1878 și problema apariției proletariatului*, in “Revista de istorie”, Tome 31, Issue 6, Academy Publishing House, 1878.

Tulcea was one of the main export points for the Orient, especially for Turkey, and the presence of foreign consulates attests the interest of other countries – such as Austria, Greece, France, England, the United States, Italy, Holland – for local products and the conservation of commercial relations.

Subchapter 2 – entitled *The city of Tulcea after the union between Dobrudja and Romania until the end of the First World War* – treats the administrative situation, the activity of the administration of the city of Tulcea in the period 1878-1918, the dynamic of the population, city-planning aspects, the economic development of the city, the agriculture, pisciculture, industry, trade, education, cultural and religious life, media of Tulcea.

We cannot talk about a complete history of the city of Tulcea without mentioning the most important moment in its existence, represented by the regaining of Dobrudja by the Romanians, after centuries apart. “*Dobrudja is for us not only a new province, but a new way toward prosperity and enrichment*”, as the media stated at the time⁴⁷.

The 1878 moment – the most important moment in the history of Dobrudja and in the life of its inhabitants – was analysed by historians of Dobrudja, such as Adrian Rădulescu, Ion Bitoleanu⁴⁸, Marian Cojoc⁴⁹, Lascu Stoica⁵⁰, Gheorghe Dumitrașcu, Lavinia Dacia Gheorghe⁵¹, Andreea Atanasiu⁵².

The evolution of the population in Dobrudja has depended on certain factors, such as economic, social and political organization of the society. There is information regarding the evolution of the population of the city of Tulcea in the reports elaborated by the prefects of the city, in the statistics done during the national censuses, in the reports solicited by local authorities on various occasions and preserved in archive documents.

⁴⁷ “Românul”, XXII, f. 4, 5 September 1978, in Lascu Stoica, “Mărturii de epocă privind istoria Dobrogei 1878-1947”, Volume I (1878-1916), Biblioteca Tomitana, MINA Constanța, 2000.

⁴⁸ *Ibidem*.

⁴⁹ M. Cojoc, *Dobrogea în rapoartele diplomației europene. Considerații geostrategice (1877-1879)*, in “Yearbook of the Museum of Romanian Military Marine”, Tome II, 1999, Editura Campaniei naționale Administrația Porturilor Maritime Constanța SA, Constanța, 2000.

⁵⁰ L. Stoica, *Mărturii de epocă privind istoria Dobrogei 1878-1947*, Biblioteca Tomitana, MINA Constanța, 2000.

⁵¹ Gh. Dumitrașcu, Lavinia Dacia Gheorghe, *Trei documente privind situația Dobrogei la 1878*, in “Dobrogea 1878-2008. Orizonturi deschise de mandatul european”, (coord. Valentin Ciorbea), Ex Ponto, Constanța, 2008.

⁵² Andreea Atanasiu, *Dobrogea sub administrația otomană. Constanța și Tulcea – studiu de caz*, in “Dobrogea 1878-2008. Orizonturi deschise de mandatul european”, (coord. Valentin Ciorbea), Ex Ponto, Constanța, 2008.

The economy of the city of Tulcea had developed slowly, mostly because of the lack of railways. Fishing has been one of the main occupations of the Romanians. The Danube and all the waters of the country produced huge amounts of fish, much more than other streams in Europe. Fish has always been the basic food of the country's population and it has brought significant incomes to the State. After agriculture, fisheries occupied an important role in national production, with over 40 million lei annually, followed by forests, salt, earth oil.

Grigore Antipa⁵³ published studies where he presented the situation of fisheries and fish storages, as well as fish exploitation in the Danube Delta. He proposed measures meant, on one hand, to improve the life quality and the activity of fishermen and, on the other, to prevent the extinction of fish species, because fishing was rather chaotic and the prohibition periods were not respected.

Regarding the industry of the city and of the county, it was represented by small factories of flour, oil or timber, by woollen mills, cloth factories, cheese shops, lime burners, fish and caviar conservation stores for export. The exploitation of quarries also developed; the quarries were rich in exceptional materials.

An important source of information and understanding of the evolution of the city from an economic perspective was represented by the archive documents preserved within the local archive of the city of Tulcea.

In this context, I found out that in 1900, the city of Tulcea had 5,900 houses, 35 hovels, 10 inns (3-4 of which were gathered at the beginning of the Mahmudia street, in the Bulgarian neighbourhood. The building of one of them – that also functioned as a post office for a while – existed until 1963 near Piața Veche); 71 stores, 54 wind mills and 165 wells completed the city hall's inventory. But that was not all: various workshops formed the industry of the city. There were pottery workshops, five brick patrons with six tenders, five forging shops. The renowned wagons of which I. Ionescu de la Brad said they did not have one metal nail were executed in 28 workshops⁵⁴.

⁵³ G. Antipa, *Studii asupra pescăriilor din România*, Imprimeria Statului, Bucharest, 1895, p. 32-39; www.dacoromanica.ro/ accessed on 17.01.2014; *Exploatarea în regie a pescăriilor statului*, Imprimeria Statului, Bucharest, 1905, p. 26; [www.dacoromanica.ro /](http://www.dacoromanica.ro/) accessed on 17.01.2014; *Pescăriile statului din Tulcea*, Imprimeriile Independența, Bucharest, 1911, p. 1-10; www.dacoromanica.ro/ accessed on 17.01.2014.

⁵⁴ National Archives, Tulcea County Directorate, *Fund of the Prefecture of the Tulcea County, administrative*, file 887 /1939, f. 1 – 10.

The cultural and religious life of the city of Tulcea was marked by the support of numerous societies, associations and cultural centres founded by the intellectuality of the city; they contributed to the dissemination of culture among the urban and rural population.

The study of professor Răzvan Limona shows that in Tulcea there was a *Cultural League* and the *Society for Women Empowerment*; we must also add the contributions brought by the Jewish and Greek communities, which organized feasts and balls for the benefit of the Church or of students⁵⁵.

Valentina Postelnicu states that “*the societies of Tulcea activated either independently, with or without status, or as branches of national societies*”⁵⁶.

After 1918, data on such cultural associations and societies are conserved in the Archive of the city of Tulcea, *Funds of the Prefecture of the Tulcea County*, *Fund of the Court of Tulcea*.

There is not much information on the way old churches and the first Romanian schools before 1877 looked like, but the few existing pieces of information are found in the book *Dobrogea* written by the scholar Apostol D. Culea; he describes aspects on the activity of the school and the Church before 1877.

In the period 1878-1916, on the entire Dobrudjan territory, many newspapers were founded; most of them were published in the city of Tulcea. Among them, it is worth noting the following:

- “România Trans-Dunăreană” (31 August 1880 - May 1881) is one of the first newspapers in Dobrudja.

- “Ecoul Dobrogei” (6 May 1882 – 1 September 1884, 15 August 1910 – 28 July 1916) weekly publication in the first part of its existence; after 1910, it became an independent body of Dobrudja’s interests.

- “Delta” (February 1885) was printed weekly at the Romanian Press – Tulcea.

- “Dunărea de Jos” (22 December 1884-26 April 1898) publication issued irregularly. In the article-program of the first issue, the purpose of the newspaper was stated, by underlining the following: “*We do not write for the sake of writing, but because we feel the need of raising up the good – wherever it may be – and of hitting the evil so effectively in a province where liberal institutions like those of the mother country have been founded a few years ago only*”.

⁵⁵ R. Limona, *op. cit.*, p. 139.

⁵⁶ Valentina Postelnicu, *Societăți, Asociații, Cercuri Culturale Tulcene în perioada 1918-1944*, in “Steaua Dobrogei”, Issue 1, March 1999.

- "Gazeta Tulcei" (26 September 1889 – April 1890) appeared once a week. In 1905 it was re-issued as a conservative newspaper. Among the columns dedicated to the city of Tulcea, I mention as follows: city-panning issues, water, agrarian issues, incomes of R.M.S., incomes of C.E.D., modernization of Tulcea, theatrical information, notes and impressions.

- "Deșteptarea Dobrogei" (9 November 1892 – August 1893) proposed to contribute to the population's education process, to fight for their political rights¹²⁰.

- "Patria" (20 January – 20 March 1898) treated local and economic issues, population, the cults.

- "Santinela" (8 March 1898) declared to be an independent newspaper; it only had one issue, which was written against the prefect of the Tulcea County, Ioan Nenițescu.

- "Curierul Dobrogei" (January – September 1905) published local information and articles on important issues of the Tulcea County, such as the development of the Delta, the Tulcea-Constanța railway, the popular banks, the land-granting for peasants.

- "Dobrogea Nouă" (6 October 1907 – 15 July 1908) called itself independent newspaper of Dobrudja's interests. It treated Dobrudja-specific issues, which included: "*much space to political, economic and administrative issues*", as well as "*special columns for the working class, which will have the best support in us*".

- "Independența Dobrogei" (18 May – 30 June 1908) independent body, declares as purpose supporting the interests of Dobrudja.

- "Ecoul Tulcei" (1908-1909); 52 issues appeared. Subjects: politics, economy, commerce, finances, industry, agriculture.

- "Independența" (19 February 1912 – 20 November 1913). 25 issues appeared. Periodical with national-liberal views, it criticized the conservative administration of Tulcea, the mayor Ștefan Borș and the coalition Calafeteanu-Lichiardopol¹²¹.

Not all news bulletins, situation expositions, official or scientific gazettes had a long existence. Among the gazettes of the time, the ones with longer existence were as follows:

¹²⁰ D. Constantin-Zamfir, O. Georgescu, *Presa Dobrogeană (1879-1980). Bibliografie Comentată și Adnotată*, Constanța, 1985, p. 112-283.

¹²¹ *Ibidem*.

- "Steaua Dobrogei" (22 June 1879 – February 1891). It claimed to be a "paper serving local interests".

- "Dobrogea" (16 November 1900 – 26 October 1906) – weekly. Periodical of liberal orientation, it criticized the conservative administration of Tulcea and it supported the issue of multiplying the political rights and of commerce development in Dobrudja.

- "Dobrogea Liberală" (24 December 1905 – 14 March 1910). National-liberal body. It criticized the conservative administration and it supported the need of multiplying the political rights.

- "Farul" (23 November 1914 – 20 February 1923) – weekly. It criticized the administration of Tulcea. It comprised a music and theatre column, as well as columns such as: *People and facts*, *Letter box*, *Bulletin of the Merchants' Council*, *The Danube Delta*, *Information*, *Artistic*, *Literary novelties*.

- "Istrul" (11 January 1898 – 22 February 1901), with the subtitle "Political, financial newspaper. Scientific and literary", manager-owner Ion Răsvan, printed at the "Schenck" Press in Galați. Motto: "Unity gives strength"⁵⁷.

The second chapter of the thesis – *Progresses of the city port of Tulcea in the years 1919-1939* – comprises the subchapter *The city port of Tulcea in the period 1919-1939*. It treats the *administrative organization of the city in the interwar period*, *the population of the city of Tulcea in the years 1919-1939*, *the administration of the city of Tulcea in the period 1919-1939*, *the activity of the political parties, Tulcea branch, in the interwar period*.

Traian Brătianu⁵⁸, Raymond Netzhammer⁵⁹ were preoccupied by the administrative organization of the city of Tulcea after the First World War; they analysed the situation of the city, the losses and damage of the war and the return of the local population locale.

In *Monografia orașului Tulcea*, elaborated in 1928 by T. Voicu, B. Cotovu, P. Constantinescu, we can find an overall presentation of the city after the First World War.

The archive sources in *the Fund of the Tulcea County Prefecture, the Fund of the Tulcea City Hall* have helped me determine the increases and decreases in the number of inhabitants, the number of family heads, the religions and

⁵⁷ *Ibidem*.

⁵⁸ T. Brătianu, *Politică și Societate în Dobrogea*, Constanța, Editura Fundației Andrei Șaguna, 2010.

⁵⁹ R. Netzhammer, *Arhiepiscop în România*, Buzău, Atelierul Tipografic Catolic, 1994.

professions, the ethnic groups to which the inhabitants of the city of Tulcea belonged.

For the mayors and prefects of the city of Tulcea in the period 1919-1939, I consulted again the works also mentioned in the first chapter, to which I added the list of mayors published by Traian Brătianu in his book *Politică și Societate în Dobrogea*.

Concerning the activity of the political parties in interwar Tulcea, Professor Valentin Ciorbea – in *Evoluția Dobrogei 1918-1944* – analyzes the activity of the political organizations of Dobrudja, including the activity of those in Tulcea.

Another important source is represented by the local media: “Lupta” (national-liberal body, Tulcea), “Dobrogea Jună”, “Înainte” (Tulcea), “Țăranul Dobrogean” (Tulcea).

The book of professors Adrian Rădulescu and Ion Bitoleanu⁶⁰ presents the evolution and activity of the political parties of Dobrudja. Gheorghe Dumitrașcu⁶¹ presents the activity of the county organizations in Tulcea and Constanța of the Radical Peasants’ Party.

Professor Stoica Lascu⁶² presents – through media articles – a documentary that highlights aspects regarding politics and politicians, members of the political parties, Tulcea branch.

Subchapter 2 – *Economic development of the city of Tulcea on industrial fields* – includes as follows: *pisciculture, commerce, fairs and marts, credit institutions, agriculture, animal breeding, manufacturing sub-branches – textile sub-branch, sub-branch of skin processing, sub-branch of wood processing, sub-branch of chemical products processing, sub-branch of pottery and construction materials processing, sub-branch of raw materials processing, milling sub-branch, bread-making and pasta sub-branch, mineral waters, presses, cultural and educational institutions, school periodicals, print media.*

⁶⁰ A. Rădulescu, I. Bitoleanu, *Istoria Dobrogei*, Constanța, Ex Ponto, 1998.

⁶¹ Gh. Dumitrașcu, *Contribuții la istoria Dobrogei (1932-1938). Organizațiile județene Tulcea și Constanța ale Partidului Țărănist Radical*, in “Comunicări de Istorie a Dobrogei 2”, Constanța, National History and Archaeology Museum Constanța, 1983.

⁶² L. Stoica, *Politica și politicienii la Tulcea în perioada modernă. Documentar*, in “Tulcea 1878-1948: memoria unui oraș”, Brăila, Istros, 2012; *Contribuții la cunoașterea mișcării muncitorești dobrogene. Aspecte ale activității organizațiilor Social-Democrate în Perioada Interbelică*, in “Comunicări de Istorie a Dobrogei 2”, National History and Archaeology Museum Constanța, Constanța, 1983.

For the issues treated in this subchapter, I used the articles written by the researchers from Dobrudja Lascu Stoica⁶³, Octav O. Şeitan,⁶⁴ who analyze the economic evolution of the city of Tulcea, by structuring industry on industrial fields.

The second volume of *Enciclopedia României, Monografia Camerei de Comerţ şi Industrie Tulcea, Buletinele Camerei de Comerţ şi Industrie Tulcea*, all the documents preserved in the Tulcea archives and analyzed in those articles made me understand better the impact of the port on the economy of the city of Tulcea.

Virginia Dima, Aurel Munteanu⁶⁵, Valentina Postelnicu⁶⁶, Dumitra Mîndru⁶⁷, Nistor Bardu⁶⁸, Gh. Stanciu⁶⁹ published papers regarding the cultural and education institutions, which functioned in the city of Tulcea.

The most important preoccupations of the teaching staff and not only were to restore the school buildings, to solve the issue of teaching materials, to bring children back to school and to instruct them.

Archive documents mention for the city of Tulcea cultural institutions, represented by various associations and societies in the field: “*Scientific and literary society Barbu Delavrancea*”, “*Cultural association Dobrudja*”, “*Cultural league*”- *Tulcea branch*, “*Association Cultural Tulcea*”, “*Armonia Cultural Society*”, “*Student Circle of Tulcea*”. The existence in the city of various cultural associations and of a community centre represented a benefit for the population of the city, as they had various ways of spending leisure.

Chapter III of the thesis – *The city port of Tulcea in the years 1940-1948* – comprises the subchapters *administration of the city of Tulcea in the period*

⁶³ L. Stoica, *Din istoricul industriei româneşti interbelice. Principalele componente ale ramurilor de profil din Dobrogea (I-II)*, in “Pontica”, XIX – XX, Constanţa, MINA Constanţa, 1986-1987.

⁶⁴ O.O. Şeitan, *Date statistice: (1928-1931), judeţul Constanţa, Caliacra, Durostor şi Tulcea*, Tipografia lucrătorilor asociaţi, Constanţa.

⁶⁵ Virginia Dima, A. Munteanu, *Liceul Spiru C. Haret Tulcea 100 ani (1883-1983)*, Bucharest, Sport-Turism, 1983.

⁶⁶ Valentina Postelnicu, *Societăţi, Asociaţii, Cercuri Culturale Tulcea în perioada 1918-1944*, in “Steaua Dobrogei”, Issue 1, March 1999.

⁶⁷ Dumitra Mîndru, *Preocupări Culturale în Publicaţii Dobrogeane din Perioada Interbelică*, in “Comunicări de Istorie 2”, Constanţa, MINA Constanţa, 1983.

⁶⁸ N. Bardu, *Din istoria învăţământului dobrogean. Învăţământul profesional în perioada interbelică*, in “Colegiul Pedagogic Constantin Brătescu. Valori ale civilizaţiei româneşti în Dobrogea”, Constanţa, 1993.

⁶⁹ Gh. Stanciu, *Şcoala şi doctrinele pedagogice în secolul XX*, Bucharest, Editura Didactică şi Pedagogică, 1995.

1940-1948, city-planning activity of Tulcea after the year 1940, health institution, situation of the founded, liquidated, or nationalized industrial companies, Tulcea – tourist city.

Marian Cojoc⁷⁰, Constantin Găvenea⁷¹, Alexandrina Cuțui⁷², Lavinia Vizauer⁷³, Valentina Postelnicu⁷⁴ use their articles to show the image of the city of Tulcea from an administrative and economic perspective, regarding the situation of monuments in Tulcea, of the places of worship and, not least, on the possibilities on spending the leisure in the aforementioned period.

Concerning the city-planning activity of Tulcea after the year 1940, the health institution, the situation of the founded, liquidated, or nationalized industrial companies, a special contribution was brought by the archive documents preserved in the *Fund of the Chamber of Commerce and Industry Tulcea*, the *Fund of the Tulcea County Prefecture*, the *Fund of the Romanian Communist Party – Tulcea County Committee*.

Chapter IV of the thesis – *The evolution of the Tulcea port in the period 1878-1939* – which includes the subchapters *Navigation regime on the Danube in the period 1878-1939*; *Activity of the European Danube Commission in the area of the Tulcea port*; *Situation of the Tulcea port in the period 1878-1918*; and *Traffic and fluvial motion in the Tulcea port in the years 1919 –1939* – is dedicated strictly to port activity.

There are preoccupations regarding the situation and activity of the Tulcea port in the articles signed by Georgeta Borandă⁷⁵, which create an overall image of what the existence of the port meant for the city.

The author – when analyzing the situation of the Tulcea port from its beginnings until present time – states that “*the Tulcea port is the largest in northern Dobrudja; like many other Romanian ports to the Danube and the*

⁷⁰ M. Cojoc, *De la reforma agrară la colectivizarea forțată (1945-1957)*, Constanța, Editura Muntenia&Leda, 2001; *idem*, *Repere economico-sociale în Dobrogea primelor decenii postbelice*, in “*Studii Istorice Dobrogene*”, Ovidius University Press, Constanța, 2003.

⁷¹ C. Găvenea, *Amintiri și imagini din Tulcea de odinioară*, Școala XXI, Tulcea, 2004.

⁷² Alexandrina Cuțui, *Catedrala Sf. Nicolae din Tulcea - mărturii istorice*, in “*Tulcea 1878-1948: memoria unui oraș*”, Istros Brăila, 2012.

⁷³ Lavinia Vizauer, *Recuperarea memoriei orașului Tulcea prin documente de arhivă și imagini – vechi și noi*, in “*Tulcea 1878-1948: memoria unui oraș*”, Istros Brăila, 2012.

⁷⁴ Valentina Postelnicu, *Monumentele eroilor tulceni*, Harvia, Tulcea, 2003.

⁷⁵ Georgeta Borandă, *Porturi Dobrogene. Scurt istoric*, in “*Analele Dobrogei*”, New Series, Year III, Issue 1, Ex Ponto, Constanța, 2005.

sea, it is based on a long historical past bound to the traditions lost in the mist of times”⁷⁶.

Professor Constantin Ardeleanu⁷⁷ analyses external commerce and navigation to the Lower Danube and he presents statistical data regarding the commercial activity and the role of the Tulcea port in the external commerce of modern Romania.

He believes that “*the essence of the port is to facilitate exchange; hence, the product exchange that it enables – its external commerce, first of all – represents the basic indicator of the absolute and relative value of a city port of in the economy of the region or of the State in question*”⁷⁸.

The historiography concerning the Danube and the navigation regime on the Danube became significantly richer after 1918.

More and more historians underlined the importance of Danube for Romania, but mostly for Dobruđja, by clarifying and establishing the historical truth concerning the treaties between Romania and the Great Powers, directly interested by the navigation regime on the Danube, by describing the diplomatic struggles for supremacy in the area.

Among them, I mention Ion Giurcă⁷⁹, Constantin C. Giurescu⁸⁰, E. P. Botez (Jan Bart) – who considered the Danube Mouths “*The Gate of Central Europe*” and that “*whoever holds the key of this ‘gate’ will be able to dominate the area*”⁸¹.

The same theme was approached by others, such as C.I. Baicoianu⁸², Paul Gogeanu⁸³, Maria Petru, Marian Sârbu⁸⁴, P. Manolescu⁸⁵, N. Daşcoviciu⁸⁶,

⁷⁶ Georgeta Borandă, *Porturi Dobrogene: Scurt istoric*, în ”Analele Dobrogei”, New Series, Year III, Issue 1, Ex Ponto, Constanţa, 2005.

⁷⁷ C. Ardeleanu, *Rolul portului Tulcea în comerţul exterior al României moderne (1878-1914)*, in “Tulcea 1878-1948: memoria unui oraş”, Istros, Brăila, 2012; *Comerţul exterior şi navigaţia la Dunărea de Jos. Serii Statistice (1881-1900)*, Europolis, Galaţi, 2008; *Comerţul exterior şi navigaţia prin Gurile Dunării. Serii Statistice (1901-1914)*, Galaţi University Press, 2008.

⁷⁸ C. Ardeleanu, *Rolul portului Tulcea în comerţul exterior al României moderne (1878-1914)*, in “Tulcea 1878-1948: memoria unui oraş”, Istros, Brăila, 2012.

⁷⁹ I. Giurcă, *Dunărea în geopolitica puterilor europene în epoca modernă*, in “Anuarul Marinei Militare”, Tome IV, Editura Companiei Naţionale Administraţia Porturilor Maritime Constanţa SA, Constanţa, 2001.

⁸⁰ C.C. Giurescu, *Formarea poporului român*, Scrisul Românesc, Craiova, 1973.

⁸¹ Jean Bart, *Cum se dezleagă chestiunea Dunării?*, Chişinău, 1918.

⁸² C.I. Baicoianu, *Dunărea privire istorică economică şi politică*, Tipografia Eminescu Institutul de Arte Grafice, Bucharest, 1915, p. 23-25; www.dacoromanica.ro / accessed on 17.02.2014.

⁸³ P. Gogeanu, *Dunărea în relaţiile internaţionale*, Editura Ştiinţifică, Bucharest, 1970.

Marian Cojoc⁸⁷, Ion Aurel⁸⁸, Constantin Hlihor⁸⁹, Ștefan Stanciu⁹⁰, Arthur Tuluș⁹¹, Lt. M. Drăghicescu⁹², M.D. Ionescu⁹³, Andreea Atanasiu⁹⁴, Luca Ionescu⁹⁵ and I. Colcer, V. Măgureanu⁹⁶, L. Băbulescu, Gh. Canja, E. Galser⁹⁷ or Dimitrie S. Nenițescu⁹⁸.

⁸⁴ Maria Petru, M. Sârbu, *Considerații privind restabilirea suveranității statelor riverane Dunării în urma Aranjamentului suplimentar de la Sinaia (august 1938) și a Acordului suplimentar de la Bucharest (1939)*, in “Anuarul Muzeului Marinei Române”, Tome II, Editura Companiei Naționale Maritime Constanța SA, Constanța, 1999.

⁸⁵ P. Manolescu, *Istoricul reglementărilor navigațiunii pe Dunăre*, Bucharest, 1941.

⁸⁶ N. Dașcoviciu, *Regimul Dunării și al strâmtorilor în ultimele două decenii*, Iași, Tipografia Al. Terek, 1943.

⁸⁷ M. Cojoc, *Repere cu semnificație geostrategică în ținutul românesc dintre Dunăre și mare după al doilea război mondial*, in “Anuarul Muzeului Marinei Române”, Tome IV, Editura Companiei Naționale Maritime Constanța SA, Constanța, 2001.

⁸⁸ I. Aurel, *Politica Uniunii Sovietice la Dunărea maritimă în timpul Conferinței de la Bucharest (21 octombrie – 21 December 1940)*, in “Anuarul Muzeului Marinei Române”, Tome II, Editura Companiei Naționale Maritime Constanța SA, Constanța, 1999.

⁸⁹ C. Hlihor, *Armata Roșie în România. Adversar – Aliat – Ocupant, 1940 – 1948*, vol. I, Editura Academiei de Înalte Studii Militare, Bucharest, 1996.

⁹⁰ Ș. Stanciu, *România și Comisia Europeană a Dunării. Diplomatie. Suveranitate. Cooperare Internațională*, PAX AURA MUNDI, Galați, 2002.

⁹¹ A. Tuluș, *Problema Dunării la Conferința de la Paris și în perioada imediat următoare*, in “Analele Universității Dunărea de Jos Galați”, Series 19, History, Tome VII, Galați, 2008; *idem*, *Cereri și intenții interbelice de aderare ale unor state la Comisia Europeană a Dunării*, in “Analele Universității Dunărea de Jos Galați”, Series 19, History, Tome VIII, Galați, 2009.

⁹² Lt. M. Drăghicescu, *Istoricul principalelor puncte pe Dunăre de la Gura Tisei până la mare și pe coastele mării de la Varna la Odessa*, Bucharest, 1943.

⁹³ M.D. Ionescu, *Dobrogea în pragul veacului al XX-lea*, Atelierele Grafice I.V. Socecu, Bucharest, 1904.

⁹⁴ Andreea Atanasiu, *Dobrogea sub administrație otomană. Constanța și Tulcea – Studiu de caz*, in “Dobrogea 1878-2008. Orizonturi Deschise de Mandatul European” (coord. Valentin Ciorbea), Ex Ponto, Constanța, 2008.

⁹⁵ L. Ionescu, *Județul Tulcea – Dare de seamă prezentată Consiliului Județean*, Bucharest, 1904.

⁹⁶ I. Colcer, V. Măgureanu, *op. cit.*; *apud* M.D. Ionescu, *Dobrogea în pragul al XX-lea. Geografia matematică, Fizică, Politică, Economică și Militară*, Bucharest, Atelierele Grafice I.V. Socecu, 1904.

⁹⁷ L. Băbulescu, Gh. Canja, E. Galser, *Contribuții la studiul istoriei regimului internațional de navigație pe Dunăre*, Editura Științifică, Bucharest, 1957.

⁹⁸ D.S. Nenițescu, *Dunărea și Dreptul Internațional Public*, Tipografia lucrătorilor asociați Marinescu și Șerban, Bucharest, 1903, p. 10-28; www.dacoromanica.ro/ accessed on 18.02.2014.

The work entitled *La Commission Européenne du Danube et son Œuvre De 1856 à 1931*⁹⁹ presents the activity *European Danube Commission* since its foundation in 1856 until the year 1931.

In the book *A Biography Of Sir Charles Hartley, Civil Engineer (1825-1915)*¹⁰⁰ there are aspects related to the life of engineer Charles Hartley, surnamed *the Father of the Danube*, and mostly concerning his activity at the Danube mouths.

Constantin Bondar, Virginia Dima, Eugenia Iacovici Lungu – in their monograph dedicated to Sulina – analyse the issues of the Tulcea port¹⁰¹.

Preoccupied by the situation of communication ways (road and fluvial), professors Valentin Ciorbea and Constantin Ardeleanu studied this theme; they show the precarious situation of the Tulcea County from this perspective.

Constantin Ardeleanu concludes that the city of Tulcea: “*had served, on the Danube, as intermediary point in the path of the ships from – Brăila – Galați – Sulina, but in the last decades of the nineteenth century, navigation with steamships emerged, and most ships did not stop at Tulcea anymore*”¹⁰².

Besides these shortcomings, there was another one concerning the navigation on the Danube: it was officially closed from 15 November to 1 March every year.

Constantin A. Cristofor – in his book *Monografia Județului Tulcea*, written in 1938 – completes the information on the activity of the Tulcea port, where he presents the situation of merchandises that passed through the Tulcea port in the period 1930-1936¹⁰³.

To these books, I have to add *Bulletins of the Chamber of Commerce and Industry Tulcea*, as well as all the documents within archive funds that present minutely the motions in the Tulcea port in the period in question¹⁰⁴.

Concerning the archive sources, it must be stated that – for the period 1878-1897 – they are absent; for this reason, I could only consult the few studies that approached this theme. For the period 1898-1926, there is information

⁹⁹****La Commission Européenne du Danube et son Œuvre De 1856 à 1931*, Imprimerie Nationale, Paris, 1931.

¹⁰⁰****Hartley. A Biography Of Sir Charles Hartley, Civil Engineer (1825-1915). The Father of the Danube*, Volume one and two, The Edwin Mellen Press, 1989.

¹⁰¹C. Bondar, Virginia Dima, Eugenia I. Lungu, *Sulina. Monografie*, Volume I, Rawex Coms S.R.L., Bucharest, 2010.

¹⁰²C. Ardeleanu, *op. cit.*, p. 24.

¹⁰³C.A. Cristofor, *Monografia Județului Tulcea (manuscript)*, 1938, p. 100.

¹⁰⁴*Bulletin of the Chamber of Commerce and Industry Tulcea*, Year II, Issue 12, March 1911.

regarding the correspondence on Romanization of ships, orders or circular letters concerning the safety of navigation and the prevention of accidents, as well as lists with ships stationed over the winter.

After the year 1927, the situation changed, and sources help reconstituting the traffic of the Tulcea port per months and per years, and analyzing the activity of the Tulcea port.

Chapter V – *Port of Tulcea in the period 1940-1948* – continues, in the first subchapter, the analysis of *the Navigation regime on the Danube after the outbreak of the Second World War*; the second subchapter presents the *Situation of the Tulcea port during the Second World War. Traffic of ships and material losses*, while the third studies the *Situation of the labour force in the Tulcea port*.

The navigation regime on the Danube after the outbreak of the Second World War has been studied by Arthur Tuluș¹⁰⁵, Constantin Hlihor¹⁰⁶ and Carmen Atanasiu¹⁰⁷. They analysed the moment of violence cessation – after accepting the truce offered by the Soviet Union, Great Britain and the United States of America – and its consequences.

Ion Alexandrescu – in his study *Convenția* – treats the convention closed on 16 January 1945 between the Romanian and the Soviet governments, which includes the plan of deliveries, the quantities and quality of merchandises to transmit to the Soviet Union within six years, – 50 million dollars annually – as well as their price¹⁰⁸.

Carmen Atanasiu pinpoints that “*in the years 1945-1952, 16 Soviet-Romanian mixed societies were founded in Romania, among which Sovrompetrol, Tars – Romanian-Soviet air transportation, Sovrombanc,*

¹⁰⁵ A. Tuluș, *România și neutralizarea Dunării (septembrie 1939-iunie 1940)*, in “Analele Universității Dunărea de Jos Galați”, Series 19, History, Tome VI, Galați, 2007; *Dunărea maritimă între Aranjamentul de la Sinaia și Acordul de la Belgrad (1938-1948)*, Galați University Press, Galați, 2008; *Cereri și intenții interbelice de aderare ale unor state la Comisia Europeană a Dunării*, in “Analele Universității Dunărea de Jos Galați”, Series 19, History, Tome VIII, Galați, 2009; *România și neutralizarea Dunării (septembrie 1939-iunie 1940)*, in “Analele Universității Dunărea de Jos Galați”, Series 19, History, Tome VI, Galați, 2007.

¹⁰⁶ C. Hlihor, *Armata Roșie în România. Adversar – Aliat – Ocupant, 1940 – 1948*, volume I, Academy Editura Academiei de Înalte Studii Militare, Bucharest, 1996, p. 35.

¹⁰⁷ Carmen Atanasiu, *Navigația fluvială română în perioada 23 august 1944 – 1954*, in “Anuarul Muzeului Marinei Române”, Tome IV, Editura Companiei Naționale Maritime Constanța SA, Constanța, 2001, p. 116.

¹⁰⁸ I. Alexandrescu, *Economia României în primii ani postbelici (1945-1947)*, Editura Științifică și Enciclopedică, Bucharest, 1986, p. 38.

*Sovromcărbune, Sovrommetal, Sovromgaz, Sovromtractor, Sovromchim, SovromConstrucția, Sovromutilaj petrolifer, Sovromnaval (August 1952); the consequence of the Romanian-Soviet collaboration within Sovromtransport was that all Romanian ports – with no exception – had to suffer”*¹⁰⁹.

Subchapter 2 – *Situation of the Tulcea port during the Second World War. Traffic of ships and material losses*, and 3 – *Situation of the labour force in the Tulcea port* are based exclusively on the analysis of documents in the archives *Fund of the Captainship of the Tulcea port, Fund of Tulcea Customs*. The archive sources I have analysed show the efforts of local port authorities for the development and extension of the port. This extension was imposed by the intense traffic carried out in the port, – which was hard to control most of the times – by the issues of the port workers and by the fact that they did not hesitate to express their complaints in writing. The workers even menaced that they would stop all services in the port, should their demands be neglected.

The outbreak of the Second World War and the national events of the period 1940-1944 imposed local safety measures meant to protect the population of the city of Tulcea and the port infrastructure.

Hence, in the port area of northern Dobrudja, measures were taken against potential surprise attacks. However, the ports did suffer losses, from bed linens to diverse materials found on the ships belonging to Societies of fluvial transportation or to private individuals.

The same source confirm that – regardless of the national events with effects on local level – the Tulcea port has continued its commercial activity, which is apparent in the statistics elaborated by the Captainship of the Tulcea port.

¹⁰⁹ Carmen Atanasiu, *op. cit.*, p. 128.

BIBLIOGRAFIE SELECTIVĂ

I. IZVOARE

I.1. ARHIVE

Serviciul Județean Tulcea al Arhivelor Naționale, Tulcea, Fonduri:

1. *Fondul Prefectura Județului Tulcea, Serviciul administrativ*
2. *Fondul Tribunalul județului Tulcea, acte autentice.*
3. *Fondul Căpitănia Portului Tulcea*
4. *Fondul Primăria Orașului Tulcea, Serviciul administrativ, Serviciul Secretariat, Serviciul Tehnic*
5. *Fondul Consilieratul Agricol Tulcea*
6. *Fondul Tribunalului Județului Tulcea*
7. *Fondul Camerei de Comerț și Industrie Tulcea*
8. *Fondul Vama Tulcea*
9. *Fondul Partidului Comunist Român, Comitetul Județean Tulcea*

Serviciul Județean Constanța al Arhivelor Naționale, Constanța, Fonduri:

1. *Fondul Inspectoratul General Administrativ Constanța.*

I.2. PERIODICE (ziare, reviste și publicații de istorie)

1. *Anuarul Liceului Principele Carol din Tulcea pe anii școlari 1918-1919; 1919-1920 și 1920-1921, Tulcea, Tipografia Dobrogea, 1921.*
2. *Buletinul Camerei de Comerț și Industrie Tulcea, între anii 1909-1936.*
3. *Buletinul Comunal Tulcea (Organ Oficial al Orașului), Anul V, Nr. 8, 1 iulie 1936.*
4. *Buletinul Oficial al Camerei de Comerț și Industrie Tulcea, Anul XXVII, Nr. 2, Tipografia Moderna, Tulcea, 1937.*
5. *Buletinul Oficial al Județului Tulcea, iulie 1948.*
6. *Pressa, XI, Nr. 256, 19 noiembrie 1878.*
7. *Pressa, XI, nr. 225, 11 octombrie 1878.*
8. *Dobrogea Jună, An XVI, Nr. 121 din 5 iunie 1921.*
9. *Lupta, Tulcea, XXIV, Nr. 49, 6 decembrie 1936.*
10. *Viitorul, XXVIII, Nr. 8546, 1936.*
11. *Viitorul, Nr. 8994, 1938.*

II. DOCUMENTE EDITE

- Baronul d'Hogguer, *Informații asupra Dobrogei. Starea ei de astăzi. Resursele sale și viitorul ei*, Editura Librăriei Socec & Comp. 7, București, 1879.
- ****Călători străini despre Țările Române*, vol. VIII, Editura Academiei Române, București.
- ****Călători Străini despre Țările Române*, Volum X, Partea I, Editura Academiei Române, București, 2000.
- ****Călători Străini despre Țările Române*, Volum X, Partea a II-a, Editura Academiei Române, București, 2000.
- ****Călători Străini despre Țările Române în Secolul al XIX-lea*, Serie Nouă, Volum I, Editura Academiei Române, București, 2004.
- ****Călători Străini despre Țările Române în Secolul al XIX-lea*, Serie Nouă, Volum II, Editura Academiei Române, București, 2005.

III. INSTRUMENTE DE LUCRU

- ****Enciclopedia României*, volum II, *Țara Românească*, Imprimeria Națională, București, 1939.
- ****Enciclopedia de Istorie a României*, Ediția a III-a, Editura Meronia, București, 2000.
- ****Ghid turistic al județului Tulcea*, Editura cartografică S.C. Shubert & Franzke S.R.L., Cluj Napoca, 2011.
- ****Istoria Românilor*, volum VIII, București, Editura Enciclopedică, 2003.
- ****Indicatorul industriei românești*, București, 1925.
- ****La Commission Europeenne Du Danube et Son Oeuvre de 1856 a 1931*, Imprimerie Nationale, Paris, 1931.
- ****Marele Dicționar Geografic al României*, volum V, Editura Stabilimentul Grafic I. V. Socecu, București, 1902.
- ****Monografia Camerei de Comerț și Industrie Circa XI Tulcea*, Tulcea, 1928.
- ****Raport statistic de mișcarea porturilor României și efectivul vaselor marinei comerciale pe anul 1931. Monografia Porturilor*, Monitorul Oficial și Imprimeriile Statului Imprimeria Centrală, București, 1932.

IV. LUCRĂRI GENERALE

- ALEXANDRESCU, Ion, *Economia României în primii ani postbelici (1945 - 1947)*, Editura Științifică și Enciclopedică, București, 1986.
- ATANASIU, V., *România în primul război mondial*, Editura militară, București, 1979.
- BABULESCU, L. CANJA, Gh., GALSA, E., *Contribuții la studiul istoriei regimului internațional de navigație pe Dunăre*, Editura Științifică, București, 1957.

- BRĂTIANU, Traian, *Politică și Societate în Dobrogea*, Constanța, Editura Fundației „Andrei Șaguna”, 2010.
- CIORTAN, Romeo, *Porturi maritime și fluviale*, Editura Tehnică, București, 1984.
- CIOROIU, Constantin, *Călători la Pontul Euxin*, București, 1984.
- CIORBEA, Valentin, *Evoluția Dobrogei între 1918-1944*, Editura Ex-Ponto Constanța, 2005.
- CIORBEA, Valentin – coordonator, *Studii istorice dobrogene*, Editura Ovidius University Press, Constanța, 2003.
- CIORBEA, Valentin - coordonator, *Dobrogea 1878-2008. Orizonturi deschise de mandatul european*, Editura Ex Ponto, Constanța, 2008.
- CIOBANU, Radu Ștefan, *Genovezii și rolul lor în Dobrogea în secolul XIV*, în „Pontica”, nr. 2, Muzeul de arheologie Constanța, 1969.
- COJOC, Marian, *De la reforma agrară la colectivizarea forțată (1945 - 1957)*, Editura Muntenia&Leda, Constanța, 2001.
- COJOC, Marian, *Octombrie 1944 în ținutul dintre Dunăre și Mare. Noi documente privind ocupația sovietică*, în „Anuarul Muzeului Marinei Române”, Tom III/2, Editura Companiei Naționale Administrația Porturilor Maritime Constanța SA, Constanța, 2000.
- COJOC, Marian, *Dobrogea în rapoartele diplomației europene. Considerații geostrategice (1877-1879)*, în „Anuarul Muzeului Marinei Militare Române”, Tom II, 1999, Editura Campaniei Naționale Administrația Porturilor Maritime Constanța SA, Constanța, 2000.
- COJOC, Marian, *Repere cu semnificație geostrategică în ținutul românesc dintre Dunăre și mare după al doilea război mondial*, în „Anuarul Muzeului Marinei Române”, Tom IV, Editura Companiei Naționale Maritime Constanța SA, Constanța, 2001.
- COJOC, Marian, *Repere economico-sociale în Dobrogea primelor decenii postbelice*, în „Studii Istorice Dobrogene”, coord. Valentin Ciorbea, Editura Ovidius University Press, Constanța, 2003.
- COLCER, Iosif; MĂGUREANU, Viorel, *File din Istoria Dobrogei*, Inspectoratul Pentru Cultură Al Județului Tulcea, Tulcea, 1998.
- COTEȚ, Petru; POPOVICI, Ion; SIMION, Gavrilă, *Ghid turistic al județului Tulcea*, București, 1975.
- CULEA, Apostol D., *Dobrogea*, Editura Casei Școalelor, București, 1928.
- DĂNESCU, Grigore Gr., *Dicționarul Geografic, Statistic și Istoric al Județului Tulcea*, Editura Stabilimentul Grafic I. V. Socecu, București, 1896.
- GIURESCU, Constantin C., *Formarea poporului român*, Editura Scrisul Românesc, Craiova, 1973.
- GHINEA, Dan, *Enciclopedia Geografică a României*, Ediția a III-a revăzută și adăugită, Editura Enciclopedică, București, 2002.

- IONESCU, M. D., *Dobrogea în pragul veacului al XX-lea*, Atelierele Grafice I. V. Socecu, București, 1904.
- NETZHAMMER, Raymond, *Arhiepiscop în România*, Buzău, Atelierul Tipografic Catolic, 1994.
- RĂDULESCU, Adrian; BITOLEANU, Ion, *Istoria Dobrogei*, Editura Ex-Ponto, Constanța, 1998.
- STĂNESCU, Adrian, LASCU, Stoica, *Mărturii documentare privind ocupația puterilor centrale în Dobrogea (1916-1918)*, în "Pontica", Tom XVII, MINA Constanța, 1984.

V. LUCRĂRI SPECIALE

- ALBOTĂ, Mihai, *Istoria învățământului tulcean de la începuturi până în anul 2007*, Editura Școala XXI Tulcea, 2008.
- ANTIPA, Grigore, *Studii asupra pescăriilor din România*, Imprimeria Statului, București, 1895.
- ANTIPA, Grigore, *Exploatarea în regie a pescăriilor statului*, Imprimeria Statului, București, 1905.
- ANTIPA, Grigore, *Pescăriile statului din Tulcea*, Imprimeriile Independența, București, 1911.
- ANTIPA, Grigore, *Dunărea și problemele ei științifice, economice și politice*, Academia Română, București, 1921.
- ARDELEANU, Constantin, *Comerțul exterior și navigația la Dunărea de Jos. Serii statistice (1881-1900)*, Editura Europolis, Galați, 2008.
- ARDELEANU, Constantin, *Evoluția intereselor economice și politice britanice la gurile Dunării (1829-1914)*, Editura Istros, Brăila, 2008.
- ARDELEANU, Constantin, *Rolul portului Tulcea în comerțul exterior al României moderne (1878-1914)*, în "Tulcea 1878-1948: memoria unui oraș", Editura Istros, Brăila, 2012.
- ATANASIU, Andreea, *Dobrogea sub administrația otomană. Constanța și Tulcea – studiu de caz*, în „Dobrogea 1878-2008”, Editura Ex Ponto, Constanța, 2008.
- ATANASIU, Carmen, *Navigația fluvială română în perioada 23 august 1944 – 1954*, în „Anuarul Muzeului Marinei Române”, Tom IV, Editura Companiei Naționale Maritime Constanța SA, Constanța, 2001.
- AUREL, Ion, *Politica Uniunii Sovietice la Dunărea maritimă în timpul Conferinței de la București (21 octombrie - 21 decembrie 1940)*, în „Anuarul Muzeului Marinei Române”, Tom II, Editura Companiei Naționale Maritime Constanța SA, Constanța, 1999.
- BAUMANN, Victor Henrich, *Noi mărturii istorice dintr-un sondaj arheologic*, în „Peuce IV”, Tulcea, 1976.

- BAUMANN, Victor Henrich, *Schiță privind evoluția istorică a teritoriului actual al municipiului Tulcea*, în „Steaua Dobrogei”, V, Nr. 1-4 (17-20), decembrie 2003.
- BAUMANN, Victor Henrich, *Sângele martirilor*, Editura Arhiepiscopiei Tomisului, Constanța, 2004.
- BAUMANN, Victor Henrich, PETROV, Raluca, FRANGA, Elena, *Instituția prefectului – Județul Tulcea, trecut și prezent*, Editura Celebris, Constanța, 2012.
- BARDU, Nistor, *Din istoria învățământului dobrogean. Învățământul profesional în perioada interbelică*, în „Colegiul Pedagogic Constantin Brătescu. Valori ale civilizației românești în Dobrogea”, Constanța, 1993.
- BART, Jean, *Cum se dezleagă cheștiunea Dunării?*, Chișinău, 1918.
- BART, Jean, *Cartea Dunărei*, Biblioteca Ligii Navale, București, 1933.
- BĂICOIANU, C.I., *Dunărea privire istorică economică și politică*, Tipografia Eminescu Institutul de Arte Grafice, București, 1915.
- BONDAR, Constantin, DIMA, Virginia, IACOVICI LUNGU, Eugenia, *Sulina. Monografie*, Volum I, Editura Rawex Coms S.R.L., București, 2010.
- BORANDĂ, Georgeta, *Porturi dobrogene. Scurt istoric*, în „Analele Dobrogei”, III, Nr.1, Editura Ex Ponto, Constanța, 2005.
- BORDEIU, Puiu, *Crearea primelor structuri legionare în Dobrogea (1932-1933)*, în „Studii Istorice Dobrogene”, coord. Valentin Ciorbea, Ovidius University Press, Constanța, 2003, p. 372-383.
- BULGARU-DRESCA M.M., Alexandrescu, *Aspecte ale vieții economice din porturile și schelele Dobrogei în secolele XVI-XVIII*, în „Peuce 2”, S.V., Tulcea, 1971.
- CHERAMIDOGLU, Constantin, *Evoluția politică a județului Tulcea în anul 1946. Ascensiunea Partidului Comunist*, în „Istro-Pontica. Studii și Comunicări de Istorie a Dobrogei”, nr. 2, Editura Istros, Brăila, 2014.
- CIOCOIU, Mădălina, *Ștefan Borș, o epocă, un destin*, în “Tulcea 1878-1948: memoria unui oraș”, Editura Istros, Brăila, 2012.
- CORHAN, Aurora, *De la Aegyssus la Tulcea*, în „Brătescu. Buletin de informație și cultură geografică. Studii, Cercetări, Comunicări”, An 1, Nr. 1, Tipărit de S.C. Tipo-Media S.R.L., Tulcea, decembrie 2005.
- COTOVU, Brutus, *Însemnări pe timpul refugiului*, în „Analele Dobrogei”, X, fasc. 1-12, 1929.
- CRISTOFOR, Const. A., *Monografia Județului Tulcea (manuscris)*, Tulcea, 1938, Biblioteca ICEM Tulcea.
- CUȚUI, Alexandrina, *Catedrala „Sf. Nicolae” din Tulcea – mărturii istorice*, în „Tulcea 1878-1948: memoria unui oraș”, Editura Istros, Brăila, 2012.
- DAȘCOVICIU, N., *Regimul Dunării și al strâmtorilor în ultimele două decenii*, Iași, Tipografia Al. Terek, 1943.

- DRĂGHICESCU, M., Lt., *Istoricul principalelor puncte pe Dunăre de la Gura Tisei până la mare și pe coastele mării de la Varna la Odessa*, București, 1943.
- DIMA, Virginia, MUNTEANU, Aurel, *Liceul Spiru C. Haret Tulcea 100 ani (1883-1983)*, Editura Sport-Turism, București, 1983.
- DUMITRAȘCU, Gheorghe, *Dezvoltarea economică a Dobrogei până la 1878 și problema apariției proletariatului*, în “Revista de Istorie”, Tomul 31, Nr. 6, Editura Academiei, 1978.
- DUMITRAȘCU, Gheorghe, *Contribuții la istoria Dobrogei (1932-1938). Organizațiile județene Tulcea și Constanța ale Partidului Țărănist Radical*, în „Comunicări de Istorie a Dobrogei 2”, Constanța, Muzeul de Istorie Națională și Arheologie Constanța, 1983.
- DUMITRAȘCU, Gheorghe, GHEORGHE, Lavinia-Dacia, *Trei documente privind situația Dobrogei la 1878*, în „Dobrogea 1878-2008. Orizonturi deschise de mandatul european”, Editura Ex Ponto, Constanța, 2008.
- FLAUT, Daniel, *Situația pieței Tulcea în anul 1944 în rapoartele Băncii Naționale a României*, în “Tulcea 1878-1948: memoria unui oraș”, Editura Istros, Brăila, 2012.
- GĂVENEA, Constantin, *Amintiri și imagini din Tulcea de odinioară*, Editura Școala XXI, Tulcea, 2004.
- GIURCĂ, Ion, *Dunărea în geopolitica puterilor europene în epoca modernă*, în „Anuarul Marinei Militare”, Tom IV, Editura Companiei Naționale Administrația Porturilor Maritime Constanța SA, Constanța, 2001.
- GOGEANU, Paul, *Dunărea în relațiile internaționale*, Editura Științifică, București, 1970.
- GRECEANU, N., *Comisia Europeană a Dunării și Gurile Dunării*, Marvan S.A.R., București, 1938.
- *** *Hartley. A Biography Of Sir Charles Hartley, Civil Engineer (1825-1915). The Father of the Danube*, Volume one and two, The Edwin Mellen Press, 1989.
- HLIHOR, Constantin, *Armata Roșie în România. Adversar – Aliat – Ocupant, 1940-1948*, vol. I, Editura Academiei de Înalte Studii Militare, București, 1996.
- ION, Sorin Nicolae, *Civilizația greacă și biserica „Buna Vestire” din Tulcea*, în „Îndrumător Pastoral”, Anul V, Nr. 5, Episcopia Tulcii, Tulcea, 2013.
- IONESCU, Luca, *Județul Tulcea – Dare de seamă prezentată Consiliului Județean Tulcea*, București, 1904.
- IONIȚĂ, I. Gh., *Retrospective revoluționare tulcene (secvențe din cronica unor memorabile lupte trecute)*, în „Peuce IV”, S.V., Muzeul Delta Dunării, Tulcea, 1973-1975.

- LASCA, Mădălina, „*Hai să râdem! Debutul presei de divertisment la Tulcea*”, în „*Tulcea 1878-1948: memoria unui oraș*”, Editura Istros, Brăila, 2012.
- LASCU, Stoica *Contribuții la cunoașterea mișcării muncitorești dobrojene. Aspecte ale activității organizațiilor Social-Democrate în Perioada Interbelică*, în „*Comunicări de Istorie a Dobrogei 2*”, Muzeul de Istorie Națională și Arheologie Constanța, Constanța, 1983.
- LASCU, Stoica, *Din istoricul industriei românești interbelice. Principalele componente ale ramurilor de profil din Dobrogea (I)*, în „*Pontica*”, XIX, Constanța, Muzeul de Istorie Națională și Arheologie, 1986.
- LASCU, Stoica, *Din istoricul industriei românești interbelice. Principalele componente ale ramurilor de profil din Dobrogea (II)*, în „*Pontica*”, XX, Constanța, Muzeul de Istorie Națională și Arheologie, 1987.
- LASCU, Stoica, *Presa dobrogeană și idealul unității naționale românești*, în „*Revista muzeelor și monumentelor*”, nr. 9-10, Consiliul Culturii și Educației Socialiste, București, 1989.
- LASCU, Stoica, *Mărturii de epocă privind istoria Dobrogei (1878-1947)*, Vol.I (1878-1916), Biblioteca Tomitana II, MINA Constanța, 1999.
- LASCU, Stoica, *Politica și politicienii la Tulcea în perioada modernă. Documentar*, în „*Tulcea 1878-1948: memoria unui oraș*”, Editura Istros, Brăila, 2012.
- LIMONA, Răzvan, *Populația Dobrogei în perioada interbelică*, Editura on-line Semănătorul, Tulcea, 2009.
- MARIN, Haralambie, CUCULIS, Grigore, MUNTEANU, Aurel, *Raionul Tulcea – Ghid Turistic Monografic (manuscris)*, Tulcea, 6 decembrie 1958.
- MARINACHE, Mihai, MARINACHE, Ioana, <<*Steaua Dobrogei*>> *Încercare de reconstituire monografică*, Editura Harvia, Tulcea, 2007.
- MARINACHE, Mihai, MARINACHE, Ioana, *Însemnări privind presa pedagogică tulceană*, în „*Foaie de vernisaj*”, M. I. A. Tulcea, 14 Noiembrie 2009.
- MANOLESCU, Paul, *Istoricul reglementărilor navigațiunii pe Dunăre*, București, 1941.
- MATEESCU, Tudor, *Construcții navale la Tulcea înainte de 1877*, în „*Peuce*”, IX, Tulcea, 1984.
- IDEM, *Biserica ortodoxă din Dobrogea în timpul stăpânirii otomane (1417-1877)*, în „*Monumente istorice și izvoare creștine*”, Editura Arhiepiscopiei Tomisului și Dunării de Jos, Galați, 1987.
- MĂNUCU-ADAMEȘTEANU, Gheorghe, *Raport final asupra locuirii medievale timpurii de la Aegyssus - Tulcea (sec. X-XV)*, în „*Peuce*”, XI, Tulcea, 1995.
- MILIAM, Mihai, *Societatea Avântul la Tulcea*, în „*Steaua Dobrogei*”, an 8, nr. 27-30, Editura Harvia, Tulcea, octombrie 2006.

- MÎNDRU, Dumitra, *Preocupări Culturale în Publicații Dobrogene din Perioada Interbelică*, în „Comunicări de Istorie a Dobrogei 2”, Constanța, Muzeul de Istorie Națională și Arheologie Constanța, 1983.
- MUNTEANU, Aurel, *Tulcea*, Editura Sport-Turism, București, 1975.
- NENIȚESCU, Dimitrie S., *Dunărea și Dreptul Internațional Public*, Tipografia lucrătorilor asociați Marinescu și Șerban, București, 1903.
- POSTELNICU, Valentina, *Societăți, Asociații, Cercuri Culturale Tulcene în perioada 1918-1944*, în „Steaua Dobrogei”, nr. 1, martie 1999.
- POSTELNICU, Valentina, *Tulcea de altădată*, Editura Harvia, Tulcea, 2002.
- POSTELNICU, Valentina, *Monumentele Eroilor Tulcenii*, Editura Harvia, Tulcea, 2003.
- POSTELNICU, Valentina, *Tulcea în documente de arhivă*, Editura Ex-Ponto, Constanța, 2006.
- PETRU, Maria; SÂRBU, Marian, *Considerații privind restabilirea suveranității statelor riverane Dunării în urma Aranjamentului suplimentar de la Sinaia (august 1938) și a Acordului suplimentar de la București (1939)*, în „Anuarul Muzeului Marinei Române”, Tom II, Editura Companiei Naționale Maritime Constanța SA, Constanța, 1999.
- RĂȘNOVEANU, Ion, *Progresele economice ale Dobrogei la sfârșitul secolului al XIX-lea și începutul secolului al XX-lea*, în „Anuarul Muzeului Marinei Române”, Tom VIII, Editura Companiei Naționale Administrația Porturilor maritime Constanța S A, Constanța, 2005.
- SÂRBU, Marian, *Considerații geoeconomice privind importanța Dunării și Mării Negre pentru România*, în „Anuarul Muzeului Marinei Militare”, Tom VIII, Editura Companiei Naționale Administrația Porturilor Maritime Constanța SA, Constanța, 2005.
- STANCIU, Ștefan, *România și Comisia Europeană a Dunării. Diplomatie. Suveranitate. Cooperare Internațională*, Editura PAX AURA MUNDI, Galați, 2002.
- STANCIU, Marin, *Aspecte economice și social-politice dobrogene din anii 1918-1920*, în „Comunicări de Istorie a Dobrogei”, Constanța, Muzeul de Istorie Națională și Arheologie Constanța, 1980.
- STANCIU, Gh., *Școala și doctrinele pedagogice în secolul XX*, București, Editura Didactică și Pedagogică, 1995.
- STĂNICĂ, Aurel, *Tulcea. Un centru economic la Dunărea de Jos în secolul al XVI-lea*, în „Peuce”, S. N., (XV), Tulcea, 2004.
- ȘEITAN, Octav O., *Date statistice: (1928–1931), județul Constanța, Caliacra, Durostor și Tulcea*, Tipografia lucrătorilor asociați, Constanța.

- ȘERBAN, C., ȘERBAN, Viorica, *Rolul economic și politico-militar al orașelor din Dobrogea de Nord în secolele XVI-XVIII*, în „Peuce II”, Serie Veche, Tulcea, 1971.
- ȘOPOV, Dumitru, *Viața culturală a românilor din Dobrogea până la 1878*, în „Steaua Dobrogei”, nr. 2, Editura Harvia, Tulcea, iunie 1999.
- TULUȘ, Arthur, *Problema Dunării la Conferința de Pace de la Paris și în perioada imediat următoare*, în „Analele Universității Dunărea de Jos Galați”, Seria 19, Istorie, Tom, VII, Galați, 2008.
- TULUȘ, Arthur, *Cereri și intenții interbelice de aderare ale unor state la Comisia Europeană a Dunării*, în “Analele Universității Dunărea de Jos Galați”, Seria 19, Istorie, Tom VIII, Galați, 2009.
- TULUȘ, Arthur, *România și neutralizarea Dunării (septembrie 1939-iunie 1940)*, în „Analele Universității Dunărea de Jos Galați”, Seria 19, Istorie, Tom VI, Galați, 2007.
- VASILESCU, C., Grigore, *Dunărea internațională și transporturile*, Institutul Național Român pentru Studiul Amenajării și Folosirii Izvoarelor de Energie, București, 1931.
- VIZAUER, Lavinia, *Recuperarea memoriei orașului Tulcea prin documente de arhivă și imagini – vechi și nou*, în „Tulcea 1878-1948: memoria unui oraș”, Editura Istros, Brăila, 2012.
- VOICU, T., COTOVU, B., CONSTANTINESCU, P., *Monografia orașului Tulcea*, Tulcea, 1928.
- VULCAN, Petru, *Albumul Național al Dobrogei 1866-1877-1906*, Tipografia regală, Piața Palatului Regal, București, 1906.
- ZAHARIA, Petru, *100 de ani de presă tulceană. 1879–1979*, Muzeul Delta Dunării, Supliment „Peuce”, Tulcea, 1979.
- ZAHARIA, Petru, *Biblioteca Clubului Socialist din Tulcea*, în „Comunicări de Istorie a Dobrogei”, Muzeul de Istorie Națională și Arheologie Constanța, Constanța, 1980.
- ZAHARIA, Petru; GHERASIM, Lenuța, *Situația economică a județului Tulcea în anii 1878-1916*, în ”Pontica”, IX, MINA Constanța, 1984.
- ZAMFIR, Dumitru Constantin; GEORGESCU, Octavian, *Presa dobrogeană. Bibliografie comentată și adnotată*, Constanța, 1985.

VI. SURSE WEB

www.dacoromanica.ro
www.digibuc.ro



Salutări din Tulcea

Vederea portului din partea de Vest

Editura Mălaxărești Tulcea - Serie 46 Expoz

ISBN: 978-606-775-095-9