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. Oraşul Tulcea în perioada 1878 - 1918 42
1.1. Evoluția orașului Tulcea din cele mai vechi timpuri până în anul 1878 ……. 42
1.1.1. Condiţii geografico-istorice ……..... 42
1.1.2. Situaţia economică a oraşului-port Tulcea până la 1878 ……. 52
1.2. Oraşul Tulcea după reunirea Dobrogei cu România şi până la sfârşitul Primului Război Mondial ……. 54
1.2.1. Situaţia administrativă …… 54
1.2.2. Administraţia oraşului Tulcea în perioada 1878-1918 ……. 60
1.2.3. Dinamica populaţiei ……. 67
1.2.4. Activitatea edilitară …… 69
1.2.5. Dezvoltarea economică a oraşului Tulcea ……... 76
1.2.5.1. Agricultura ……. 76
1.2.5.2. Piscicultura …… 78
1.2.5.3. Industria …… 81
1.2.5.4. Comerţul …… 82
1.2.6. Presa tulceană …… 86
1.2.7. Învăţământul …… 95
1.2.8. Viaţa culturală şi religioasă …… 100
1.2.9. Oraşul Tulcea în perioada Primului Război Mondial 106

CAPITOLUL 2. Progresele oraşului Tulcea între anii 1919-1939 109
2.1. Oraşul Tulcea în perioada 1919-1939 ……. 109
2.1.1.Populaţia oraşului Tulcea între anii 1919-1939 114
2.1.2. Administraţia oraşului Tulcea în perioada 1919-1939 …… 117
2.1.3. Activitatea partidelor politice, filiala Tulcea, în perioada interbelică ……. 120

2.2. Dezvoltarea economică a oraşului Tulcea pe ramuri industriale …… 129
2.2.1. Piscicultura ……... 129
2.2.2. Comerţul ……..….. 131
2.2.3. Târguri şi bâlciuri ……... 132
2.2.4. Instituţiile de credit ……..... 133
2.2.5. Agricultura ……..... 135
2.2.6. Creşterea animalelor ……..... 137
2.2.7. Subramuri meşteşugăreşti ……..... 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 şi a materialelor de construcţii ……..... 147
2.2.7.6. Subramura prelucrarea materiilor prime …, 148
2.2.7.7. Subramura morărit …… 149
2.2.7.8. Subramura panificaţie şi paste făinoase …. 149
2.2.7.9. Apele gazoase …… 151
2.2.8. Tipografiile …… 152
2.2.9. Instituţii culturale şi de învăţământ …… 157
2.2.10. Periodicele şcolare …… 162
2.2.11. Presa …… 162

CAPITOLUL 3. Oraşul-port Tulcea între anii 1940-1948 167
3.1. Administraţia oraşului Tulcea în perioada 1940-1948 167
3.2. Activitatea edilitară a oraşului Tulcea după anul 1940 185
3.3. Instituţii sanitare …… 192
3.4. Situaţia întreprinderilor industriale înfiinţate, desfiinţate sau naţionalizate ……. 194
3.5. Tulcea – oraş turistic ……... 200

CAPITOLUL 4. Evoluţia portului Tulcea în perioada 1878-1939 209
4.1. Regimul de navigaţie pe Dunăre în perioada 1878-1939 209
4.2. Activitatea Comisiei Europene a Dunării în zona portului Tulcea …… 214
4.3. Situaţia portului Tulcea între anii 1878-1918 …… 219
4.4. Traficul şi mişcarea fluvială în portul Tulcea între anii 1919-1939 ……... 243

CAPITOLUL 5. Portul Tulcea în perioada 1940-1948 279
5.1. Regimul de navigaţie pe Dunăre după izbucnirea celui de-al Doilea Război Mondial ……. 279
5.2. Situaţia portului Tulcea în timpul celui de-al Doilea Război Mondial. Traficul navelor şi pierderile materiale .. 283
5.3. Situaţia forţei 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. Geographical and historical circumstances ……..... 42
1.1.2. Economic situation of the city port of Tulcea until 1878…… 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. Administrative situation …… 54
1.2.2. Administration of the city of Tulcea in the period 1878-1918 ……..... 60
1.2.3. Dynamic of the population ……..... 67
1.2.4. City-planning aspects …….. 69
1.2.5. Economic development of the city of Tulcea …… 76
1.2.5.1. Agriculture ……. 76
1.2.5.2. Pisciculture ……..... 78
1.2.5.3. Industry …… 81
1.2.5.4. Commerce ……. 82
1.2.6. Media of Tulcea …… 86
1.2.7. Education ……..... 95
1.2.8. Cultural and religious life ……. 100
1.2.9. The city of Tulcea in the period of the First World War ……..... 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. Administrative organization of the city in the interwar period …… 114
2.1.2. Population of the city of Tulcea in the period 1919-1939…… 117
2.1.3. Administration of the city of Tulcea in the period 1919-1939 …… 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 tulcene, 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.

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

Cu arhierești 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 edite, 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 lărgească aria de investigare a documentării inedite și edite, a contribuțiilor istoriografice și a presei, pentru a închega 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 reperele 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 periplul 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 conexat 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, întrări-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 meleagurilor tulcene.

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 priveşte un subiect oricât de „bătut”, dar cu insule neatinse de istoric.

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

În primul rând, judeţului Tulcea îi e închinată, monografic, o singură carte, şi 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 oraşului Tulcea*, Tulcea, 1928. Nu că bibliografia ar fi săracă – numai studii, cărţi şi articole din bibliografie totalizează o sută de titluri, lăsând izvoarele specioase de primă mână, arhivă şi presă – dar niciuna dintre cărţi n-a avut ambiţia 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.

Departe de a o considera o carte liniară şi socotită drept „stas”, dimpotrivă, este una ce se refuză seriei: atipică unitate administrativă Tulcea, atipică evoluţia sa, mai ales după 1878. După revenirea Dobrogei la Ţară, Tulcea îşi pierde calitatea de centru administrativ al unui sangeac care cuprindea, în principiu, şi partea de sud - mai târziu judeţul Constanţa - şi ceva mai la sud de acest judeţ. Şi, dintr-o dată, Tulcea e redusă la dimensiunea administrativ-teritorială de judeţ, iar oraşul Tulcea, cu unele înzestrări de sedii administrative, devine capitala unui judeţ cam uitat de lume. Toată puterea și toată reprezentativitatea trece în zestrea Constanţei: mai puţin decât un târg, mai puţin decât un oraş, abia renăscut după lucrările cu capital englezesc primit după Războiul Crimeei.

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

În acest caz, titlul părea că nu prea poate avea consistenţă: *Progresele oraşului şi ale portului*? În ce sens? Tulcea, ca oraş, nu-şi poate câştiga poziţiile din ultima perioadă a stăpânirii otomane. Iar judeţul în sine este „monoeconomic în parte”, judeţul fiind, în ultimă instanţă, slab populat şi sărac. Iată de ce am spus că judeţul avea o situaţie atipică, iar teza - devenită carte - este şi ea atipică în raport cu ceea ce trebuie să fie, în general, titlul. În cazul de faţă *progres* înseamnă încercarea disperată de a ţine pasul cu Ţara.

Şi totuşi, istoricul Ligia Dima a găsit acele elemente prin care să impună noţiunea de progres al oraşului şi portului până la 1948. Cred că numai din precauţie cineva n-ar putea ataca în mod serios - ştiinţific şi apolitic – revoluţia, căci revoluţie a fost în perioada comunistă, când, în câteva domenii, Tulcea a căpătat rolul de simbol naţional - vezi marile şantiere, uzina de aluminiu, sediul flotei de pescuit oceanic, industria piscicolă aferentă ş.a.m.d.

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

A doua calitate prin care mă argumentez în susţinerea cărţii este expunerea, anticurent chiar, a unor elemente definitorii într-o perioadă. Iată, de pildă, scriind despre oraşul Tulcea între 1878 şi Primul Război Mondial, autoarea tratează analitic aspectele economice administrative şi numai în final ceea ce influenţează mai puţin: viaţa culturală şi religioasă, învăţământul, presa. Mai detaliată este perioada interbelică. Mai profund decât în prima parte, autoarea e interesată de problema populaţiei şi de „amestecul" partidelor politice în viaţa oamenilor, dar nu într-atâta încât să intervină masiv asupra subcapitolului 2.2. privind viaţa 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 şi subramuri a nevoilor populaţiei oraşului), imperativul istoric apasă pe butonul implicării oraşului şi meşterilor lui în rezolvarea nevoilor de toate felurile ale locuitorilor din judeţ. Şi, iarăşi, evoluţia portului este tratată în paralel cu a oraşului. Cele două entităţi îşi satisfac simultan necesităţile, completându-se. Poate că, în perioada interbelică evoluţia portului e mai puternic influenţată de legislaţia internaţională, naţională şi de hotărâri administrative judeţene. Ca şi în perioada anterioară, problema tipografiilor, învăţământului, instituţiilor culturale, presa – ca noutate „periodicele şcolare" -, tot la sfârşitul capitolului. Nu ele influenţează în prea mare măsură elementele anterioare economice, comerciale, de credit.

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

istoria însăşi a impus - noua politică a noului regim privind administraţia, intervenţiile structurale şi, mai ales, destructurale în domeniul întreprinderilor industriale şi apariţia - pentru prima dată după revenirea Dobrogei la ţară – a caracterului oraşului Tulcea de oraş turistic.

Ultimele două capitole sunt închinate evoluţiei portului. Era firesc ca portul să fie tratat separat de oraş, întrucât factorul extern, de influenţă externă, era mai pregnant în problema navigaţiei pe Dunăre, pe de o parte printr-o legislaţie 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 judeţului Tulcea, ceea ce poate părea plictisitor, dar e absolut necesar. Atât de diferită e situaţia din perioada 1940-1948, prin cele două „cicluri" - 1940-1944 şi 1944-1948 - încât s-ar părea unite doar prin efectele negative ale războiului şi 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 cărţii. Purtând amprenta acelor timpi, au devenit parte din conținutul cărții, definind locuri şi întâmplări.

*

Aceasta e „povestirea" şi prezentarea doamnei doctor Dima Ligia privitoare la progresele oraşului şi 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 Ţara.

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

*

Salut instituţia care, onorată de a publica această carte, onorează, prin ea, oraşul şi portul Tulcea în evoluţia lor semnificativă în istoria Dobrogei şi a României.

30 septembrie 2015 prof. univ. dr. Gheorghe Dumitraşcu

UN SINCER CUVÂNT DE PREŢUIRE

În cartea de faţă, doamna (SECHILA) LIGIA DIMA oferă cititorului pasionat de istorie o valoroasă pagină ce ilustrează un moment din viaţa unei străvechi aşezări urbane, fondată din vechime acolo unde fluviul Dunărea îşi desface braţele spre Marea cea Mare.

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

Potrivit mărturiilor autoarei, obiectivul lucrării care vede lumina tiparului a fost acela de a contribui la cunoaşterea evoluţiei generale a oraşului Tulcea, pe un anumit segment de timp, cu referire la organizarea administrativă, activitatea politică, dezvoltarea economică, progresele infrastructurii, dinamica populaţiei, viaţa cultural-religioasă, învăţământ, activitatea edilitară, starea instituţiilor sanitare, evoluţia industrială, vocaţia turistică a oraşului.

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

O subtilă notă romantică răzbate în descrierea vieţii acestui oraş multietnic, dar şi un strigăt de alarmă faţă de primejdia dispariţiei ireversibile a vestigiilor ce-i dau încă personalitatea sa inconfundabilă. Este, totodată, remarcabilă preocuparea lucrării de a

elogia opera unor edili – primari, prefecţi, 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 oraşului şi cu facsimile ale unor documente de epocă. În mod cert, cartea oferă aleasa satisfacţia unei plăcute lecturi şi 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. Obișnuim 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, fotografii ale orașului, 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 orașul-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 ambiţionează asupra unui caz aparent obişnuit şi linear: evoluţia unui oraş şi port, la prima vedere mai puţin atins de istorie şi de inovaţie. Noţiunea 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, desfăşurarea şi urmările Primului Război Mondial, cel de-al Doilea Război Mondial şi începutul Socialismului comunist, până la uriaşa transformare de după 1947-1948. Tulcea reuşeşte să supravieţuiască, să vieţuiască, să se dezvolte şi să progreseze, înscriindu-se onest şi util în evoluţia României moderne şi contemporane.

Care sunt factorii care favorizează acest proces?

În primul rând factorul natural: al aşezării într-o zonă riverană Dunării, ceea ce a favorizat o poziție comercial portuară cu totul deosebită. Apoi, trebuie să precizăm că importanţa 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 oraşul şi portul Tulcea au avut evoluție constantă, portul neavând nevoie de investiţii şi transformări uriaşe - cum a fost cazul Constanţei. Puţinele intervenţii tehnice şi de investiţii și-au adus repede contribuția în caracteristicile fundamentale ale portului, atrăgând cu sine dezvoltarea oraşului comercial. Tulcea nu era doar centrul unei unităţi administrative ci şi un oraş şi un port cu toate funcţiile sale în acest sens.

Permanenţa Tulcei a constat în faptul că a fost un oraş centru comercial de regiune economică şi a beneficiat de „veşnicia” câtorva ocupaţii, dar şi de calităţile administrative ale unor personalităţi care au slujit interesului oraşului şi portului, uneori până la sacrificiu.

În acest context, elaborarea lucrării de faţă a fost determinată de dorinţa de a realiza o „monografie” cu privire la oraşul-port Tulcea dar, pe de altă parte şi de a lărgi cunoaşterea istoriei Dobrogei de la sfârşitul secolului XIX şi începutul secolului XX, cu informaţii oferite de documentele de arhivă, mai puţin sau deloc cercetate de-a lungul timpului. Aşadar, inexistenţa unei lucrări referitoare la acest subiect a constituit o motivaţie puternică.

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

Abordarea temei *Progresele Oraşului şi ale Portului Tulcea între anii 1878-1948* îşi propune, din punct de vedere metodologic, să cerceteze, să sistematizeze şi să interpreteze documentaţia accesibilă pentru a reconstitui progresele oraşului-port între limitele precizate: analizarea izvoarelor literare care fac referire la istoricul zonei şi a oraşului-port Tulcea precum şi analizarea documentelor de arhivă (pe categorii de situaţii: numărul navelor intrate şi ieşite în port, categoriile de mărfuri intrate şi ieşite, cantitatea mărfurilor intrate şi ieşite pe luni şi pe ani, ţările de proveninţă a mărfurilor, destinaţia mărfurilor locale, situaţia muncitorilor din port, problemele de infrastructură ale portului şi ale oraşului, dezvoltarea economică, dinamica populaţiei, viaţa culturală, religioasă, învăţământul şi presa locală).

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

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

Momentul 1878, concretizat prin Războiul de Independenţă şi 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 evoluţia acestei zone din punct de vedere istoric, geografic, economic şi demografic, în aceste lucrări regăsindu-se și informaţii importante cu privire la oraşul Tulcea.

Nu puţini au fost cercetătorii care au manifestat un interes deosebit faţă de această provincie, îmbogăţind astfel întreaga bibliografie dobrogeană. Printre lucrările importante pentru Istoria Dobrogei se numără lucrarea lui Grigore Dănescu[1], publicată în anul 1896. Lucrarea reprezintă, după cum spune şi titlul, un dicţionar geografic, statistic şi istoric al judeţului Tulcea. Căpitanul M.D. Ionescu[2] realizează în anul 1904 prima monografie a Dobrogei, pentru toţi cei interesaţi în a cunoaşte evoluţia acestei provincii.

După anii 1880-1890, interesul cercetătorilor pentru această temă sporeşte. Apare lucrarea profesorilor Iosif Colcer şi Viorel Măgureanu[3] care analizează situaţia economică a judeţului Tulcea după anul 1878.

Dar poate cea mai importantă lucrare având ca temă istoria Dobrogei a fost realizată de către profesorii Adrian Rădulescu şi Ion Bitoleanu[4], aceasta prezentând evoluţia Dobrogei pe epoci istorice.

De referinţă pentru bibliografia dobrogeană sunt lucrările „Studii istorice dobrogene”[5] şi „Dobrogea 1878-2008. Orizonturi deschise de mandatul european”[6], coordonate de profesorul Valentin Ciorbea, în care regăsim o serie de articole privind evoluţia şi transformările produse în Dobrogea de după 1878 şi importanţa provinciei pentru România. Tot profesorul Valentin Ciorbea contribuie prin lucrarea „Evoluţia Dobrogei între anii 1918-1944”[7], la cunoaşterea mai profundă a problemelor geopolitice, economice, demografice, sociale, ale vieţii politice şi 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 conţine

---

[1] Grigore Dănescu, *Dicţionarul Geografic, Statistic şi Istoric al Judeţului Tulcea,* Editura Stabilimentul Grafic I. V. Socecu, Bucureşti, 1896.

[2] M.D. Ionescu, *Dobrogia în pragul veacului al XX-lea, Geografia matematică, fisică, politică, economică şi militară,* Atelierele Grafice I.V. Socecu, Bucureşti, 1904.

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

[4] Adrian Rădulescu, Ion Bitoleanu, *Istoria românilor dintre Dunăre şi Marea Neagră. Dobrogea*, Editura Ştiinţifică şi Enciclopedia, Bucureşti, 1979; Istoria Dobrogei, Editura Ex Ponto, Constanţa, 1998.

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

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

[7] Valentin Ciorbea, *Evoluţia Dobrogei între anii 1918-1944*, Editura Ex Ponto, Constanţa, 2005.

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

selecţii valoroase din presa dobrogeană cu ajutorul căreia se pot reconstitui momente importante din viaţa acestei provincii.

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

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

Altă lucrare despre istoria oraşului Tulcea, care ne-a ajutat să vedem dincolo de conţinutul celorlalte studii, este cea realizată de Valentina Postelnicu[14]. În lucrarea „Tulcea de altădată” autoarea face o incursiune pe străzile Tulcei, prezentând în imagini, locuri, clădiri importante, reconstituiri de străzi (unele dintre acestea nemaiexistând astăzi, din păcate).

De asemenea, pictorul Constantin Găvenea[15] în lucrarea sa „Amintiri şi imagini din Tulcea de odinioară”, povesteşte cu inima şi sufletul despre oraşul de altădată, cu horele din cartierele Tulcei, cu bragagii şi bragageriile de pe stradă, despre morile de vânt ce tronau culmile Colnicului Hora, despre măcelăriile din Tulcea, despre centrul oraşului (cu Ansamblu sub Coloane), despre toate acele locuri care l-au impresionat şi pe care le-a redat atât de viu în picturile şi lucrările sale de grafică.

---

[9] ****Istoria Românilor*, volum VIII, Editura Enciclopedică, Bucureşti, 2003.

[10] ****Enciclopedia României,* volum II, Ţara Românească, Imprimeria Naţională, Bucureşti, 1939.

[11] ****Enciclopedia de Istorie a României*, Ediţia a III-a, Editura Meronia, Bucureşti, 2000.

[12] ****Indicatorul Industriei Româneşti*, Bucureşti, 1925.

[13] ****Călători străini despre Ţările Române*, vol. VIII, Editura Academiei Române, Bucureşti; vol. X, Partea I, Editura Academiei Române, Bucureşti, 2000; vol. X, Partea a II-a, Editura Academiei Române Bucureşti, 2000; ****Călători Străini despre Ţările Române în secolul al XIX-lea*, Serie Nouă, Vol. I şi vol. II, Editura Academiei Române, Bucureşti, 2005.

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

[15] Constantin Găvenea, *Amintiri şi imagini din Tulcea de odinioară*, Editura Şcoala XXI, Tulcea, 2004.

O altă lucrare importantă, pentru bibliografia locală de această dată, „Ghidul Turistic al judeţului Tulcea”[16] realizat în anul 2011, prezintă potenţialul turistic al oraşului şi judeţului Tulcea, menţionând toate obiectivele arheologice, religioase şi culturale importante din zonă.

Preocupaţi de aspectele economice ale oraşului-port Tulcea au fost cercetătorii dobrogeni Gheorghe Dumitraşcu[17], Lascu Stoica[18], Valentin Ciorbea[19] care, prin studiile publicate, au valorificat izvoare arhivistice importante din care se constată că din punct de vedere economic oraşul Tulcea se dezvoltase pe ramuri industriale.

Cercetătorul Victor H. Baumann[20] prezintă evoluţia activităţii edilitare pe teritoriul oraşului Tulcea, constatând faptul că la sfârşit de secol XIX şi început de secol XX s-au construit o serie de edificii şi monumente istorice (Monumentul Independenţei-1899, Monumentul lui Mircea cel Bătrân 1900-1902).

În „Buletinul Comunal al Oraşului Tulcea” am regăsit aspecte legate de activitatea primarilor din oraş în perioada 1878-1918, iar cercetările lui Victor H. Baumann, Raluca Elena Petrov, Elena Franga[21], Petru Vulcan[22] ne-au ajutat să înţelegem instituţia Prefecturii şi să cunoaştem viaţa şi activitatea prefecţilor oraşului Tulcea între 1878-1948.

Profesorul Răzvan Limona[23] în lucrarea “Populaţia Dobrogei în perioada interbelică” analizează dinamica populaţiei oraşului şi judeţului Tulcea.

---

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

[17] Gheorghe Dumitraşcu, *Dezvoltarea economică a Dobrogei până la 1878 şi problema apariţiei proletariatului*, în “Revista de Istorie”, Tom 31, Nr. 6, Editura Academiei, Bucureşti, 1978.

[18] Lascu Stoica, *Din istoricul industriei româneşti interbelice. Principalele componente ale ramurilor de profil din Dobrogea (I-II),* în „Pontica”, XIX-XX, Muzeul de Istorie Naţională şi Arheologie Constanţa, 1986-1987.

[19] Valentin Ciorbea, *Aspecte ale situaţiei Dobrogei la sfârşitul primului război mondial*, în „*Anuarul Institutului de Istorie şi 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, Iaşi, 1984; *Evoluţia Dobrogei între 1918-1944,* Editura ex-ponto, Constanţa, 2005.

[20] Victor H. Baumann, *Schiţă privind evoluţia 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, *Instituţia prefectului – Judeţul Tulcea, trecut şi prezent,* Editura Celebris, Constanţa, 2012.

[22] Petru Vulcan, *Albumul Naţional al Dobrogei 1866-1877-1906,* Tipografia regală, Piaţa Palatului Regal, Bucureşti, 1906.

[23] Răzvan Limona, *Populaţia Dobrogei in perioada interbelică*, Editura on-line Semănătorul, Tulcea, 2009.

În ceea ce priveşte învăţământul tulcean, lucrarea profesorului Mihai Albotă[24] (Inspector General al învăţământului tulcean 1968-1979) analizează situaţia învăţământului din oraşul şi judeţul Tulcea de la începuturi până în anul 2007, aceste analize bazându-se pe documente de arhivă şi situaţiile şcolare păstrate la nivelul Inspectoratului Şcolar Judeţean Tulcea. I.C. Atanasiu[25], prof. Virginia Dima, prof. Aurel Munteanu[26], Apostol D. Culea[27] contribuie fiecare, prin studiile personale, la o cunoaştere mai aprofundată a problemelor învăţământului tulcean.

Presa a reprezentat o altă sursă bibliografică importantă, contribuind la realizarea acestei lucrări; ne referim îndeosebi la publicaţiile centrale şi cele locale păstrate în colecţiile Muzeului de Istorie şi Arheologie Tulcea şi ale Bibliotecii Judeţene Constanţa. Nu putem să nu menționăm faptul că profesorul Lascu Stoica[28] 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 şi Constantin Georgescu Octavian[29], aceştia realizând o bibliografie comentată şi adnotată a presei dobrogene.

Studiul realizat de cercetătorul Petru Zaharia[30] cu ocazia a „100 de ani de presă tulceană. 1879-1979” demonstrează activitatea şi continuitatea presei tulcene.

Profesorii tulceni Mihai şi Ioana Marinache[31] realizează prima monografie dedicată primului ziar al Dobrogei, „Steaua Dobrogei”.

---

[24] Mihai Albotă, *Istoria învăţământului tulcean de la începuturi până în anul 2007*, Editura Şcoala XXI Tulcea, 2008.

[25] I.C. Atanasiu, *Expunerea privind situaţia învăţământului din judeţ*, la sesiunea Comitetului Judeţean Tulcea, din anul 1909.

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

[27] Apostol D. Culea, *Dobrogea*, Editura Casei Şcoalelor, Bucureşti, 1928.

[28] Lascu Stoica, *Mărturii de epocă privind istoria Dobrogei (1878-1947)*, vol. I (1878-1916), Biblioteca Tomitană II, MINA Constanţa, 1999; *Presa dobrogeană şi idealul unităţii naţionale româneşti*, în “Revista muzeelor şi monumentelor”, nr. 9-10, Consiliul Culturii şi Educaţiei Socialiste, Bucureşti, 1989.

[29] Dumitru Zamfir, Constantin Georgescu Octavian, *Presa dobrogeană. Bibliografie comentată şi adnotată*, Constanţa, 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 Lasca[32] ne transpun în atmosfera oraşului de altădată şi a presei de divertisment.

Periodicele "Anuarul Liceului Principele Carol din Tulcea" (anii şcolari 1918-1919; 1919-1920 şi 1920-1921), „Anuarul Şcoala secundară Gr. II de Fete Pr. Ileana", „Anuarul Şcoala Profesională de Fete Gr. I", „Anuarul Şcoalei Normale de Învăţători din Tulcea", „Buletinele Camerei de Comerţ şi Industrie Tulcea 1909-1936", "Buletinul Oficial al Oraşului Tulcea" oglindeau evoluţia învăţământul tulcean, activitatea comercială şi a instituţiilor de credit, aspecte privind sănătatea populaţiei, activitatea administrativă a primăriei şi prefecturii oraşului.

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

Cine va dori să răsfoiască documentele păstrate în dosarele Fondurilor "Căpitănia Portului Tulcea", „Prefectura Oraşului Tulcea - Serviciul administrativ", „Vama Tulcea", „Tribunalul judeţului Tulcea", „Primăria Oraşului Tulcea - Serviciul Administrativ, Serviciul Tehnic", "Consilieratul Agricol Tulcea", "Partidul Comunist Român – Comitetul Judeţean Tulcea" (păstrate în dosarele Serviciului Judeţean Tulcea al Arhivelor Naţionale) şi Fondul "Inspectoratul General Administrativ Constanţa" (păstrate în dosarele Serviciului Judeţean Constanţa al Arhivelor Naţionale) va fi surprins să constate activitatea intensă a portului, activitatea economică a oraşului, aspectele privind activitatea administrativă, informaţiile cu privire la activitatea educaţională şi de învăţământ, aspectele privind populaţia oraşului şi judeţului Tulcea, situaţia locaşurilor de cult, planurile şi rapoartele de activitate întocmite de către prefecţii judeţului, activitatea partidelor politice şi ale filialelor locale.

Din toate aceste izvoare arhivistice putem constata faptul că oraşul-port Tulcea a continuat să se dezvolte, depăşind greutăţile şi pierderile provocate de evenimentele istorice petrecute atât la nivel naţional cât şi local.

*

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

Prezenta lucrare este structurată pe cinci capitole.

Primul capitol este intitulat *Oraşul-port Tulcea în perioada 1878-1918* şi cuprinde două subcapitole: *Evoluţia oraşului Tulcea din cele mai vechi timpuri până în anul 1878* şi *Oraşul Tulcea după reunirea Dobrogei cu România până la sfârşitul Primului Război Mondial.*

În primul subcapitol sunt tratate condiţiile geografico-istorice şi situaţia economică a oraşului-port Tulcea până la 1878, trecerea de la anticul Aegyssus la oraşul Tulcea, schimburile comerciale desfăşurate între greci, romani şi populaţia autohtonă - geţii, mai târziu interesul turcilor faţă de această zonă. Lucrarea „Marele Dicţionar Geografic al României”[33] ne-a ajutat la încadrarea geografică şi la cunoaşterea potenţialului economic al judeţului Tulcea.

De asemenea, lucrările cercetătorilor Gheorghe Mănucu-Adameşteanu[34], V.H. Baumann[35], Aurora Corhan[36] subliniază faptul că un rol important în dezvoltarea aşezării l-au jucat raporturile economice ale geţilor cu cetăţile greceşti din Pontul Stâng. Din aceleaşi lucrări putem constata că în comerţul de tranzit care se desfăşura în zona Gurilor Dunării un important centru l-a constituit, cu certitudine, Tulcea. Semnificative pentru acest subcapitol sunt articolele lui M.M. Alexandrescu Dersca Bulgarul[37], Constantin şi Viorica Şerban[38]. Cercetătorii analizează aspecte cu privire la viaţa economică şi 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 oraşul Tulcea. Astfel avem mărturiile lui Georg Lauterer[39] (1745-1784) care descrie oraşul Tulcea „ca pe o localitate destul de mare, cu o cetate cu patru turnuri”.

---

[33] ****Marele Dicţionar Geografic al României*, vol. V, Editura Stabilimentul I.V. Socecu, Bucureşti, 1902.

[34] Gheorghe Mănucu-Adameşteanu, *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 informaţie şi cultură geografică. Studii, Cercetări, Comunicări”, An 1, Nr. 1, Tipărit de S.C. Tipo-Media S.R.L., Tulcea, decembrie 2005.

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

[38] Constantin Şerban, Viorica Şerban, *Rolul economic şi politico-militar al oraşelor din Dobrogea de Nord în secolele XVI- XVIII* , în „Peuce II”, Tulcea, 1971.

[39] ****Călători străini despre Ţările Române*, Volum X, Partea I, Editura Academiei Române, Bucureşti, 2000.

Generalul Alexandre De Langeron[40] descrie oraşul ca „un oraş foarte mare, foarte atrăgător, foarte bogat, clădit pe malul drept al Dunării”.

F.F. Berg[41] descrie cetăţile de pe malul drept al Dunării în anul 1826.

Lucrarea lui Dan Ghinea[42] evidenţiază campaniile arheologice efectuate pe teritoriul oraşului Tulcea începând cu anul 1974, campanii ce atestă că Tulcea se numără printre cele mai vechi localităţi de tip urban din ţară.

Din lucrările lui Grigore Gr. Dănescu[43], Gheorghe Dumitraşcu[44] dar și din „Buletinele Camerei de Comerţ şi Industrie Tulcea” înţelegem starea în care se afla economia oraşului în perioada de după 1878 şi până la izbucnirea Primului Război Mondial.

Tulcea constituia unul dintre principalele puncte de export pentru Orient, în special pentru Turcia, iar prezenţa consulatelor străine atestă interesul altor ţări precum Austria, Grecia, Franţa, Anglia, Statele Unite, Italia, Olanda faţă de produsele autohtone şi păstrarea relaţiilor comerciale.

Subcapitolul 2, intitulat *Oraşul Tulcea după reunirea Dobrogei cu România şi până la sfârşitul Primului Război Mondial,* tratează situaţia și activitatea administrativă a oraşului Tulcea în perioada 1878-1918, dinamica populaţiei, aspecte edilitare, dezvoltarea economică a oraşului, agricultura, piscicultura, industria, comerţul, învăţământul, viaţa culturală şi religioasă, presa tulceană.

Nu se poate vorbi despre o istorie completă a oraşului Tulcea fără a menţiona momentul cel mai important din viaţa acestuia reprezentat de recuperarea Dobrogei de către români, după secole de despărţire. „Dobrogea este pentru noi nu numai o nouă provincie, ci şi o nouă cale de prosperitate şi de înavuţie” - titra presa la acea vreme[45].

---

[40] ****Călători străini despre Ţările Române*, Volum X, Partea a II-a, Editura Academiei Române, Bucureşti, 2000.

[41] ****Călători străini despre Ţările Române în secolul al XIX-lea*, Serie Nouă, Volum I, Editura Academiei Române, Bucureşti, 2004.

[42] Dan Ghinea, *Enciclopedia Geografică a României*, Ediţia a III-a revăzută şi adăugită, Editura Enciclopedică, Bucureşti, 2002.

[43] Grigore Gr. Dănescu, *Dicţionarul Geografic, Statistic şi istoric al Judeţului Tulcea*, Editura Stabilimentul I. V. Socecu, Bucureşti, 1896.

[44] Gheorghe Dumitraşcu, *Dezvoltarea economică a Dobrogei până la 1878 şi problema apariţiei 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 Constanţa, 2000.

Momentul 1878, cel mai important moment din istoria Dobrogei şi din viaţa locuitorilor săi, a fost analizat de către istorici dobrogeni precum Adrian Rădulescu, Ion Bitoleanu[46], Marian Cojoc[47], Lascu Stoica[48], Gheorghe Dumitraşcu, Lavinia Dacia Gheorghe[49], Andreea Atanasiu[50].

Evoluţia populaţiei din Dobrogea a depins de anumiţi factori precum organizarea economică, socială şi politică a societăţii. Informaţii cu privire la evoluţia populaţiei oraşului Tulcea regăsim în rapoartele realizate de către prefecţii oraşului, în statisticile realizate cu ocazia recensămintelor aplicate pe întreg teritoriul ţării, în situaţiile solicitate de către autorităţile locale cu diverse ocazii şi păstrate în documentele arhivistice.

Economia oraşului Tulcea cunoaşte o dezvoltare lentă, cauza acestui neajuns fiind lipsa căilor ferate. Pescuitul a reprezentat una dintre principalele ocupaţii ale dobrogenilor. Dunărea şi toate apele ţării produceau cantităţi însemnate de peşte, aducând astfel venituri substanţiale statului, constituind totodată unul dintre alimentele de bază a populației locale. După agricultură, pescăriile ocupau un loc important în producţia ţării, cu o valoare de 40 milioane lei anual, după aceasta urmând pădurile, sarea, petrolul. Grigore Antipa[51] publică studii în care prezintă situaţia pescăriilor, cherhanalelor, cum se realiza exploatarea peştelui în Delta Dunării. Acesta propunea pe de o parte măsuri pentru îmbunătăţirea vieţii şi activităţii pescarilor, pe de altă parte măsuri menite a fi luate pentru a nu dispărea speciile de peşti, deoarece pescuitul se realiza destul de haotic, fără a respecta perioadele de prohibiţie.

În ceea ce priveşte industria oraşului şi judeţului, aceasta era reprezentată de mici fabrici de făină, ulei, cherestea, ateliere de fierărie, postav, brânzeturi,

---

[46] *Ibidem.*

[47] Marian Cojoc, *Dobrogea în rapoartele diplomaţiei europene. Consideraţii geostrategice (1877-1879)*, în „Anuarul Muzeului Marinei Militare Române", Tom II, 1999, Editura Campaniei naţionale Administraţia Porturilor Maritime Constanţa SA, Constanţa, 2000.

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

[49] Gheorghe Dumitraşcu, Lavinia Dacia Gheorghe, *Trei documente privind situaţia Dobrogei la 1878*, în „Dobrogea 1878-2008. Orizonturi deschise de mandatul european" (coord. Valentin Ciorbea), Editura Ex Ponto, Constanţa, 2008.

[50] Andreea Atanasiu, *Dobrogea sub administraţia otomană. Constanţa şi Tulcea – studiu de caz*, în „Dobrogea 1878-2008. Orizonturi deschise de mandatul european" (coord. Valentin Ciorbea), Editura Ex Ponto, Constanţa, 2008.

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

cuptoare de var, conservarea peştelui şi icrelor negre pentru export. S-a dezvoltat exploatarea carierelor dobrogene, cariere bogate în materiale de calitate excepţională.

O sursă importantă de informare şi înţelegere a evoluţiei oraşului din punct de vedere economic au constituit-o documentele de arhivă păstrate în arhiva locală a oraşului Tulcea. În acest context aflăm că în anul 1900 oraşul 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 funcţionat un timp şi ca poştă, a existat până în 1963 lângă Piaţa Veche. Tot la 1900 inventarul primăriei Tulcea era completat de 71 prăvălii, 54 mori de vânt şi 165 fântâni. Dar nu era tot: diferite ateliere formau industria oraşului. Funcţionau ateliere de olărie, cinci patroni cărămidari cu şase calfe, cinci ateliere de fierărie. Renumitele căruţe despre care I. Ionescu de la Brad spunea că nu au un cui de metal, erau lucrate în 28 ateliere[52].

Viaţa culturală şi religioasă a oraşului Tulcea consta în acțiunile a numeroase societăţi, asociaţii şi cercuri culturale înfiinţate de intelectualitatea oraşului, organisme ce contribuiau la răspândirea culturii în rândul populaţiei de la oraşe şi sate. Din studiul profesorului Răzvan Limona constatăm că, în Tulcea funcţionau „Liga Culturală” şi „Societatea pentru Emanciparea Femeilor”, la care se adăugau contribuţiile aduse de comunităţile ebraică şi greacă care organizau sărbători şi baluri în beneficiul bisericii sau elevilor[53].

Valentina Postelnicu precizează faptul că „societăţile tulcene au activat fie independent, cu sau fără statut propriu, fie ca filiale ale unor societăţi la nivel naţional”[54].

După 1918 date despre astfel de asociaţii şi societăţi culturale se păstrează în Arhiva oraşului Tulcea, „Fondurile Prefecturii Judeţului Tulcea”, „Fondul Tribunalului Tulcea”.

Despre cum arătau vechile biserici şi primele şcoli româneşti înainte de 1877 multe ştiri nu avem, dar cele existente provin de la cărturarul Apostol D. Culea care descrie, în cartea sa „Dobrogea”, aspecte ale activităţii şcolii şi bisericii înainte de 1877.

---

[52] Arhivele Naţionale, Direcţia Judeţeană Tulcea, *Fond Prefectura Judeţului Tulcea, administrativ*, dosar 887 /1939, f. 1 – 10.

[53] Răzvan Limona, *op. cit.*, p. 139.

[54] Valentina Postelnicu, *Societăţi, Asociaţii, Cercuri Culturale Tulcene în perioada 1918-1944*, în “Steaua Dobrogei”, Nr. 1, martie 1999.

În perioada anilor 1878-1916 pe întreg teritoriul dobrogean şi-au făcut apariţia un număr însemnat de ziare, marea lor majoritate fiind editate în oraşul 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) - publicaţie săptămânală în prima parte a existenţei 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) - publicaţie cu apariţie neregulată. În articolul-program din primul număr se preciza scopul apariţiei acestui ziar, subliniindu-se faptul că: „Nu scriem pentru ca să scriem, ci pentru că simţim necesitatea de a ridica binele, oriunde ar fi el, şi de a lovi răul atât de rodnic într-o provincie de abia de câţiva ani legată de instituţiuni liberale ca ale ţării mame”; „Gazeta Tulcei” (26 septembrie1889 - aprilie1890) - apărea o dată pe săptămână. Revine în anul 1905 ca ziar conservator. Dintre rubricile dedicate oraşului Tulcea menţionăm: chestiuni edilitare, chestiunea apei, chestiuni agricole, veniturile R.M.S., veniturile C.E.D., modernizarea Tulcei, teatrale, note şi impresii; „Deşteptarea Dobrogei” (9 noiembrie 1892 – august 1893) - îşi propunea să contribuie la procesul de educare a dobrogenilor, să lupte pentru drepturile lor politice[55]; „Patria” (20 ianuarie - 20 martie 1898) - a tratat probleme locale de ordin economic, populaţie, culte; „Santinela” (8 martie 1898) - se declara ziar independent, a apărut un singur număr şi acela era îndreptat împotriva prefectului judeţului Tulcea, Ioan Neniţescu; „Curierul Dobrogei” (ianuarie - septembrie 1905) - a publicat informaţii locale şi articole pe probleme importante ale judeţului Tulcea, precum amenajarea Deltei, linia ferată Tulcea-Constanţa, băncile populare, împroprietărirea ţăranilor; „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 şi administrative”, dar şi „rubrici speciale pentru clasa muncitoare, care va avea în noi sprijinul cel mai dezvoltat”; „Independenţa Dobrogei” (18 mai - 30 iunie 1908) - organ independent, având drept scop susţinerea intereselor Dobrogei; „Ecoul Tulcei” (1908-1909) - au apărut 52 de numere, subiectele abordate fiind politica, economia, comerţul, finanţele, industria, agricultura; „Independenţa” (19 februarie 1912 - 20 noiembrie 1913) - au apărut 25 de numere. Periodic cu vederi naţional-liberale, a criticat

[55] Dumitru Constantin-Zamfir, Octavian Georgescu, *Presa Dobrogeană (1879-1980). Bibliografie Comentată şi Adnotată,* Constanţa, 1985, p. 112-283.

administraţia conservatoare din Tulcea, pe primarul Ştefan Borş şi coaliţia Calafeteanu-Lichiardopol[56].

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

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

Preocupaţi de organizarea administrativă a oraşului Tulcea după Primul Război Mondial, cu analiza asupra situaţiei oraşului, pierderilor şi distrugerilor lăsate în urma războiului, întoarcerea populaţiei locale, au fost Traian Brătianu[58] și Raymond Netzhammer[59].

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

---

[56] *Ibidem.*
[57] *Ibidem.*
[58] Traian Brătianu, *Politică şi Societate în Dobrogea*, Constanţa, Editura Fundaţiei Andrei Şaguna, 2010.
[59] Raymond Netzhammer, *Arhiepiscop în România*, Buzău, Atelierul Tipografic Catolic, 1994.

Izvoarele arhivistice păstrate în „Fondul Prefecturii Judeţului Tulcea” şi „Fondul Primăriei Oraşului Tulcea” ne-au ajutat să constatăm creşterile sau descreşterile numărului de locuitori, numărul de capi de familie, religiile şi profesiile practicate, etniile din care făceau parte locuitorii oraşului Tulcea.

Pentru primarii şi prefecţii oraşului Tulcea din perioadă am revenit la lucrările menţionate şi în primul capitolul al tezei, la care am mai adăugat lista primarilor publicată de Traian Brătianu în lucrarea „Politică şi Societate în Dobrogea”.

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

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

Lucrarea profesorilor Adrian Rădulescu şi Ion Bitoleanu[60] prezintă evoluţia şi activitatea partidelor politice din Dobrogea, iar Gheorghe Dumitraşcu[61] prezintă activitatea Organizaţiilor judeţene Tulcea şi Constanţa ale Partidului Ţărănist Radical.

Profesorul Stoica Lascu[62] prezintă, prin intermediul articolelor de presă, un documentar ce evidenţiază aspecte privind politica şi politicienii, membrii ai partidelor politice filiala Tulcea.

Subcapitolul 2 tratează și punctează *Dezvoltarea economică a oraşului Tulcea pe ramuri industriale, piscicultura, comerţul, târgurile şi bâlciurile, instituţiile de credit, agricultura, creşterea animalelor, apele gazoase, tipografiile, instituţiile culturale şi de învăţământ, periodicele şcolare, presa scrisă, subramurile meşteşugăreşti - textilă, pielărie, prelucrare lemn, prelucrare produse chimice, prelucrare ceramică şi materiale de construcţii, prelucrare materii prime, morărit, panificaţie şi paste făinoase.*

---

[60] Adrian Rădulescu, Ion Bitoleanu, *Istoria Dobrogei*, Constanţa, Editura Ex Ponto, 1998.

[61] Gheorghe Dumitraşcu, *Contribuţii la istoria Dobrogei (1932-1938).Organizaţiile judeţene Tulcea şi Constanţa ale Partidului Ţărănist Radical*, în „Comunicări de Istorie a Dobrogei 2”, Constanţa, Muzeul de Istorie Naţională şi Arheologie Constanţa, 1983

[62] Lascu Stoica, *Politica şi politicienii la Tulcea în perioada modernă. Documentar*, în „Tulcea 1878-1948: memoria unui oraş*”,* Brăila, Editura Istros, 2012; *Contribuţii la cunoaşterea mişcării muncitoreşti dobrogene. Aspecte ale activităţii organizaţiilor Social-Democrate în Perioada Interbelică*, în *„*Comunicări de Istorie a Dobrogei 2*”,* Muzeul de Istorie Naţională şi Arheologie Constanţa, Constanţa, 1983,

Importante pentru problemele tratate în acest subcapitol sunt articolele cercetătorilor dobrogeni Lascu Stoica[63] și Octav O. Şeitan[64] în care se analizează evoluţia economică a oraşului Tulcea, structurând industria pe ramuri industriale.

Pentru o evidențiere mai bună a impactului portului asupra economiei oraşului Tulcea am mai studiat şi alte documente păstrate în fondurile arhivei tulcene și anume: volumul II al „Enciclopediei României", „Monografia Camerei de Comerţ şi Industrie Tulcea", „Buletinele Camerei de Comerţ şi Industrie Tulcea".

Virginia Dima, Aurel Munteanu[65], Valentina Postelnicu[66], Dumitra Mîndru[67], Nistor Barda[68], Gh. Stanciu[69] au publicat articole cu privire la instituţiile culturale şi de învăţământ ce au funcţionat în oraşul Tulcea.

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

Documentele de arhivă menţionează pentru oraşul Tulcea instituţii culturale reprezentate de diversele asociaţii şi societăţi de profil, precum „Societatea ştiinţifico-literară Barbu Delavrancea", „Asociaţia culturală Dobrogea", „Liga culturală - filiala Tulcea", „Asociaţia Tulcea culturală", „Societatea culturală Armonia", „Cercul studenţesc Tulcea". Existenţa în oraş a diverselor asociaţii culturale, cât şi a unui cămin cultural, reprezentau un beneficiu pentru populaţia oraşului, oferindu-le diverse modalităţi de petrecere a timpului liber.

---

[63] Lascu Stoica, *Din istoricul industriei româneşti interbelice. Principalele componente ale ramurilor de profil din Dobrogea (I-II)*, în „Pontica", XIX-XX, Constanţa, MINA Constanţa, 1986-1987.

[64] Octav O. Şeitan, *Date statistice: (1928-1931), judeţul Constanţa, Caliacra, Durostor şi Tulcea*, Tipografia lucrătorilor asociaţi, Constanţa.

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

[66] Valentina Postelnicu, *Societăţi, Asociaţii, Cercuri Culturale Tulcea în perioada 1918-1944,* în „Steaua Dobrogei", nr. 1, martie 1999.

[67] Dumitra Mîndru, *Preocupări Culturale în Publicaţii Dobrogene din Perioada Interbelică*, în „Comunicări de Istorie 2*",* Constanţa, MINA Constanţa, 1983.

[68] Nistor Barda, *Din istoria învăţământului dobrogean. Învăţământul profesional în perioada interbelică*, în „Colegiul Pedagogic Constantin Brătescu. Valori ale civilizaţiei româneşti în Dobrogea*"*, Constanţa, 1993.

[69] Gh. Stanciu, *Şcoala şi doctrinele pedagogice în secolul XX,* Bucureşti, Editura Didactică şi Pedagogică, 1995.

Capitolul III intitulat *Oraşul-port Tulcea între anii 1940-1948* cuprinde subcapitolele *administraţia oraşului Tulcea, activitatea edilitară, instituţii sanitare, situaţia întreprinderilor industriale înfiinţate, desfiinţate sau naţionalizate, Tulcea – oraş turistic.*

Marian Cojoc[70], Constantin Găvenea[71], Alexandrina Cuţui[72], Lavinia Vizauer[73], Valentina Postelnicu[74] oglindesc prin articole imaginea oraşului Tulcea din punct de administrativ, economic, situaţia monumentelor tulcene, a lăcaşurilor de cult şi, nu în ultimul rând, posibilităţile de petrecere a timpului liber în perioada sus menţionată.

Pentru activitatea edilitară a oraşului Tulcea după anul 1940, instituţiile sanitare, situaţia întreprinderilor industriale înfiinţate, desfiinţate sau naţionalizate o contribuţie deosebită au adus-o documentele de arhivă păstrate în „Fondul Camerei de Comerţ şi Industrie Tulcea", „Fondul Prefecturii Judeţului Tulcea", „Fondul Partidului Comunist Român - Comitetul Judeţean Tulcea".

Capitolul IV este intitulat *Evoluţia portului Tulcea în perioada 1878-1939* și este structurat pe subcapitolele *Regimul de navigaţie pe Dunăre în perioada 1878-1939, Activitatea Comisiei Europene a Dunării în zona portului Tulcea, Situaţia portului Tulcea în perioada 1878-1918, Traficul şi mişcarea fluvială în portul Tulcea între anii 1919-1939* deci este un capitol dedicat strict activităţii portuare.

Preocupări cu privire la situaţia şi activitatea portului Tulcea regăsim în articole semnate de Georgeta Borandă[75] prin intermediul cărora ne putem crea o imagine de ansamblu a ceea ce a însemnat existenţa portului pentru oraş, autoarea realizând o analiză a situaţiei portului de la începuturile lui până în

---

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

[71] Cosntantin Găvenea, *Amintiri şi imagini din Tulcea de odinioară*, Editura Şcoala XXI, Tulcea, 2004.

[72] Alexandrina Cuţui, *Catedrala Sf. Nicolae din Tulcea - mărturii istorice*, în „Tulcea 1878-1948: memoria unui oraş*",* Editura Istros Brăila, 2012.

[73] Lavinia Vizauer, *Recuperarea memoriei oraşului Tulcea prin documente de arhivă şi imagini – vechi şi noi,* în „Tulcea 1878-1948: memoria unui oraş*"*, 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, Constanţa, 2005.

prezent. Borandă afirmă chiar că „portul Tulcea este cel mai mare din nordul Dobrogei; la fel ca şi alte porturi româneşti de la Dunăre şi mare, acesta îşi întemeiază existenţa pe un trecut istoric îndelungat, legat de tradiţiile care se pierd în negura vremurilor”[76].

Profesorul Constantin Ardeleanu[77] analizează comerţul exterior şi navigaţia la Dunărea de Jos, prezentând date statistice cu privire la activitatea comercială şi rolul portului Tulcea în comerţul exterior al României moderne. Acesta considera că „esenţa portului este să faciliteze schimbul, astfel că schimburile de produse pe care le derulează, comerţul său exterior în primul rând, reprezintă indicatorul de bază al valorii absolute şi relative a unui oraş-port în economia regiunii sau statului în discuţie”[78].

Istoriografia referitoare la problema Dunării şi a regimului de navigaţie pe Dunăre s-a îmbogăţit foarte mult după 1918 când tot mai mulţi istorici, preocupaţi a sublinia importanţa Dunării pentru România, dar mai ales pentru Dobrogea, doresc să clarifice adevărul istoric cu privire la tratatele încheiate între România şi Marile Puteri interesate direct de regimul de navigaţie pe Dunăre şi să puncteze luptele duse pe căi diplomatice pentru supremaţia în zonă.

Între aceştia menţionăm pe Ion Giurcă[79], Constantin C. Giurescu[80], Eugeniu P. Botez (Jan Bart) - care considera Gurile Dunării drept „Poarta Europei Centrale” şi că „cel ce va avea cheia acestei „porţi” va putea domina zona”[81].

---

[76] Georgeta Borandă, *Porturi Dobrogene: Scurt istoric*, în ”Analele Dobrogei”, serie nouă, An III, nr. 1, Ex Ponto, Constanţa, 2005.

[77] Constantin Ardeleanu, *Rolul portului Tulcea în comerţul exterior al României moderne (1878-1914*), în “Tulcea 1878-1948: memoria unui oraş”, Editura Istros, Brăila, 2012; *Comerţul exterior şi navigaţia la Dunărea de Jos. Serii Statistice (1881-1900),* Editura Europolis, Galaţi, 2008; *Comerţul exterior şi navigaţia prin Gurile Dunării. Serii Statistice (1901-1914),* Galaţi University Press, 2008.

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

[79] Ion Giurcă, *Dunărea în geopolitica puterilor europene în epoca modernă*, în „Anuarul Marinei Militare*”*, Tom IV, Editura Companiei Naţionale Administraţia Porturilor Maritime Constanţa SA, Constanţa, 2001.

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

[81] Jean Bart, *Cum se dezleagă chestiunea Dunării?*, Chişinău, 1918.

În această temă se înscriu şi lucrările lui C.I. Baicoianu[82], Paul Gogeanu[83], Maria Petru, Marian Sârbu[84], P. Manolescu[85], N. Daşcoviciu[86], Marian Cojoc[87], Ion Aurel[88], Constantin Hlihor[89], Ştefan Stanciu[90], Arthur Tuluş[91], Lt. M. Drăghicescu[92], M.D. Ionescu[93], Andreea Atanasiu[94], Luca Ionescu[95] şi I.Colcer, V. Măgureanu[96], L. Băbulescu, Gh. Canja, E. Galser[97], Dimitrie S. Neniţescu[98].

---

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

[83] Paul Gogeanu, *Dunărea în relaţiile internaţionale*, Editura Ştiinţifică, Bucureşti, 1970.

[84] Maria Petru, Marian Sârbu, *Consideraţii privind restabilirea suveranităţii statelor riverane Dunării în urma Aranjamentului suplimentar de la Sinaia (august 1938) şi a Acordului suplimentar de la Bucureşti (1939),* în „Anuarul Muzeului Marinei Române*",* Tom II, Editura Companiei Naţionale Maritime Constanţa SA, Constanţa, 1999.

[85] Paul Manolescu, *Istoricul reglementărilor navigaţiunii pe Dunăre*, Bucureşti, 1941.

[86] N. Daşcoviciu, *Regimul Dunării şi al strâmtorilor în ultimele două decenii*, Iaşi, Tipografia Al. Terek, 1943.

[87] Marian Cojoc, *Repere cu semnificaţie geostrategică în ţinutul românesc dintre Dunăre şi mare după al doilea război mondial*, în „Anuarul Muzeului Marinei Române*",* Tom IV, Editura Companiei Naţionale Maritime Constanţa SA, Constanţa, 2001.

[88] Ion Aurel, *Politica Uniunii Sovietice la Dunărea maritimă în timpul Conferinţei de la Bucureşti (21 octombrie – 21 decembrie 1940*), în „Anuarul Muzeului Marinei Române*",* Tom II, Editura Companiei Naţionale Maritime Constanţa SA, Constanţa, 1999.

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

[90] Ştefan Stanciu, *România şi Comisia Europeană a Dunării. Diplomaţie. Suveranitate. Cooperare Internaţională*, Editura PAX AURA MUNDI, Galaţi, 2002.

[91] Arthur Tuluş, *Problema Dunării la Conferinţa de la Paris şi în perioada imediat următoare*, în "Analele Universităţii Dunărea de Jos Galaţi", Seria 19, Istorie, Tom VII, Galaţi, 2008; Idem, *Cereri şi intenţii interbelice de aderare ale unor state la Comisia Europeană a Dunării*, în "Analele Universităţii Dunărea de Jos Galaţi", Seria 19, Istorie, Tom VIII, Galaţi, 2009.

[92] Lt. M. Drăghicescu, *Istoricul principalelor puncte pe Dunăre de la Gura Tisei până la mare şi pe coastele mării de la Varna la Odessa*, Bucureşti, 1943.

[93] M.D. Ionescu, *Dobrogia în pragul veacului al XX-lea*, Atelierele Grafice I.V. Socecu, Bucureşti, 1904.

[94] Andreea Atanasiu, *Dobrogea sub administraţie otomană. Constanţa şi Tulcea – Studiu de caz*, în „Dobrogea 1878-2008. Orizonturi Deschise de Mandatul European*"* (coord. Valentin Ciorbea), Editura Ex Ponto, Constanţa, 2008.

[95] Luca Ionescu, *Judeţul Tulcea – Dare de seamă prezentată Consiliului Judeţean*, Bucureşti, 1904.

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

[97] L. Băbulescu, Gh. Canja, E. Galser, *Contribuţii la studiul istoriei regimului internaţional de navigaţie pe Dunăre*, Editura Ştiinţifică, Bucureşti, 1957.

[98] Dimitrie S. Neniţescu, *Dunărea şi Dreptul Internaţional Public*, Tipografia lucrătorilor asociaţi Marinescu şi Şerban, Bucureşti, 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 înfiinţarea 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 viaţa 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 oraşului Sulina analizează problemele zonei portului Tulcea[101].

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

În completarea activităţii portului Tulcea vine Constantin A. Cristofor, cu lucrarea sa “Monografia judeţului Tulcea” realizată în anul 1938, în care prezintă mişcarea mărfurilor exportate prin portul Tulcea în perioada anilor 1930-1936[103].

La aceste lucrări s-au adăugat „Buletinele Camerei de Comerţ şi Industrie Tulcea” şi toate documentele din fondurile de arhivă care ne prezintă în detaliu mişcarea portului Tulcea în perioada analizată[104].

În ceea ce privesc izvoarele de arhivă, trebuie precizat faptul că pentru perioada 1878-1897 sursele lipsesc complet, de aceea ne-am rezumat la puţinele 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., Bucureşti, 2010.

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

[103] Const. A. Cristofor, *Monografia Judeţului Tulcea (manuscris)*, 1938, p. 100.

[104] *Buletinul Camerei de Comerţ şi Industrie Tulcea,* Anul II, Nr. 12, martie 1911.

Pentru perioada 1898-1926 se păstrează informaţii legate de corespondenţa privind romanizări de nave, ordine sau circulare cu privire la siguranţa navigaţiei şi prevenirea accidentelor, liste cu nave aflate la iernat.

După anul 1927 situaţia se schimbă, sursele ne ajută să reconstituim mişcarea de trafic a portului Tulcea, pe luni şi 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 navigaţie pe Dunăre după izbucnirea celui de-al doilea Război Mondial*, în subcapitolul al doilea se prezintă *Situaţia portului Tulcea în timpul celui de-al Doilea Război Mondial. Traficul navelor şi pierderile materiale*, în cel de-al treilea regăsim *Situaţia forţei de muncă din portul Tulcea.*

Interes pentru subiectul legat de regimul de navigaţie pe Dunăre după izbucnirea celui de-al Doilea Război Mondial au manifestat Arthur Tuluş[105], Constantin Hlihor[106] şi Carmen Atanasiu[107], analizând momentul încetării ostilităţilor ca urmare a acceptării armistiţiului oferit de Uniunea Sovietică, Marea Britanie şi Statele Unite ale Americii şi urmările acestuia.

Ion Alexandrescu prezintă în studiul său „Convenţia" (este vorba de Convenția încheiată la 16 ianuarie 1945 între guvernele român şi sovietic) planul livrărilor, a cantităţilor şi calităţii mărfurilor ce trebuiau transmise Uniunii Sovietice în decurs de şase ani, în valoare de 50 milioane dolari anual, precum şi preţul acestora[108].

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

---

[105] Arthur Tuluş, *România şi neutralizarea Dunării (septembrie 1939-iunie 1940)*, în „Analele Universităţii Dunărea de Jos Galaţi", Seria 19, Istorie, Tom VI, Galaţi, 2007; *Dunărea maritimă între Aranjamentul de la Sinaia şi Acordul de la Belgrad (1938-1948),* Editura Galaţi University Press, Galaţi, 2008; *Cereri şi intenţii interbelice de aderare ale unor state la Comisia Europeană a Dunării*, în "Analele Universităţii Dunărea de Jos Galaţi", Seria 19, Istorie, Tom VIII, Galaţi, 2009; *România şi neutralizarea Dunării (septembrie 1939-iunie 1940)*, în „Analele Universităţii Dunărea de Jos Galaţi", Seria 19, Istorie, Tom VI, Galaţi, 2007.

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

[107] Carmen Atanasiu, *Navigaţia fluvială română în perioada 23 august 1944 – 1954*, în „Anuarul Muzeului Marinei Române*",* Tom IV, Editura Companiei Naţionale Maritime Constanţa SA, Constanţa, 2001, p. 116.

[108] Ion Alexandrescu, *Economia României în primii ani postbelici (1945 - 1947),* Editura Ştiinţifică şi Enciclopedică, Bucureşti, 1986, p. 38.

Tars-Transporturi aeriene româno-sovietice, Sovrombanc, Sovromcărbune, Sovrommetal, Sovromgaz, Sovromtractor, Sovromchim, SovromConstrucţia, Sovromutilaj petrolifer, Sovromnaval (august 1952), consecinţele colaborării româno-sovietică în cadrul Sovromtransport, fiind acelea că toate porturile României, fără excepţie, au avut de suferit"[109].

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

Declanşarea celui de-al doilea Război Mondial şi evenimentele petrecute la nivel naţional în perioada anilor 1940-1944 au impus pe plan local luarea măsurilor de siguranţă pentru protecţia populaţiei oraşului Tulcea şi pentru protejarea infrastructurii portuare împotriva atacurilor prin surprindere. Cu toate acestea porturile au suferit multe pierderi materiale.

Aceleaşi surse confirmă faptul că indiferent de evenimentele declanşate la nivel naţional cu efecte la nivel local, portul Tulcea şi-a continuat activitatea comercială, dovadă stând situaţiile statistice întocmite de către Căpitănia Portului Tulcea.

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

CAPITOLUL 1

Oraşul Tulcea în perioada 1878 - 1918

1.1. Evoluţia oraşului Tulcea din cele mai vechi timpuri până în anul 1878

1.1.1. Condiţii geografico-istorice

Judeţul Tulcea este aşezat în partea de sud-est a ţării şi cuprinde în structura sa întreaga structură a pământului României. Suprafaţa totală a judeţului este de 8.499 kmp, având în componenţa sa 51 unităţi administrativ-teritoriale (Municipiul Tulcea, patru oraşe şi 46 de comune). Specificitatea judeţului este dată de varietatea sa fizico-geografică, relieful cuprinzând Horstul Dobrogean, cu trei zone biogeografice: stepa, pădurea de stepă şi pădurea. Atât variaţia solului, a subsolului, faunei, florei, cât şi prezenţa Dunării îmbogăţesc judeţul. Toate aceste aspecte legate de înfăţişarea şi bogăţia judeţului constituie un punct de atracţie pentru cercetători sau vizitatori[1].

Municipiul Tulcea este amplasat în partea de Nord a judeţului Tulcea şi are o suprafaţă de 1.600 kmp. Relieful său cuprinde zona şesului în partea de Nord şi Est, întretăiat de Dunăre cu gârlele şi bălţile ei, care în mare parte sunt acoperite cu stuf[2].

Pe harta arheologică a judeţului şi oraşului Tulcea, vestigiile culturilor Hamangia, Gumelniţa şi traco-dacică, ale cetăţilor geto-dacice şi marilor construcţii edilitare romane oferă importante mărturii documentare ale vieţii materiale şi spirituale pe aceste meleaguri[3].

Oraşul Tulcea, aşezat în formă de amfiteatru, între două cotituri ale Dunării, ne oferă o privelişte dintre cele mai pitoreşti, cum puţine oraşe de pe lungul ţărmurilor dunărene reuşesc să ofere călătorilor[4].

Începând cu anul 1974, pe teritoriul oraşului 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 judeţului Tulcea*, Tulcea, 1938, p. 4.

[2] ****Marele Dicţionar Geografic al României*, volum V, Editura Stabilimentul Grafic J. V. Socecu, Bucureşti, 1902, p. 656.

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

[4] T. Voicu, B. Cotovu, P. Constantinescu, *Monografia oraşului 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 aparţinând culturii materiale traco-getice (sec. VIII - VII î.Hr.). Punctul „La Vărărie” situat pe „Dealul Taberei” a dezvăluit vestigii ale purtătorilor culturii Gumelniţa (mileniul IV î.Hr.), vestigii ce atestă faptul că Tulcea se numără printre cele mai vechi localităţi de tip urban ale ţării. Pe colnicul Hora arheologii au identificat vatra cetăţii *Aegyssus*, construită de către celţi la sfârşitul secolului IV – începutul secolului III î.Hr[5].

La dezvoltarea oraşului Aegyssus au contribuit, în egală măsură, raporturile economice dintre geţi şi greci, transformând aşezarea într-un important centru al comerţului de tranzit[6].

Importanţa oraşului Aegyssus a fost evidenţiată şi de către poetul Ovidius, în două epistole din „Ex Ponto” (anii 12-15 p.Chr.). Acesta menţiona existenţa acestei vechi cetăţi, la care cu greu puteai pătrunde, datorită locului şi zidurilor care o înconjurau. Întemeietorul aşezării ar fi fost Caspyius Aegyssus, cel puţin aşa susţineau locuitorii săi.

Procopius în lucrarea sa scrisă între 553-555, cunoscută sub denumirea *De aedificis*, menţionează oraşul *Aegyssus* şi cetăţile renovate de către Împăratul Iustinian. Lucrările *Notitia Episcopatum* (sec. VIII d.Chr.) şi *De Thematibus* (sec. X) amintesc existenţa acestei cetăţi[7].

Împăratul bizantin Constantin Porphirogenetul în secolul X p.Hr. menţionează aşezarea care nu s-a bucurat de o existenţă îndelungată, fiind distrusă în anul 1064. Campaniile arheologice iniţiate în anul 1959, în perimetrul cetăţii *Aegyssus* şi descoperirile monetare ce datează din anii 971-1484, demonstrează existenţa şi continuitatea locuirii pe teritoriul actual al oraşului Tulcea[8].

Nu puţine sunt documentele în care găsim menţiuni despre viaţa economică înfloritoare a dobrogenilor, cât şi a târgurilor şi centrelor comerciale existente în zona Gurilor Dunării. Cu toate acestea, evenimente istorice precum invazia tătarilor şi concurenţa genoveză au reprezentat momente de cumpănă pentru

---

[5] D. Ghinea, *Enciclopedia Geografică a României*, Ediţia a III-a revăzută şi adăugită, Editura Enciclopedică, Bucureşti, 2002, p. 1319.

[6] V.H. Baumann, *Sângele martirilor*, Editura Arhiepiscopiei Tomisului, Constanţa, 2004, p. 103.

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

[8] Gh. Mănucu-Adameşteanu, *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 şi Ivanco - fiul său -, ca reprezentaţi ai populaţiei româneşti din Dobrogea.

Despre Dobrotici, izvoarele istorice spun că a urcat pe tronul Dobrogei în anul 1354. Îşi consolidează puterea prin cucerirea de noi teritorii, precum Varna, până în zona Messembria, şi către Dunărea de Jos. Între anii 1374 şi 1385 Dobrotici poartă războaie cu genovezii cu scopul de a înlătura pe negustorii străini în favoarea negustorilor localnici. După moartea sa atât tronul, cât şi luptele au fost continuate de către fiul său, Ivanco. Acesta încheie în anul 1386 un armistiţiu cu genovezii. Anul 1388 aduce dispariţia lui Ivanco. Drept urmare, Dobrogea îşi încheie existenţa ca stat feudal independent la asta contribuind boierii care s-au unit cu cei din Ţara Românească pentru a ţine piept mai uşor otomanilor[9].

Dezvoltarea economică pe teritoriul dobrogean continuă în timpul domniei lui Mircea cel Bătrân (1386-1418), ceea ce atrage şi declanşează expediţiile turceşti, încheiate cu instaurarea puterii Imperiului Otoman[10] în provincie.

Sultanii Imperiului Otoman au dat dovadă de înţelepciune în ceea ce priveşte teritoriile ocupate, ţinând seama de obiceiurile şi dezvoltarea economică a ţinuturilor ocupate, emiţând aşa zisele kanunnamele. Acestea aveau rolul de reglementare a raporturile economice, administrative, juridice cu populaţia dobrogeană şi stabileau, prin regulamente, funcţionarea porturilor şi schelelor dunărene şi pontice. Pentru puterea otomană, prezenţa Dunării a constituit un avantaj, aceasta fiind artera fluvială prin care erau înlesnite anumite legături comerciale ale turcilor cu Transilvania şi Polonia. Nici porturile şi nici schelele dobrogene nu au avut de pierdut. De aici plecau nave încărcate cu produse agricole, în special grâne, spre Istanbul, şi tot aici soseau nave din porturile pontice, precum Trapezunt, Caffa, Sinop sau Istanbul[11].

Prin regulamentele pentru buna funcţionare a porturilor şi 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.Şt. Ciobanu, *Genovezii şi rolul lor în Dobrogea în secolul XIV*, în „Pontica”, nr. 2, Muzeul de arheologie Constanţa, 1969, p. 401-405.

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

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

aspru pe cap de animal. Plăţile se efectuau în funcţie de capacitatea navelor şi de marfa transportată. Toate taxele impuse prin regulament asigurau venitul în vistieria otomană şi a dregătorilor otomani locali[12].

În secolele XVI-XVIII oraşele nord-dobrogene au deţinut importante funcţii economice, iar printre ocupaţiile locuitorilor se numărau agricultura, viticultura, morăritul, creşterea vitelor şi a oilor, pescuitul şi cărăuşia pe apă[13].

Din regulamentele emise de Imperiul Otoman se certifica denumirea schelei dunărene Tulcea, care, după cum preciza Mehmed al II-lea (1451-1481), erau moştenite de la bunicul şi tatăl său[14].

Sub denumirea de Tulcea, localitatea apare menţionată într-o serie de documente otomane, lucrări şi impresiile de călătorie ale unor călători străini care au avut prilejul să ajungă pe aceste meleaguri. Dintre acestea menţionăm Registrul Otoman Vamal datat 1506[15], Registrul Otoman datat 1515-1517, harta Moldovei din anul 1541, întocmită la cererea lui Petru Rareş de către Georg Reichersdorfer[16]; lucrarea italianului Paolo Giorgici apărută în anul 1595[17], lucrarea călătorul turc Evlia Celebi din 1650 şi lucrarea, din 1674, a lui Matteo Gondola[18].

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

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

---

[12] *Ibidem,* p. 261-266.

[13] C. Şerban, Viorica Şerban, *Rolul economic şi politico-militar al oraşelor 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 Coteţ, I. Popovici, G. Simion, *Ghid turistic al judeţului Tulcea,* Bucureşti, 1975, p. 43.

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

[19]****Călători străini despre Ţările Române*, vol. VIII, Editura Academiei Române, Bucureşti, p. 514.

acesta menţionează faptul că: „în faţa Tulcei, Dunărea era lată de vreo sută cincizeci de stânjeni, în timp ce în braţul Sulina era lată de 40 de stânjeni”[20].

Încă de atunci comercianţii remarcau faptul că în afara posibilelor greutăţi întâmpinate de către navigatori datorate cursului de apă mai rapid în zona oraşului Tulcea şi a intrării pe canalul Sulina, alte pericole nu-i puteau aştepta pe Dunăre.

În descrierea campaniilor din 1788 şi 1789 ale ruşilor împotriva turcilor, generalul Alexandre de Langeron comentează momentul în care ruşii ajung în faţa Tulcei - pe 1/12 noiembrie 1788 -: „un oraş foarte mare, foarte atrăgător, foarte bogat, clădit pe malul drept al Dunării”. După încheierea luptei, „ruşii ocupă oraşul părăsit de turci, în care s-au găsit o mare mulţime de magazii cu alimente, grâu, fructe uscate, furaje, piese de artilerie, chesoane cu praf de puşcă şi 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, acelaşi Alexandre de Langeron descrie astfel oraşul Tulcea: „aşezat la 18 verste de Izmail, se ridica în amfiteatru, era înconjurat de grădini şi de livezi care se întindeau de-a lungul Dunării”.

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

Călătorul străin F.F. Berg, ajuns în Tulcea anului 1826, descrie cu lux de amănunte cetatea şi împrejurimile acesteia. Autorul constată existenţa în oraş a

[20] *Ibidem,* vol. X, partea I, Editura Academiei Române, Bucureşti, 2000, p. 328-329.
[21] *Ibidem,* vol. X, partea II, Editura Academiei Române, Bucureşti, 2000, p. 946.
[22] *Ibidem,* vol. I, S. N., Editura Academiei Române, Bucureşti, 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 şi prăvălii turceşti, 30 case de lut şi o cherhana[23].

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

Dezvoltarea şi intensificarea activităţii comerciale din oraş au determinat necesitatea extinderii portului comercial, ridicarea unor prăvălii în zona portuară şi dispariţia vechiul port pescăresc[24]. Intensificarea comerţului aduce după sine alte avantaje, contribuind la creşterea numărului de locuitori, astfel că în prima jumătate a secolului al XVIII-lea se constată aşezarea în această zonă a numeroase grupuri etnice: ruşii-lipoveni, grecii, armenii, evreii şi italienii[25]. Ocupaţiile acestora erau diverse şi, în acelaşi timp, benefice oraşului, ele mergând de la pescuit și construcţia de bărci, la comercializarea diverselor produse sau băuturi, toate contribuind câte puţin la dezvoltarea oraşului, nu de puţine ori încercat de evenimentele petrecute în ţară, care au adus atingere şi acestei zone.

Încă din anul 1859 oraşul Tulcea beneficia de un şantier naval ce producea nave pentru export, iar portul Tulcea devenise unul dintre porturile fluviale importante în zonă[26].

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

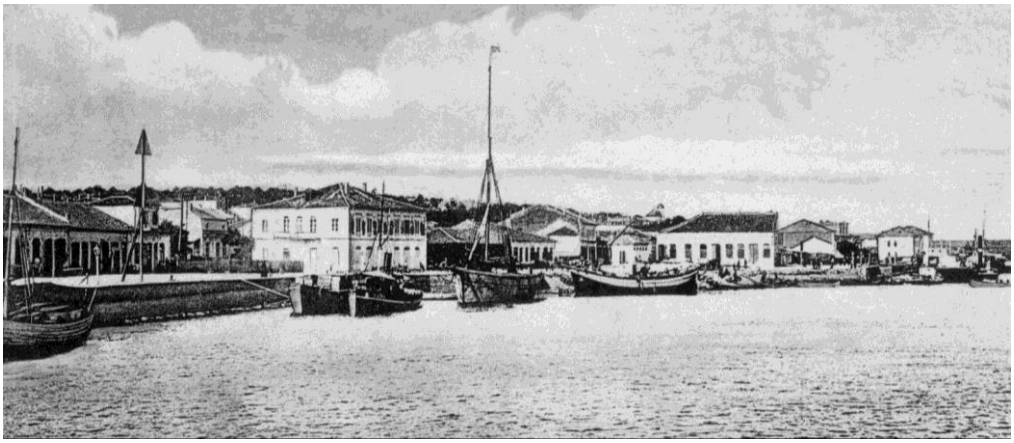
---

[23] *Ibidem*, vol. II, S. N., Editura Academiei Române, Bucureşti, 2005, p. 148-150.
[24] A. Munteanu, *Tulcea*, Editura Sport-Turism, Bucureşti, 1975, p. 15.
[25] V.H. Baumann, *Schiţă privind evoluţia istorică a teritoriului actual al municipiului Tulcea*, în „Steaua Dobrogei”, V, nr.1-4 (17-20), decembrie 2003, p. 34.
[26] T. Mateescu, *Construcţii 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 oraş, acest monument de arhitectură orientală se păstrează şi în zilele noastre, aici desfăşurându-se ritualurile religioase tradiţionale comunităţii turceşti existente în oraşul Tulcea.

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

Printre alte realizări ale epocii se numără construirea unei părţi de chei în zona portului comercial, clădirea Căpităniei Portului şi Vămii, iar Comisia Europeană a Dunării construieşte un far pentru orientarea navelor.



În centrul oraşului se construiesc, începând cu anii 1870, locuinţe ale unor comercianţi bogaţi din oraş. Grecul Licheardopoulos, comerciant de profesie, îşi construieşte o locuinţă în stil Empire între anii 1870-1875 (azi se numără printre imobilele părăsite din oraş, declarate monument istoric dar, din păcate, aflat într-o stare continuă de degradare din cauza construcţiilor moderne din vecinătate şi a

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

Dar poate cea mai impresionantă şi importantă construcţie a epocii a fost ridicată ”din cărămidă și mortar cu ciment” la poalele dealului Mahmudiei, în cartierul unde locuiau laolaltă tătari, români, bulgari şi 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 componenţa sa un număr de 41 de prăvălii (6 cu etaj şi locuinţe) cu portic la faţadă[28].

Soarta acestui bazar nu a fost una deloc fericită. În ultimii ani de existenţă 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 infecţie pentru locuitorii oraşului ajungându-se astfel la momentul demolării lui (în 1963), în locul acestuia fiind construite locuinţe. Tulcenii nu au uitat bazarul turcesc în care întâlneai diverse categorii sociale, amestecul acela minunat de populaţii ce dădea un farmec aparte oraşului de altădată. Ansamblul „Sub Coloane” s-a păstrat doar cu numele, administraţia 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.

oraşului. Câţi 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-şi vândă marfa, clienţii care doreau să cumpere la preţ de chilipir, tot acest farmec s-a pierdut odată cu dispariţia ansamblului arhitectural „Sub coloane”, care a rămas însă în memoria oraşului prin picturile și lucrările de grafică realizate de artiştii locali precum Constantin Găvenea şi Nicolae Dărăscu.

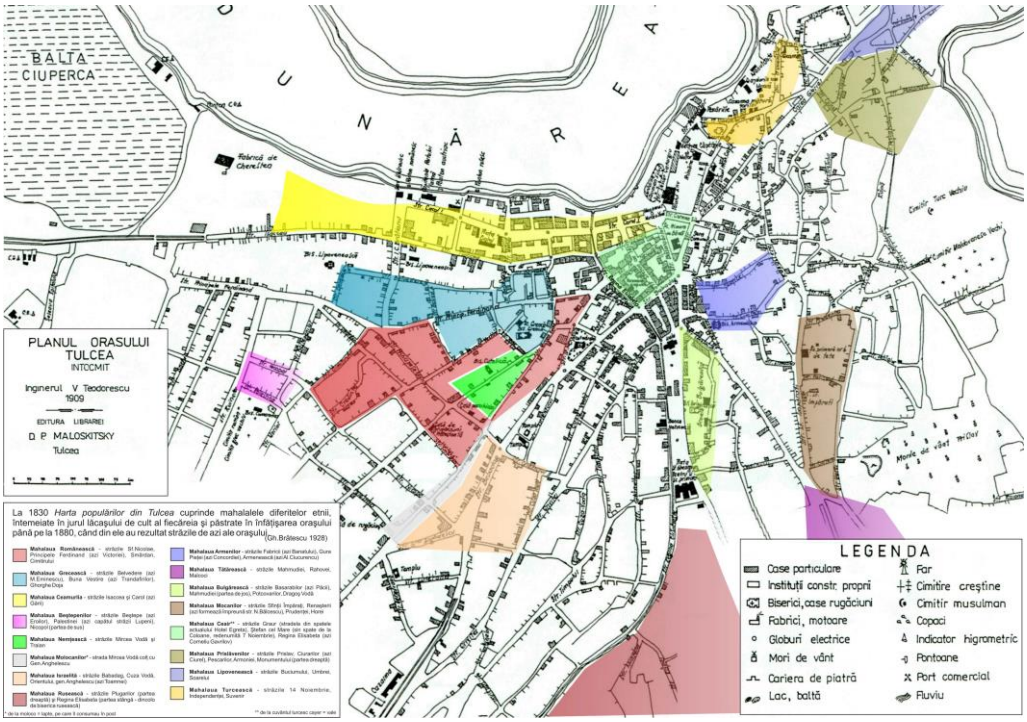
Până în anul 1880 oraşul era împărţit în mahalale, cuprinse în două circumscripţii teritoriale, însemnate în hărţi prin culorile galben, respectiv roşu[29]. *Culoarea galben* reprezentând mahalaua Prislăvenilor; mahalaua Mocanilor, mahalaua Tătărască, mahalaua Armenilor, mahalaua Ceairului, mahalaua Rusească, iar c*uloarea roşu* reprezentând mahalaua Românească, mahalaua Beştepenilor, mahalaua Grecească, mahalaua Israelită, mahalaua Nemţească, mahalaua Molocanilor, mahalaua Ceamurlia[30.]

Prezența acestor numeroase etnii și religii în Tulcea acelei perioade îndreptățește ideea de oraș cosmopolit. Edificatoare pentru coloratura etnică a oraşului este descrierea de călătorie, de la începutul secolului al XX-lea, a lui Nicolae Iorga care, povesteşte că a văzut în Tulcea îngrămădindu-se, “prăvălii bulgăreşti, greceşti, evreieşti”, iar în cafenele „căciuli bulgăreşti, mocăneşti, pălării ţărăneşti şi orăşeneşti, fesuri turceşti, turbane tătăreşti şi 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 Sfinţii Împăraţi, Renaşterii (ambele formând azi strada Nicolae Bălcescu), Horei, Prudenţei; mahalaua Turcească - străzile 14 Noiembrie, Independenţei, Suvenir; mahalaua Lipovenească - strada Buciumului, Umbrei, Soarelui; mahalaua Tătărască - strada Mahmudiei (partea de jos), Potcovarilor, Dragoş Vodă; mahalaua Armenilor - străzile Fabricii (azi Banatului), Gura Pieţii (azi Concordiei), Armenească (azi Al. Ciucurencu); mahalaua Ceairului - străzile Graur (fosta stradelă din spatele hotelului Egreta), Ştefan 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 şi strada Regina Elisabeta, partea stângă, dincolo de biserica rusească; *Culoarea roşu*: mahalaua Română - străzile Sf. Nicolae, Principele Ferdinand, (azi Victoriei), Smârdan, Cimitirului; mahalaua Beştepenilor - străzile Beştepeni (azi str. Eroilor), Palestinei (azi capătul străzii Lupeni) şi Nicopol (partea de sus); mahalaua Grecească - străzile Belvedere (azi Mihai Eminescu), Buna Vestire (azi Trandafirilor) şi Gheorghe Doja; mahalaua Israelită - străzile Babadag, Cuza Vodă, Orientului, General Angelescu (azi Toamnei); mahalaua Nemţească - străzile Mircea Vodă şi Traian; mahalaua Molocanilor - străzile Mircea Vodă colţ cu str. G-ral Angelescu (azi str. Toamnei); mahalaua Ceamurlia - străzile Isaccea şi Carol (azi Gării).

corespunzătoare într-o tărcată expoziţie etnografică”[31]. Tocmai existenţa acestui amestec de naţionalităţi dădea un farmec deosebit oraşului.



Grigore Gr. Dănescu menţionează Tulcea ca fiind una “dintre cele mai pitoreşti aşezări” din punct de vedere geografic, dar şi etnic. Aceste două elemente contribuiau la imaginea pitorească a oraşului care avea “două străzi principale, cu case europeneşti, cu grădini şi cazărmi, iar celelalte erau înguste şi mărginite de case mici”. Despre prăvăliile armenilor, turcilor, grecilor spunea că „aspectul lor era din cele mai variate”[32].

În ceea ce priveşte numele oraşului Tulcea, acesta s-ar datora localnicilor care fabricau cărămizi manuale, de la Tuchla (cărămizi) şi Tulagii (cărămidari)[33].

O altă explicaţie privind numele localităţii este aceea că, după cucerirea Dobrogei de către turci, s-a renunţat la denumirea Aegyssus, folosindu-se

[31] C. Cioroiu, *Călători la Pontul Euxin,* Bucureşti, 1984, p. 89.

[32] G. G. Dănescu, *Dicţionarul Geografic, Statistic şi Istoric al Judeţului Tulcea*, Editura Stabilimentul Grafic I. V. Socecu, Bucureşti, 1896, p. 484-485.

[33] H. Marin, G. Cuculis, A. Munteanu, *Raionul Tulcea - Ghid Turistic Monografic (manuscris),* Tulcea, 6 decembrie 1958, p. 22.

denumirea de Tulcea, originea acestui nume fiind turco-tătară, datorată "fabricilor de cărămizi de mână - tullila"[34].

Astfel se prezenta oraşul Tulcea în anii de după Războiul de Reîntregire a Neamului şi Primul Război Mondial; un orăşel de provincie, cu un amestec etnic şi cultural, iar din punct de vedere economic, un oraş slab dezvoltat.

1.1.2. Situaţia economică a oraşului-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 priveşte economia, în general, şi comerţul şi pescuitul, în special, îl reprezintă Dunărea. Comerţul tulcean nu a fost lipsit de importanţă în perioada de până la unirea Dobrogei cu Patria-Mamă, și acest lucru îl demonstrează prezenţa unui număr însemnat de consulate străine, preocupate cu rezolvarea raporturilor comerciale cu statele lor. Printre ţările care aveau reprezentanţe consulare în zonă se numărau Austria, Grecia, Franţa, Anglia, Statele Unite, Italia, Olanda şi România[34].

Până la momentul izbucnirii Războiului de reîntregire, oraşele Tulcea, Sulina şi Mahmudia constituiau punctele principale de export pentru Orient şi, în special, pentru Turcia. În ceea ce priveşte comerţul, acesta se desfăşura fără nici o formalitate, cu excepţia dărilor pe care le încasa statul. Diferendele

---

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

[34] *Buletinul Oficial al Camerei de Comerţ şi Industrie Tulcea*, XXVII, nr. 2, Tipografia Modernă Tulcea, 1937, p. 9

comerciale erau rezolvate de către un tribunal ce avea în componenţa sa un preşedinte şi trei membri aleşi, de naţionalităţi diferite (un turc, un bulgar şi un rus). Se comercializau în mod special cereale, peşte, icre, lână, piei de animale şi vinuri[35].

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

S-a creat o Grădină Publică, prin plantarea lagunei din dreptul Bisericii Sfântul Gheorghe, şi un chioşc din lemn în care o meterhanea (formaţie de muzică orientală) cânta pentru Paşă, trecători şi turişti. Din păcate, primul parc creat de populaţia turcă a oraşului a fost distrus, în acea zonă stabilindu-se ulterior piaţa şi oborul de vite, care vor funcţiona până prin anii 1940[36].

Din punct de vedere al ocupaţiilor, oraşul Tulcea dispunea de „449 meseriaşi (din care 62 români, 105 evrei, 34 nemţi, 248 diferiţi); 1051 liber profesionişti (362 români, 116 evrei, 36 nemţi, 2 francezi, 8 italieni, 527 diferiţi); 2.325 lucrători manuali (725 români, 53 evrei, 28 nemţi, 1.517 greci, bulgari, armeni şi turci); patru librării, două tipografii, trei farmacii, o drogherie, aceste unităţi dispunea de proprii angajaţi. Importurile şi exporturile anului 1876 atinseseră cifra de 9.708.272 lei”[37].

În Tulcea anului 1878 se constată prezenţa câtorva unităţi economice, mai mici sau mai mari, după cum urmează: „4 mori cu vapori, 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 construcţii de luntre, 1 atelier rotărie, 45 fierării şi ateliere de construit căruţe, 2 ateliere căldărării, 17 ateliere de tinichigerie, 8 ateliere de tăbăcărie, 6 ateliere de făcut hamuri, 15 ateliere de blănării şi cojocării, 2 ateliere de apagii şi trăistari, 1 atelier de site, 17 ateliere de cizmărie, 1 atelier de pălării, 2 ateliere de şepcari, 35 de hoteluri şi 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. Dumitraşcu, *Dezvoltarea economică a Dobrogei până la 1878 şi problema apariţiei proletariatului*, în „Revista de Istorie”, tom 31, nr. 6, Editura Academiei, Bucureşti, 1978, p. 1020-1021.

Prezenţa mişcării comerciale în anul 1876, existenţa unor fabrici şi ateliere, a meseriaşilor şi 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. Oraşul Tulcea după reunirea Dobrogei cu România şi până la sfârşitul Primului Război Mondial

1.2.1. Situaţia administrativă

Nu se poate vorbi despre istoria oraşului Tulcea fără a menţiona momentul cel mai important din viaţa acestuia, reprezentat de reunirea Dobrogei cu România, după secole de despărţire. După realipirea Dobrogei autorităţile guvernamentale n-au rămas indiferente la nevoile şi problemele ce priveau această „nouă" provincie a ţării.

Nici presa nu era lipsită de informaţii cu privire la această chestiune, transmiţând mesajele reprezentanţilor naţiunii române prin care se afirma că „Dobrogea era nu numai o nouă provincie, ci şi o nouă cale de prosperitate şi de înavuţie"[40].

Momentul reintegrării în graniţele naţionale marca un nou capitol în istoria Dobrogei. Devenită parte componentă a unui stat aflat într-un amplu proces de dezvoltare pe calea modernităţii, întreaga ei viaţă economico-socială, politică şi culturală se înscria acum pe noi coordonate[41]. Cu toate că noua provincie se afla într-o stare deplorabilă în momentul reunirii şi restabilirii suveranităţii 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 Constanţa, 1999, p. 79.

[41] Andreea Atanasiu, *Dobrogea sub administraţia otomană. Constanţa şi Tulcea - studiu de caz*, în „Dobrogea 1878-2008. Orizonturi deschise de mandatul european" (coord. Valentin Ciorbea), Editura Ex-Ponto, Constanţa, 2008, p. 127.

stat a României asupra Dobrogei, noua provincie oferea numeroase privilegii precum deschiderea la mare, Dunărea, dezvoltarea portuară şi comercială, necesitatea dezvoltării marinei, a personalului bine pregătit şi şcolilor de specialitate, apariţia societăţilor de navigaţie[42].

Pentru că teritoriul dintre Dunăre şi Mare intra în directa şi imediata atenţie a autorităţilor româneşti, în frunte cu Carol I, trebuia aliniat la legile Ţării şi aici ne referim în primul rând la „Constituţia" Dobrogei. Marele patriot şi om politic Mihail Kogălniceanu a luat măsuri de organizare a provinciei, trimiţând o comisie militară - compusă din colonelul Fălcoianu, căpitan Şerbănescu, locotenent Tătărescu şi alţii - pentru a cunoaşte starea de fapt a acestei provincii. Comisia a cutreierat timp de 28 de zile întregul teritoriu al Dobrogei[43]. 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 autorităţilor militare şi civile româneşti, în noiembrie 1878, decât 16.708. În aceste condiţii, prin Proclamaţia guvernului român adresată populaţiei din Dobrogea se decidea desfiinţarea dijmei, de orice natură, pe anul 1878, urmând ca la 1 ianuarie 1880 aceasta să fie înlocuită printr-o dare bănească mai dreaptă şi mai uşoară pentru agricultori[44].

Mai grav era că exista primejdia izbucnirii foametei, datorată creşterii numărului populaţiei - de patru ori faţă de perioada dinainte de 1877 -, sărăcită complet din cauza războiului. Aceasta cerea ajutorul autorităţilor, în care îşi pusese toate speranţele. Prefecturile Constanţa şi Tulcea erau invadate de plângeri trimise de peste tot. Autorităţile nu reuşeau să le rezolve pe toate[45].

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

---

[42] M. Cojoc, *Dobrogea în rapoartele diplomaţiei europene. Consideraţii geostrategice (1877-1879*), în „Anuarul Muzeului Marinei Militare Române", Tom II, 1999, Editura Campaniei Naţionale Administraţia Porturilor Maritime Constanţa SA, Constanţa, 2000, p. 145.

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

[44] I. Râşnoveanu, *Progresele economice ale Dobrogei la sfârşitul secolului al XIX-lea şi începutul secolului al XX-lea*, în "Anuarul Muzeului Marinei Române", Tom VIII, Editura Companiei Naţionale Administraţia Porturilor maritime Constanţa S A, Constanţa, 2005, p. 169.

[45] *Ibidem*, p. 170.

debarcadere aparţinând paqueboturilor franceze şi Companiei austriece de navigaţie pe Dunăre. Cât despre căile de comunicaţie şoseluite, existau două: una făcea legătura între Tulcea şi Isaccea (33 km), cea de-a doua lega Tulcea de Babadag (39 km)[46].

Prin acest raport colonelul Fălcoianu a creionat situaţia reală a oraşului, evidenţiind anumite elemente. Primul element important, starea populaţiei: o populaţie numeroasă şi deznădăjduită. Cel de-al doilea element: starea economică a oraşului, prezentarea situaţiei portului, a căilor de comunicaţie dar și constatarea prezenţei sau lipsei unităţilor economice. Oraşele dobrogene trebuiau să fie racordate la legăturile cu ţara într-un timp relativ scurt, atât pe cale navigabilă, cât şi terestră.

Din punct de vedere administrativ, un element important îl constituia existenţa unui palat administrativ în care noua conducere a oraşului putea să-şi înceapă activitatea. Pentru armată exista o clădire a cazărmii flotilei, deşi nu foarte încăpătoare. Populaţia putea beneficia de îngrijiri medicale în singurul spital existent din oraş.

Cât despre şcoli, acestea lipseau aproape cu desăvârşire, având în vedere că exista doar una singură, şcoala turcească.

[46] Gh. Dumitraşcu, Lavinia-Dacia Gheorghe, *Trei documente privind situaţia Dobrogei la 1878*, în “Dobrogea 1878-2008. Orizonturi deschise de mandatul european”, (coord. Valentin Ciorbea), Editura Ex Ponto, Constanţa, 2008, p. 238.

După primirea şi vizionarea acestui raport despre starea generală a Dobrogei, la 6 noiembrie 1878 Consiliul de Miniştri numeşte o comisie pentru preluarea administrativă a Dobrogei. După cum preciza presa vremii, această comisie era formată din domnii Nicolae Catargi (preşedintele comisie), Dumitru Vera (ministerul de Finanţe), Liciu (ministerul Justiţie), colonelul Pilat (ministerul de război), Persiceanu (ministerul de interne). Momentul mult aşteptat de către toţi dobrogeni, dar mai ales pentru tulceni, sosise! Populaţia oraşului Tulcea aştepta cu mult entuziasm sosirea comisiei şi armatei române. Toate speranţele lor se legau de acest moment. Astfel, la 14 noiembrie 1878, sosea în Dobrogea comisia desemnată pentru preluarea administrativă. Despre acest moment important pentru ţară, dar mai ales pentru dobrogeni, titra şi presa vremii: „După atâta aşteptare, astăzi s-a făcut primirea solemnă a comisiei române pentru primirea Dobrogei. Pe la ora 11 de dimineaţă se dădu ordine pentru îmbrăcarea cercurilor de triumf şi aşezarea transparentelor; lumea începu a se mişca în toate direcţiunile şi încă pe la 12 ore o mulţime umplea ograda Agenţiei austriece şi cafenelele portului; comisia era aşteptată pe la ora 3 după-amiaza. Pe la 2 şi jumătate sosi la debarcader agentul nostru, în trăsura beiului Dumitrachi, împreună cu mai mulţi nobili români din Tulcea. Pe la 2,45 se zări vaporul român <<România>>, cu hornul lui cel alb ca zăpada, şi lumea începu a se îndesa în port. Peste câteva minute sosesc toţi consulii şi viceconsulii puterilor străine şi toate steagurile consulatelor se ridică de-a lungul portului. La debarcader se înfipseră două steaguri româneşti. Sosiră imediat guvernatorul rus al provinciei dimpreună cu Prea Sfinţia Sa mitropolitul bulgar, Prea Sfinţiile Lor Vlădicii greci şi primarul oraşului. Pe la ora 3 vaporul român svârli funiile la debarcader. Şi guvernatorul dimpreună cu cei menţionaţi mai sus făcură onorurile primirii Comisiei Române”[47].

Tulcenii s-au pregătit ca niciodată pentru această solemnă sărbătoare: de la debarcader şi până la biserica Sf. Nicolae au ridicat patru arcuri de triumf, unul în zona portului, care era şi cel mai mare dintre toate, cel de-al doilea în dreptul hotelului Odesa, cel de-al treilea în faţa unei farmacii, ridicat de comunitatea israelită, iar cel de-al patrulea, ridicat de populaţia românească a oraşului, aproape de biserică. Toate erau împodobite cu ghirlande de flori, steaguri, portretele familiei regale şi devize precum „Onoare Patriei”, „Trăiască independenţa română”, „Trăiască populaţia Dobrogei”, „Bine aţi venit fraţi 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 Dobrogia, devenită din nou parte din corpul României". În acelaşi articol se vorbeşte de multele şi grelele probleme ce le vor întâmpina cei numiţi în a administra aceste greutăţi, dar mai ales, de noul element cuprins în ţinutul Dobrogei: marea şi comerţul internaţional maritim[49].

Adresându-se dobrogenilor, Domnitorul Carol I spunea despre Dobrogea: "Locuitori de orice naţionalitate şi religie, Dobrogea - vechea posesiune a lui Mircea cel Bătrân - de astăzi face parte din România". Iar dobrogenii trebuiau să ştie că „acum atârnaţi de un Stat unde nu voinţa arbitrară, ci numai legea, dezbătută şi încuviinţată de naţiune, hotărăşte şi ocârmuieşte. Cele mai sfinte şi mai scumpe bunuri ale omenirii: viaţa, onoarea şi proprietatea sunt puse sub scutul unei Constituţii pe care ne-o râvnesc multe ţări străine. Religiunea voastră, familia voastră, pragul casei voastre vor fi apărate de legile noastre şi nimeni nu le va putea lovi, fără a-şi primi legitima pedeapsă…".

Cât despre armata care intra în Dobrogea, locuitorii acestui ţinut erau asiguraţi că "nu are altă chemare decât a menţine ordinea şi, model de disciplină, de a ocroti paşnica voastră vieţuire. Salutaţi dar cu iubire drapelul român, care va fi pentru voi drapelul libertăţii, drapelul dreptăţii şi al păcii".

Despre problemele administrative, domnitorul îi asigură pe dobrogeni că „în curând provincia voastră, pe cale constituţională, va primi o organizaţie definitivă, care va ţine seama de trebuinţele şi moravurile voastre, care va aşeza pe temelii statornicite poziţia voastră cetăţenească. Iubiţi ţara la a cărei soartă este lipită de acum şi soarta voastră"[50].

Ordinul de zi adresat ostaşilor a fost salutat în unanimitate de către cei prezenţi în oraşul Brăila alături de domnitorul Carol I:

"Ostaşi! Marile Puteri Europene, prin tratatul din Berlin, au unit cu România Dobrogia, posesiunea vechilor noştri Domni.

Astăzi, voi puneţi piciorul pe acest pământ care redevine ţară română! Voi nu intraţi în Dobrogia în calitate de cuceritori, ci amici, ca fraţi ai locuitorilor care de acum sunt concetăţenii voştri (….).

Cale bună, dar, ostaşilor şi Dumnezeu să vă protejeze!

Cugetările Mele cele mai afectuoase sunt nedespărţite 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, Constanţa, 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 Bucureşti, când s-a publicat „Regulamentul pentru împărţirea şi organizarea administrativă a Dobrogei”. În Regulament se sublinia faptul că fostul sangeac otoman era împărţit în trei judeţe: Tulcea, Constanţa şi Silistra-Nouă. Conform noii reglementări administrative, judeţul Tulcea era constituit din următoarele ocoale (plăşi): Babadag, Sulina (care avea inclusă şi Insula Şerpilor), Măcin şi Tulcea. Pe cuprinsul noului judeţ se aflau 7 aşezări de tip urban (Tulcea, Babadag, Măcin, Sulina, Isaccea, Chilia-Veche şi Mahmudia) şi 56 de comune rurale. Regulamentul stipula atribuţii pentru prefectul noului judeţ, în această funcţie 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 perfecţionarea organizării administrative.

A urmat un nou act legislativ, emis pe 9 martie 1880, „Legea pentru organizarea administrativă a Dobrogei”, o adevărată „Constituţie a Dobrogei”, replică a Constituţiei României din anul 1866, operă, în fapt, a lui Mihail Kogălniceanu şi a primului prefect al Constanţei, Remus Opreanu. Prin aceasta s-a legiferat împărţirea administrativă a Dobrogei în două judeţe: Tulcea şi Constanţa. Conform noului act legislativ, toţi locuitorii Dobrogei care în ziua de 11 aprilie 1877 erau cetăţeni otomani, deveneau cetăţeni români, egali în faţa legii, se bucurau de toate drepturile cetăţeneşti, libertatea conştiinţei cât şi gratuitatea instrucţiunii în şcoli.

No. [illegible]

ROMÂNIA

DIPLOMĂ DE ÎNCETĂŢENIRE

PENTRU

LOCUITORII DIN JUDEŢELE CONSTANŢA ŞI TULCEA

În numele Maiestăţii Sale Regelui CAROL I,

Noi, Preşedintele şi Membrii Comisiunii pentru întocmirea primelor liste electorale în judeţul Tulcea, instituită conform art. 4 din legea pentru acordarea drepturilor politice locuitorilor din judeţele Constanţa şi Tulcea, promulgată cu decretul regal No. 1401 din 8 Aprilie 1909 (Monitorul Oficial No. 16 de la 19 Aprilie 1909) şi modificată prin legea promulgată cu decretul regal No. 1462 din 13 Aprilie 1910 (Monitorul Oficial No. 12 de la 14 Aprilie 1910),

Având în vedere hotărârea Comisiunii No. [illegible] din 9 Iunie 1911;

Pe temeiul art. 3, alin. a din zisa lege,

Şi în conformitate cu art. 23 din regulamentul privitor la punerea în aplicare a citatei legi, decretat sub No. 1502|910 şi publicat în Monitorul Oficial No. 14 din 16 Aprilie 1910,

Liberăm această diplomă

Domnului Cozma Andrei, domiciliat în comuna Tulcea, din judeţul Tulcea, spre a se bucura de drepturile politice, potrivit dispoziţiunilor legii de mai sus.

Dată în Tulcea astăzi, 22 Iunie 1911

PREŞEDINTE,

(L. S.)

MEMBRII:

GREFIER,

Cu privire la proprietatea imobiliară, legea prevedea ca aceasta să fie conservată şi 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 oştire teritorial (călăraşi şi

dorobanţi) destinat serviciului intern, neputând fi întrebuinţat în afara Dobrogei în caz de război.

Legea nu acorda locuitorilor dintre Dunăre şi Mare, în acel moment, dreptul constituţional de a alege şi de a fi reprezentaţi în Corpurile Legiuitoare. Cele două legi reglementau totodată exercitarea puterii judecătoreşti[52].

1.2.2. Administraţia oraşului Tulcea în perioada 1878-1918

Între anii 1878-1918 primăria oraşului 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), Ştefan Borş (1894, 1906, 1911-1912), Mircea Petrescu (1896), Ion Dinescu (1897-1899), Leonida Sterea (1900), Gheorghe Cernescu (1901), Elefterie Nicolescu (1901-1902), Nicolae Comşa (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 desfăşura în Tulcea şedinţa ordinară a consiliului comunal, primarul oraşului, Dumitrache Bei Teodorof, adresând mesajul Alteţei Sale Regale în legătură cu sentimentele de iubire faţă de această provincie, rugând membrii consiliului local să vizeze măsuri practice pentru ca bugetul oraşului pentru anul 1880 să fie votat şi folosit cu chibzuinţă, pentru a contribui la dezvoltarea oraşului şi comerţului. Totodată primarul menţiona faptul că guvernul depusese la biroul camerei proiectul prin care se dorea ca oraşul Tulcea să fie declarat „porto-franco”[54].

În timpul mandatului de primar al domnului Dumitrache Bei Teodorof, ministrul de justiţie A. Stolojanu a vizitat şi inspectat tribunalul oraşului Tulcea, ”găsind toate lucrările în regulă”[55].

Pe 14 decembrie 1892 o delegaţie condusă de Constantin I. Davidoglu s-a deplasat la Bucureşti pentru a prezenta în faţa Majestăţii Sale Regelui nevoile judeţului Tulcea. Printre aceste nevoi se numărau cele legate de drepturile politice şi plângerile împotriva Administraţiei Ministerului Domeniilor (plângeri privind problema viilor, domeniilor şi pădurilor, a deposedărilor şi parcelărilor)[56].

---

[52] Andreea Atanasiu, *Dobrogea sub administraţie otomană. Constanţa şi 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.

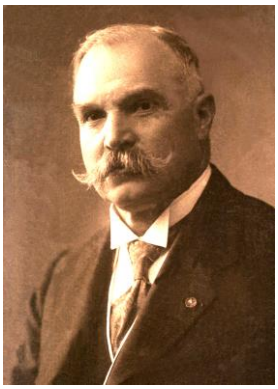
[55] *Steaua Dobrogei*, II, iulie 1880, apud Lascu Stoica, *op. cit*, p. 106.

[56] *Constanţa*, I, nr. 50, 6 decembrie 1892: 2, *ibidem*, p. 179.

Dintre primarii care au condus destinele localităţii, Ştefan Borş s-a remarcat în mod deosebit atât prin activitatea antreprenorială, administrativă, cât şi prin activitatea sa politică. În 1884 Ştefan Borş se stabilea în oraşul Tulcea, unde avea să-şi întemeieze şi familia.

Între anii 1884-1888 el a ocupat funcţia de „conductor" în Serviciul Tehnic al judeţului, perioadă în care a contribuit la înzestrarea judeţului cu şosele şi au fost executate o serie de edificii publice în oraş şi în judeţ. De numele lui Ştefan Borş se leagă ridicarea clădirii arestului preventiv local - în valoare de peste 142.000 lei -, cazarma de călăraşi - 95.000 lei -, mai multe poduri şi podeţe pe şosele „vicino-comunale"- peste 35.000 lei -, lucrările de reconstrucţie la clădirea Palatului Administrativ din Tulcea, construcţia Şcolii de băieţi (nr. 4) de pe strada Sfinţii Împăraţi din Tulcea, localului de şcoală primară cu 4 clase[57]. În colaborare cu antreprenorul Robert Flamm reuşeşte să ridice în Piaţa Mircea cel Bătrân, clădirea Administraţiei Pescăriilor Statului (1910-1914), unul dintre cele mai importante edificii ale oraşului Tulcea la începutul secolului al XX-lea.

[57] Mădălina Ciocoiu, *Ştefan Borş, o epocă, un destin*, în „Tulcea 1878-1948: memoria unui oraş", Editura Istros, Brăila, 2012, p. 271-277.



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

A sprijinit înfiinţarea Camerei de Comerţ şi Industrie Tulcea, fiind numit preşedinte al acesteia la 30 martie 1911. Prin eforturile sale în această funcţie, s-au deschis în Tulcea şapte oboare, firul telefonic Galaţi-Tulcea, un serviciu telegrafic permanent şi un club comercial.

Ştefan Borş a fost membru (1899, 1901) şi apoi preşedinte al Consiliului General Judeţean (1899, 1905, 1906), preşedinte al Consiliului de administraţie al Societăţii Meseriaşilor din oraşul Tulcea (1898), membru în Comitetul de Scont al Băncii Naţionale a României (1905), membru în Comisia de pensii a Consiliului General Judeţean (1905), membru în Consiliul de igienă şi salubritate publică a judeţului (1900), membru în comisia pentru anchetarea abuzurilor săvârşite de inamic în anii Primului Război Mondial (1916-1918)[58].

[58] *Ibidem*, p. 278-288.

În ceea ce priveşte prefecţii Tulcei, George M. Ghica a fost primul prefect al judeţului (13 noiembrie 1878 - 15 decembrie 1879). În perioada lui, Domnitorul Carol I a vizitat oraşul Tulcea stabilind locul unde se va înălţa Monumentului dedicat Războiului pentru Reîntregirea Neamului. Prin lucrarea *Questiunea Proprietăţii în Dobrogea*, George M. Ghica a făcut cunoscute conţinutul legilor ce reglementează proprietatea funciară în Imperiul Otoman şi care erau încă în vigoare în Dobrogea anilor 1880-1881.

Ion Palade a fost prefect al judeţului Tulcea în perioada 15 decembrie 1879 - 10 mai 1881. Pe timpul mandatului său a încercat să îmbunătăţească infrastructura oraşului Tulcea prin pavarea străzilor şi schimbarea unor denumiri de străzi[59].

Remus Opreanu s-a născut la 22 septembrie 1844, tatăl Nicolae Tudor Opreanu şi mama Elisabeta R. Ciocănescu. A studiat în Bucureşti Facultatea de Drept iar în 1865 a plecat cu fratele său geamăn, Romulus, în Paris unde, în luna iulie 1866, a obţinut licenţa în drept şi s-a întors în ţară. Între anii 1866-1869 a locuit în oraşele Pisa, Florenţa, Roma şi Neapole din Italia, unde a continuat studii şi a obţinut titlul de ”doctor în litere”. Întors în Bucureşti a intrat în magistratură. A ocupat diverse funcţii importante: procuror şi supleant în cadrul Tribunalului de Prahova, judecător în Brăila, procuror la curtea din Focşani, judecător la curtea din Craiova (1873). În anul 1876 Remus Opreanu a fost numit prefect de Putna, apoi procuror general al Curţii din Bucureşti. La 22 noiembrie 1878 a sosit în Constanţa în calitate de prefect, iar pe 23 noiembrie a preluat de la ruşi administraţia oraşului Constanţa. În această calitate a funcţionat aproape 3 ani, în anul 1883 demisionând din funcţia de prefect al Constanţei. Astfel se face că îl regăsim pe Remus Opreanu, pentru o scurtă perioadă, deţinând funcţia de prefect al judeţului Tulcea[60].

---

[59] V.H. Baumann, Raluca-Elena Petrov, Elena Franga, *Instituţia prefectului - Judeţul Tulcea, trecut şi prezent*, Editura Celebris, Constanţa, 2012, p. 24-28.

[60] P. Vulcan, *Albumul Naţional al Dobrogei 1866-1877-1906*, Tipografia regală, Piaţa Palatului Regal, Bucureşti, 1906, p. 20.

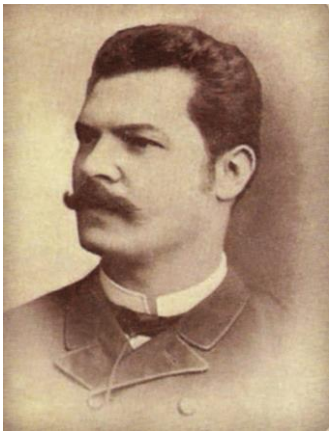
Paul Stătescu s-a născut în Bucureşti în anul 1844. După terminarea a 4 clase liceale, a intrat în şcoala militară. În anul 1865 a fost promovat la gradul de sublocotenent şi trecut în Batalionul 1 de vânători, în care a servit până în anul 1873, când a fost numit raportor în cadrul Consiliului de Război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

În anul 1873 a obţinut gradul de căpitan şi s-a înscris la Facultatea de Drept din Bucureşti. După două examene a fost trimis în Paris, în anul 1875, pentru a-şi completa studiile, fiind ataşat pe lângă consiliul de război din Paris. În timpul războiului a fost chemat în ţară unde, după încheierea campaniilor militare, a fost decorat cu Ordinul Steaua României şi Medalia Apărătorilor Independenţei. În anul 1881 a obţinut diploma de licenţă în drept a facultăţii din Paris, tot acolo a fost ataşat militar pe lângă legaţiunea română, fiind decorat de guvernul francez cu Legiunea de Onoare, de cel belgian cu Ordinul Leopold şi de cel olandez cu Ordinul Coroana de stejar. Reîntors în ţară a fost numit prefect al judeţului Argeş, apoi prefect al judeţului Tulcea, unde a rămas în funcţie până în anul 1888. În tot acest timp a înzestrat judeţul cu o reţea importantă de şosele, toate comunele judeţului au fost înzestrate cu biserici frumoase şi localuri de şcoli curate. În anul 1895 Paul Stătescu a fost numit încă o dată prefect al judeţului Tulcea, dar, după câteva luni, a fost mutat în funcţia de prefect al poliţiei capitalei[61].

George Persiceanu a fost prefect al judeţului Tulcea între 12 aprilie 1888 - 25 februarie 1889. Au urmat: Constantin Merişescu (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 judeţul Tulcea cu şosele, şcoli şi 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.

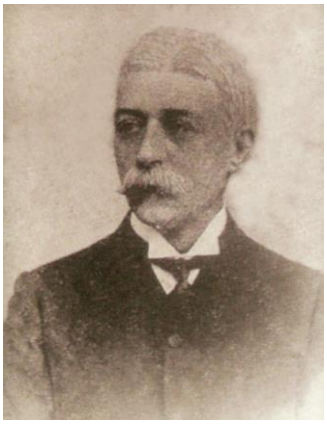


Ioan Neniţescu a rămas în mod deosebit în memoria oraşului, nu doar ca un mare patriot, ci şi, ca model de administrator, fiind unul dintre cei mai harnici prefecţi pe care i-a avut judeţul Tulcea. De două ori prefect (17 iunie 1897 - 23 august 1900 şi 16 - 23 februarie 1901), a contribuit la repopularea Dobrogei, înfiinţând noi sate, ajutându-i pe localnicii Deltei să construiască case, biserici şi sprijinind împroprietărirea acestora şi a noilor veniţi. Satele au primit denumiri româneşti precum „Principele Carol" (Gorgova de astăzi), „Principesa Elena" (Pătlăgeanca de astăzi). Neniţescu a încurajat întreprinzătorii particulari şi a reuşit să îmbunătăţească înfăţişarea edilitară a oraşului Tulcea şi a altor localităţi din judeţ. A sprijinit răspândirea ştiinţei de carte atât în satele cele mai îndepărtate ale Deltei, cât şi în restul judeţului prin deschiderea de şcoli, contribuind astfel la ridicarea zonei în special din punct de vedere cultural. De asemenea, a adus îmbunătăţiri reţelei de drumuri comunale, a contribuit la construirea podurilor dintre lacurile Razelm şi Babadag şi a scos din izolare multe dintre localităţile judeţului prin extinderea legăturilor telefonice. A fondat, împreună cu istoricul Grigore Tocilescu, „Liga pentru propăşirea Dobrogei" în cadrul căreia a deschis colecta pentru ridicarea „Monumentului Reîntregirii" de pe Colnicul Hora, a statuii lui „Mircea cel Bătrân" şi 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 băieţi din Tulcea, astăzi Colegiul Dobrogean „Spiru C. Haret"). Tot el a cerut şi a obţinut înfiinţarea Şcolii secundare de fete gradul I din Tulcea (2 noiembrie 1897), devenită apoi Liceul „Principesa Ileana". De asemenea, a pus bazele Tipografiei „Naţionale" (cu librărie) şi a strâns fondurile necesare renovării Bisericii „Sfântul Nicolae". Din anul 2005, Şcoala cu clasele I-VIII din Tulcea îi poartă numele. Bustul său, operă a sculptorului Alexandru Galai, străjuieşte „Aleea personalităţilor tulcene ale ştiinţei şi culturii româneşti" de lângă Biblioteca Judeţeană „Panait Cerna"[63].

I-au urmat în funcţia 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.

Ştefan Magheru (24 martie - 5 decembrie 1901), Ioan Bastache (5 decembrie 1901 - 16 noiembrie 1902) - a avut iniţiativa înfiinţării şcolilor practice de agricultură - , George Clinceni (16 noiembrie - 19 decembrie 1902).



Între 19 decembrie 1902 şi 23 decembrie 1904 Luca Ionescu a fost prefect al judeţului Tulcea. Acestuia i se datorează progresele economice, administrative şi culturale ale judeţului Tulcea. Cu ajutorul său s-au înfiinţat bănci populare în comunele din judeţ, s-au deschid pepiniere comunale şi pepiniera de vie în Niculiţel, s-au construit 13 poduri pe şoseaua Chilia-Veche - Sulina, s-a construit şoseaua Garvăn - Azaclău. Nu au fost lăsate deoparte nici şcolile şi instituţiile culturale; a înfiinţat şcoli pentru adulţi la sate, Şcoala de Meserii din Babadag, a încurajat construirea infirmeriilor rurale şi a băilor populare[64].

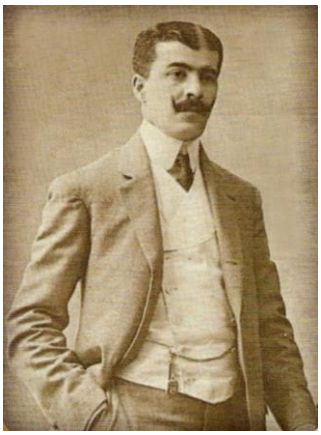
Cel care a urmat la conducerea prefecturii judeţului Tulcea a fost Dimitrie Hagi-Anton, în perioada 23 decembrie 1904 - 15 martie 1907. Acesta s-a implicat în problema acordării drepturilor politice dobrogenilor. Ca urmare, în 1905 este creată Comisia însărcinată cu problema acordării drepturilor politice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

Alexandru Bălteanu, fiind directorul Prefecturii, ocupă funcţia de prefect al judeţului Tulcea în perioada 15 martie 1907 - 29 iulie 1908.

Ion C. Atanasiu a fost prefect al judeţului Tulcea în perioada 29 iulie 1908 - 29 decembrie 1910. A sprijinit înfiinţarea Camerei de Comerţ în Tulcea (1909), a luat o serie de măsuri pentru îmbunătăţirea sistemului sanitar din judeţ prin înfiinţarea de infirmerii, dispensare, locuinţe pentru medicii din circumscripţii. Pe 18 octombrie 1909, în Tulcea a fost pusă piatra de temelie a Spitalului Mare. În ceea ce priveşte învăţământul din judeţul Tulcea, Atanasiu a susţinut înfiinţarea de posturi noi pentru cadrele didactice, a construit 16 şcoli - cu un

[64] *Ibidem*, p. 56-68.

total de 28 clase - şi a restaurat alte 32 şcoli. De asemenea, a luat măsuri de îmbunătăţire a situaţiei veteranilor războiului de la 1877[65].



Petre Th. Sfetescu este una dintre cele mai importante personalităţi ale ţării, un patriot şi un om deosebit, a ocupat mai multe demnităţi: secretar al ministerului de interne, prefect al judeţului Ilfov. De numele acestuia se leagă serviciul ambulant Bucureşti - Oltenița şi linia ferată Bucureşti - Oltenița. În perioada 29 decembrie 1910 - 19 octombrie 1913, Petre Th. Sfetescu a fost prefectul judeţului Tulcea. A fost preşedintele comitetului constituit pentru ridicarea bustului fostului prefect Ioan Neniţescu. Ca prefect al judeţului, a sprijinit construirea Palatului Justiţiei din Tulcea.

Au urmat în funcţie 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 şi 40 vagoane de porumb pentru animalele locuitorilor Deltei afectaţi de inundaţiile din acea perioadă.

George Şerban a fost prefect al judeţului Tulcea între 29 ianuarie 1915 - 10 martie 1918 şi 12 noiembrie 1918 - 8 septembrie 1919. În această calitate a sprijinit învăţământul tulcean deschizând şcoli în judeţ. La iniţiativa sa s-a înfiinţat în Tulcea Asociaţia Cercetaşilor „Carol”, al cărei preşedinte a fost proclamat Alteţa Sa Regală, Principele Carol (1915)[66].

1.2.3. Dinamica populaţiei

În ceea ce priveşte dinamica populaţiei dobrogene în general, şi a populaţiei oraşului Tulcea în special, aceasta a depins de mai mulţi factori. Cel mai important rămâne cel geografic, oraşul aşezat în zona Dunării constituind un punct de atracţie pentru comercianţii care au contribuit la dezvoltarea economică a oraşului, atrăgând după sine alte categorii de populaţie. Evenimentele istorice petrecute în zonă au contribuit în egală măsură la creşterea sau descreşterea numărului locuitorilor de pe teritoriul judeţului Tulcea.

[65] *Ibidem*, p. 70-74.
[66] *Ibidem*, p. 76-82.

În 1879 populaţia oraşului Tulcea număra 17.948 locuitori, dintre care 6.744 bulgari, 5.304 români, 1.876 ruşi, 1.736 lipoveni, 324 greci, 304 evrei, 224 tătari, 300 turci, 160 armeni şi 976 alte naţionalităţi[67].

Din statistica realizată pentru perioada anilor 1880-1900 situaţia pe naţionalităţi a populaţiei judeţului 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*
Ţigani	*706*	*840*	*823*	-	*1493*
Ruşi	*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 naţionalităţi	183	476	1188	1363	2327
TOTAL	**85.685**	**92.246**	**101.061**	**109.902**	**124.429**

Putem lesne constata amestecul de naţionalităţi, vizibil clar şi în împărţirea pe cartiere a oraşului, pe care am prezentat-o anterior.

În primii 15 ani de la revenirea Dobrogei la ţară, populaţia oraşului Tulcea stagnează, atingând doar 17.355 locuitori la 1890. În urma analizelor rezultatelor Recensământului General al Populaţiei României din 1899 reiese că populaţia judeţului Tulcea număra (în 1859) 91.699 locuitori, iar în 1899, 126.752 locuitori. Se observă o creştere de 38% a numărului de locuitori.

Sporul populaţiei nu s-a produs cu o intensitate egală în toate părţile ţării. Dintre cele patru diviziuni geografice, Dobrogea pare a înfăţişa sporul cel mai mare, căci numai în 15 ani (perioada 1884-1899) populaţia a crescut cu 49%, adică 3% pe fiecare an. Între anii 1897-1901 situaţia nou-născuţilor în judeţul Tulcea se prezenta astfel: 1897 - 2.655, 1898 - 2033, 1899 - 3020, 1900 - 2029, 1901 - 2959. Media: 2.539 nou-născuţi. Cifrele medii raportate la populaţia din 1899 dau ca proporţie de creştere naturală pentru judeţul Constanţa 1,6% locuitori, pentru Tulcea 2%, pentru întreaga Dobroge 1,8%.

[67] M.D. Ionescu, *Dobrogia în pragul veacului al X-lea*, Editura Atelierele grafice I.V. Socecu, Bucureşti, 1904, p. 414.

În judeţul Tulcea, care avea o suprafaţă de 8.629 km^2, locuiau 126.752 oameni, densitatea fiind de 14,7 locuitori pe km^2. Populaţia anului 1899 în oraşul Tulcea număra 18.834 locuitori, în celelalte oraşe ale judeţului Tulcea existau 21.452 locuitori, rezultând un total de 40.286, diferenţa de până la 126.752 însemnând locuitorii rurali ai Tulcei[68].

În anul 1907, conform statisticilor elaborate de către autorităţile oraşului, s-au născut 707 copii (354 băieţi şi 353 fete), au decedat 537 persoane (308 bărbaţi şi 229 femei), s-au căsătorit 444 persoane[69].

Între anii 1907-1908, în timpul prefectului I. C. Atanasiu, populaţia era de 19.575 locuitori, repartizată astfel: 4.792 români, 4.097 bulgari, 3.088 ruşi, 1.899 evrei, 22.134 lipoveni (cu şi fără popă), 1.233 greci, 340 turci, 274 germani, 267 armeni, 212 ţigani turciţi, 190 tătari, 101 ţigani creştini, 23 italieni, 29 găgăuzi, 317 alte naţionalităţi.

Dacă în 1908 populaţia oraşului era estimată la 19.575 de locuitori - conform celor prezentate în „Expunerea judeţului Tulcea” a prefectului I.C. Atanasiu -, 5 ani mai târziu, în „Statistica”din 1913, se constată o creştere a populaţiei până la 21.727 locuitori.

1.2.4. Activitatea edilitară

Din punct de vedere al activităţii edilitare, oraşul cu centrul său istoric se conturează prin construirea unor imobile impunătoare, constituite din parter şi etaj, cu o arhitectură specifică centrelor de producţie şi schimb. Parterul imobilelor particulare, cu uşi masive, îmbrăcate în fier, era folosit pentru prăvălii, iar etajele, rezervate locuinţelor, aveau ca element comun, des întâlnit, balcoanele cu fier forjat, dovedind măiestria meşteşugarilor fierari de la sfârşitul secolului al XIX-lea şi începutul secolului al XX-lea[70].

În afara vieţii administrativ-edilitare, Tulcea, ca port la Dunăre deschis călătorilor (negustori sau turişti), a cunoscut o dezvoltare importantă în domeniul construcţiilor în perioada imediat următoare independenţei şi reunirii Dobrogei cu România. Acest progres s-a datorat personalităţilor (în trecere sau stabilite aici) care au deţinut diferite funcţii şi care s-au implicat în dezvoltarea edilitară, economică, socială și culturală a oraşului. Acestea au impus şi o dezvoltare importantă a arhitecturii, o arhitectură cu caracter oriental-balcanic[71].

---

[68] ****Enciclopedia de Istorie a României*, ediţia a III-a, Editura Meronia, Bucureşti, 2000, p. 34-44.

[69] S.J.A.N. Tulcea, *Fond Prefectura Judeţului 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 şi prefecţii judeţului Tulcea au avut o contribuţie majoră în modificarea aspectului edilitar al oraşului, fiecare dintre aceştia fiind preocupaţi de construirea de şcoli, biserici, clădiri administrative, îmbunătăţirea străzilor şi extinderea perimetrului de locuire, ridicarea unor monumente istorice, a unor busturi aparţinând unor personalităţi ale oraşului, a unor băi populare, a spitalului judeţean, a unei grădini publice, a Camerei de Comerţ, a băncilor populare, toate îmbunătăţind traiul locuitorilor tulceni.

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

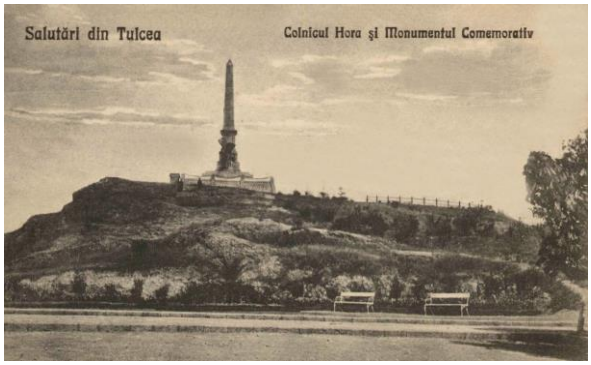
Una dintre cele mai importante fabrici ale oraşului era cea de cherestea a lui Atanasie Ivanof, care funcţiona din 1894, fiind situată între Dunăre, strada Isaccei şi malul SE al ghiolului Ciuperca şi care a fost cumpărată, în 1897, de Naum V. Sotiriu şi de Alexe Avramide care, din 1908 rămâne unic proprietar.

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

Între 1894-1903 au fost construite şcoli: pe strada Sfinţii Împăraţi - o şcoală primară de fete şi alta de băieţi, iar pe strada Mircea Vodă o şcoală primară de băieţi.

Anul 1899 aduce în arhitectura edilitară a oraşului o nouă construcţie: Banca Naţională din Tulcea, vis-à-vis de Biserica „Sf. Gheorghe”, care a funcţionat până în 1928.

Asociaţia „Liga pentru propăşirea Dobrogei” are un merit deosebit prin implicarea în ridicarea monumentului care cinsteşte memoria eroilor căzuţi în timpul luptelor Războiului de Independenţă, și care marchează momentul reunirii Dobrogei cu Țara. Monumentul a fost înălţat pe acropola colnicului Hora în anul 1899 și este opera a doi artişti: George Vasilescu şi Constantin Bălăcescu.



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

celor două monumente l-a avut prefectul Ioan Neniţescu (mai multe informaţii despre activitatea edilitară a prefectului Ioan Neniţescu au fost prezentate la subcapitolul 1.2.2. Activitatea administraţiei oraşului Tulcea în perioada 1878-1918).

În capătul nordic al Pieţii Mircea, între 1900-1903 s-a amenajat Grădina Publică Centrală. Grigore Antipa a fost cel care s-a îngrijit de construcţia clădirii Administraţiei Pescăriilor Statului. Această clădire s-a ridicat între anii 1904-1907, în partea de S-V a oraşului.

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

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

Activitatea edilitară din oraş a determinat deschiderea carierelor de piatră de pe dealul Mahmudiei şi Babadag (funcţionale până în 1910).

Piatra extrasă din aceste cariere a fost folosită la pavarea străzilor principale. Astăzi se mai păstrează câteva străzi şi trotuare astfel pavate, strada Gloriei, Mahmudiei, parţial strada Libertăţii. Din păcate, lucrările edilitare precum alimentarea populaţiei la reţeaua de gaze au deranjat aceste străzi care nu-şi mai păstrează forma iniţială. O altă problemă o reprezintă lipsa meşterilor pricepuţi 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 oraş": „Tot în legătură cu chestiunea sanitară, îmi fac plăcerea a vă aduce la cunoştinţă, că, chestiunea apei potabile în oraşul Tulcea, o chestiune vitală pentru locuitorii săi, este definitiv rezolvată. Graţie interesului şi muncei fără de preget depus de consiliul comunal al oraşului Tulcea, în frunte cu primarul său D-l Elefterie Nicolescu, s-a stabilit bazele înţelegerei asupra furnizărei cu apă filtrată şi ozinificată oraşului"[72].

Câteva luni mai târziu, în aprilie 1910, se desfăşura 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 autorităţilor locale, împrumut ce urma să rezolve situația alimentării cu apă din oraș: "Cu toate că întrunirea n-a fost anunţată

[72] *Lupta*, I, nr. 40, 25 octombrie 1909, apud Lascu Stoica, *Mărturii de epocă privind istoria Dobrogei*, Biblioteca Tomitana II, MINA Constanţa, 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 activităţii. Au fost fruntaşi de-ai comerţului şi industriei, mari proprietari, profesori, avocaţi, institutori, muncitori agricoli şi manuali - toţi adunaţi să sărbătorească succesul de a se fi putut – după o aşteptare de 32 de ani – obţine împrumutul de 1.600.000 lei cu care se vor îndeplini în oraş cele mai vitale nevoi îmbunătăţindu-se astfel starea sanitară şi culturală a Tulcei", scria ziarul „Lupta" în articolul său[73].

După obținerea acestui împrumut, rezultatele nu au întârziat să apară. În septembrie 1910, acelaşi ziar local publica un articol cu titlul „Punerea pietrelor fundamentale la lucrările apei; la construcţia palatului de justiţie şi la 3 localuri şcolare". Evenimentul se desfăşura 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, oraşul împodobit frumos, iar cetăţenii aclamau pe domnul Prim-ministru ori de câte ori îl vedeau. Primăria organizase un banchet unde s-au ţinut discursuri, care mai de care pline de avânt şi 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 temeliilor 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 şi patriotism, rostit de d. Prim-ministru care a închinat pentru P.S. Episcop şi pentru d. prefect Atanasiu”[74].

Eforturile autorităţilor locale nu au rămas fără ecou. În „Monografia oraşului Tulcea” datată 1928, se preciza faptul că: “în anul 1913 Tulcea avea străzi pavate cu piatră cubică, cu trotuarele din piatră cioplită şi legate cu ciment. Piaţa centrală pavată în întregime. Uzina de apă funcţiona în parametri normali, îndestulând cu apă filtrată pe toţi locuitorii. Asistenţa sanitară era bine organizată, cu personal medical suficient. Spre miazăzi se înşiruiau: Palatul Comisiuni Europene a Dunării, cu o vastă grădină, apoi Spitalul, iar, mai încolo, la bariera şoselei Babadag, Cazarma Regimentului 33, Arestul Judeţului şi marele depozit de apă filtrată pentru distribuirea în oraş”[75].

Din registrul pentru distribuirea salariilor funcţionarilor din serviciul Uzinei de apă Tulcea pe luna aprilie 1914 se constată faptul că uzina beneficia de un număr 6 angajaţi, începând cu data de 1 octombrie 1913, după cum urmează: Ion Camerzan – şef mecanic – salariu lunar de 300 lei, Angheluţă 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 angajaţi după cum urmează: Ionel Camerzan – şef mecanic – salariu lunar de 300 lei, Vasile Ţonea – 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 lei[76].

În anul 1914 în judeţul Tulcea s-au terminat construcţiile clădirilor Palatului Comisiei Europene a Dunării, Spitalului comunal, Cazărmii pentru Regimentul de Vânători, Regimentul 33, Regimentul 73 Infanterie şi clădirea Arestului Judeţean[77].

Până la momentul Primului Război Mondial, centrul istoric al oraşului - corespunzător şi centrului comercial -, cuprins între port şi intersecţia străzii Elisabeta Doamna (dispărută) cu străzile Ştefan 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 Constanţa, 1999, p. 481-485.

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

[76] S.J.A.N. Tulcea, *Fond Primăria Oraşului 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 şi Carol (Gării), s-a stabilit definitiv, căpătând un aspect modern, european[78].

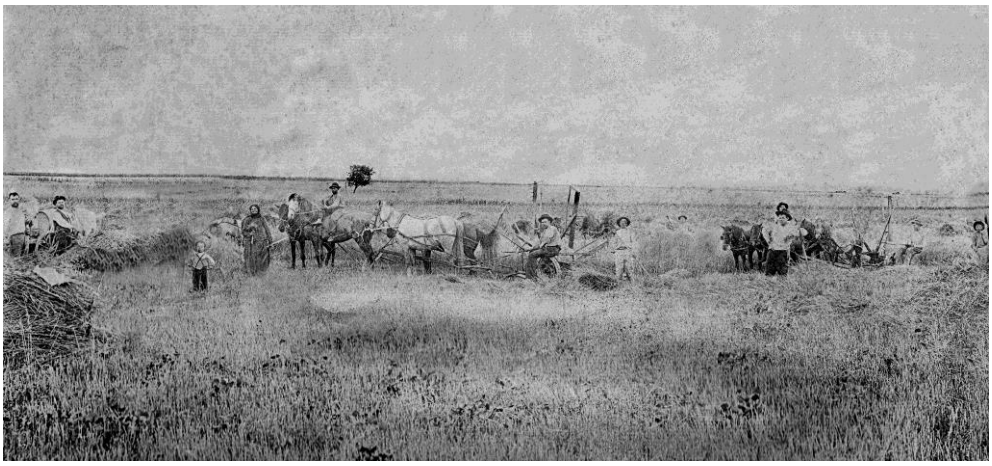
Dacă până la izbucnirea Primului Război Mondial centrul istoric al oraşului Tulcea se conturase definitiv, azi, la 100 de ani diferenţă, nu mai putem vorbi de existenţa unui centru istoric. S-au păstrat câteva clădiri, presărate pe ici, pe acolo, ca o minune pe care modernitatea nu a reuşit încă să le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

1.2.5. Dezvoltarea economică a oraşului Tulcea

La momentul 1878 Tulcea era cel mai important oraş dobrogean. Treptat însă, locul acesta i-a revenit Constanţei, graţie, în mare parte, construirii podului de la Cernavodă, a căii ferate şi, mai ales, a portului.

1.2.5.1. Agricultura

Pentru judeţul Tulcea agricultura (cultivarea de cereale) a constituit principala preocupare a populaţiei, fiind astfel considerată şi principala ramură economică. După 1878 legislaţia românească (1882, 1885, 1889, 1893, 1908) a reglementat proprietatea imobiliară în Dobrogea. Aceste reglementări au contribuit la delimitarea vetrele satelor şi oraşelor, a izlazurilor şi pădurilor comunale, la individualizarea loturilor particulare. În acest context şcolile şi bisericile au beneficiat de terenuri pentru întreţinere. Suprafaţa cultivabilă a judeţului Tulcea a crescut de la 51.900 ha în 1879, la 198.048 ha în anul 1916[79].



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

[78] V.H. Baumann, *op. cit.*, p. 39

[79] P. Zaharia, Lenuţa Gherasim, *Situaţia economică a judeţului Tulcea în anii 1878-1916*, în „Peuce IX”, Tulcea, 1984, p. 401-402.

În luna septembrie 1910 preţurile (preţ 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; rapiţă 17,50-12,50; fasole 15,80-15; in 27,50-12,50[80].

Conform datelor, mişcarea oborului Tulcea în perioada 1 ianuarie - 31 august 1910 se prezenta astfel[81]:

- kg -

Luna	grâu	secară	porumb	orez	ovăz	mei	rapiţă	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

Mişcarea oborului de cereale a oraşului 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 rapiţă, 1.178 kg fasole, 1.403 kg in.

Un tabel comparativ pentru mişcarea oborului de cereale Tulcea arată următoarele cantităţi 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 tranzacţionate prin oborul de cereale în perioada 1906-1911 se numără grâul, secara, porumbul, orzul, ovăzul, meiul, rapiţa, fasolea şi inul[82].

În anul 1912 situaţia cerealelor tranzacţionate 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 rapiţă, 1.233 kg fasole, 2.782 kg in, un total general de 65.839 kg cereale.

Preţul cerealelor vândute în oborul Tulcea la finele anului 1912 se prezenta astfel (pe hectolitru, minim-maxim): grâu 10,00-11,11; secară 8,75-9,30; porumb 6,70-8,75; orz 8,00-9,05; ovăz 6,50-7,00; mei 10,00; rapiţă 13,00-13,50; fasole 13,00-13,50[83].

1.2.5.2. Piscicultura

Pescuitul a reprezentat una dintre principalele ocupaţii ale românilor. Dunărea şi toate apele ţării produceau cantităţi însemnate de peşte, cu mult peste celelalte ape din Europa. Peştele a constituit dintotdeauna hrana de bază a populaţiei ţării, aducând venituri însemnate statului. De asemenea, însemna un articol de export al ţării, 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 peşte, în valoare totală de 2 milioane lei. Producţia secţiei VI din Dobrogea, pentru care se plătea o arendă de 400.000 lei, se urca la 16 milioane kg peşte, din care 1 milion kg reprezenta consumaţia populaţiei locale ce se hrănea preponderent cu peşte.

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

Producţia pescăriilor în ţară urca la cel puţin 100.000.000 kg peşte/an, se mai importau 9 milioane kg peşte, toate acestea însemnând un consum de 20 kg/an pe cap de locuitor[84].

Pentru judeţul Tulcea pescuitul a reprezentat a doua ramură economică şi ocupaţia de bază a multor locuitori din zonă. Dacă la început se exploatau gârlele şi iazurile din Delta Dunării, s-a trecut apoi la lucrări pentru extinderea suprafeţelor de pescuit prin construirea de canale (precum canalul ”Regele Carol I”, ”Regina Elisabeta” şi ”Principele Ferdinand”). Cu o suprafaţă de 90.000 ha ape pentru pescuit, producţia de peşte a crescut considerabil, judeţul Tulcea devenind principalul furnizor de peşte pentru întreaga ţară. A crescut importanţa pescăriilor, fiind înfiinţate şi alte unităţi pentru exploatarea producţiei de peşte. Cu toate acestea, au existat și scăpări, în sensul că nu s-au înfiinţat depozite şi antrepozite frigorifice și nici unităţi pentru confecţionarea

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

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

uneltelor pescăreşti atât de necesare desfăşurării acestei activităţi, astfel că bogăţia apelor nu a fost pe deplin exploatată[85].

Preocupat cu ceea ce se întâmplă cu pescuitul în Deltă, în bălţile şi izlazurile Dobrogei, a fost Grigore Antipa. Acesta a propus legea pescăriilor care să împiedice pescuitul haotic şi depopularea apelor. Observând starea deplorabilă în care se găseau pescăriile şi zonele exploatate el a propus repopularea acestora. Statul, care era proprietarul şi 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-şi dubla veniturile, în al doilea rând pentru a asigura durabilitatea dezvoltării productivităţii apelor, precum și deschiderea unor societăţi de pescari care să exploateze apele conform normelor impuse de stat şi să plătească taxă un sfert din producţie ca dijmă a proprietăţii[86]. În ceea ce priveşte piaţa de desfacere a peştelui proaspăt provenit din iazurile şi bălţile Dunării, în anul 1895 se găseau centre în Tulcea, Galaţi şi Brăila.

În preocupările lui Grigore Antipa au intrat şi cherhanalele. Acestea trebuiau să fie sistematizate, locuri unde să se depoziteze peştele 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 braţul Sulina), una în Jurilovca şi una, centrală, în Tulcea. Pe lângă cherhanale, trebuiau deschise halele de pescărie pentru creşterea vânzărilor şi fabricarea conservelor alimentare şi în special, conservele de pește[87].

Între anii 1895-1904 regiunea VI Delta Dunării a judeţului Tulcea a înregistrat următoarele venituri[88]:

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, Lenuţa 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, Bucureşti, 1905, p. 26; www.dacoramanica.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-şi 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 suprafaţă de peste 800.000 ha şi 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 peştelui. Au fost înfiinţate serviciile de vânzare cu licitaţii oficiale prin care pescarii îşi vindeau peştele plătind un comision de 3% pentru partea lor şi o taxă de manipulare, cântărire de 10 bani la 100 de kg. Pentru descărcarea peştelui din barcaze şi transportarea la piaţă, magazine, curăţirea pieţei, 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 kg[89].

Regulamentul de exploatare a pescăriilor prevedea o toleranţă de cântar de 3% pentru scăderea greutăţii peştelui proaspăt pe timpul transportului şi 7% pentru peştele sărat. Taxele pentru transportul peştelui din Razim spre Galaţi sau Brăila era de 5 lei la 100 kg, iar din Sf. Gheorghe spre Galaţi 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-zişi - care prindeau peştele din baltă, mare sau Dunăre, în cea de-a doua categorie se înscriau cherhanagii cu propriile cherhanale (în care conservau peştele şi îl pregăteau pentru transportul spre pieţele de vânzare). Numărul permiselor eliberate pentru pescuit au crescut de la 1.118 în anul 1895, la 5.321 în anul 1909-1910.

Situaţia 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 asociaţii de pescari care au fost ajutaţi cu credite de către Administraţia Pescăriilor[90].

---

[89] *Idem*, *Pescăriile statului din Tulcea*, Imprimeriile Independenţa, Bucureşti, 1911, p. 1-10; www.dacoramanica.ro/ accesat 17.01.2014.

[90] *Ibidem*, p. 11-18.

În perioada 1905-1910 venitul bălţilor secţiei VI Delta Dunării se prezenta astfel:

Anul	Suma provenită din vânzarea peştelui	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 români[91].

1.2.5.3. Industria

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

Cu toate acestea, judeţul Tulcea cunoaşte o dezvoltare lentă. Una dintre cauzele majore era lipsa legăturilor de comunicaţie, prin neracordarea la comunicaţiile pe cale ferată. Se dezvoltă însă, exploatarea carierelor dobrogene, implicit cele din judeţul Tulcea, bogate în materiale de calitate excepţională.

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

Începând cu anul 1885 apar o serie de unităţi industriale, precum: fabrica Avramide, înfiinţată în 1894, producea cherestea şi avea 26 muncitori la începutul secolului al XX-lea; moara G. Nedelciu, înfiinţată în anul 1895, producea făină şi avea 6 muncitori; tăbăcăria Prodanof, înfiinţată în anul 1885, producătoare de talpă şi produse de tăbăcărie, cu 41 muncitori. În anul 1902 tăbăcăria va fi mărită şi reutilată[92].

---

[91] *Ibidem*, p. 18-28.

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

În oraşul Tulcea existau 780 comercianţi, dintre care 25 băcani, 300 cârciumari, restul alte manufacturi şi coloniale, iar pe naţionalităţi: 42 români, 118 evrei, 20 nemţi, 1 italian şi 549 greci, armeni, turci[93].

Într-un timp relativ scurt s-au făcut investiţii foarte mari în agricultură, a crescut volumul tranzacţiilor financiare şi de credit ceea ce a determinat apariţia unor instituţii de profil.

În 1900 oraşul 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, ţinute de bulgari; una dintre clădiri, solidă şi impunătoare, și care a avut un timp şi destinaţie de poştă, a funcţionat până în 1963 lângă Piaţa Veche), 71 prăvălii, 54 mori de vânt şi 165 fântâni.

În Tulcea funcţiona şi o fabrică de pielărie unde, în 1915, lucrau circa 100 muncitori. La acea vreme în industria mijlocie erau cuprinşi un număr de 2.216 meseriaşi (patroni, calfe şi ucenici).

Pentru industria alimentară situaţia este următoarea: 20 patroni brutari şi franzelari (între care şi patru covrigari) – cu 59 lucrători; 5 patroni covrigari şi plăcintari - cu 13 ajutoare; 1 proprietar cofetar - cu 3 lucrători; coniacurile şi lichiorurile erau puse la vânzare de patru negustori, din care unul era patron; 2 patroni de ape minerale şi gazoase - cu 7 lucrători şi două maşini, din care una acţionată cu petrol; 6 patroni bragagerii şi alviţari - cu 3 ajutoare[94].

1.2.5.4. Comerţul

Datorită poziţiei sale geografice, marele atu al oraşului Tulcea îl constituie ieşirea la Dunăre, prezenţa acesteia îl defineşte nu doar ca oraş cosmopolit ci şi ca un oraş cu un comerţ 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 privinţa comerţului a făcut ca în 1893-1894 să intre în portul Tulcea cca. 256 nave de mare, cu 17.627 tone (plus 204 nave deşerte): 3 italiene, 26 engleze, 4 germane, 84 turceşti, 330 ruseşti, 8 greceşti, 3 daneze. Nave de râuri intrate - 326 (din care 256 deşerte) cu 4.364 tone: 324 române, 4 italiene, 6 engleze, 534 austriece, 39 turceşti, 498 ruse, 490 elene şi 13 bulgare. La ieşire sunt evidenţiate 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.

mişcare comercială a fost de 2.380 nave (din care 868 cu marfă şi 1.512 deşerte), cu un tonaj de 48.394 tone[95].

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

Felul produsului	Cantitate (kg)	Valoare
Orz şi malţ	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
Seminţe uleioase	1.006.071	251.518
Porumb	1.343.600	124.360
Brânzeturi	61.350	122.708

În acelaşi 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 şi Asia Mică, zahărul din Franţa, Olanda şi Austria, tutunul din Turcia, plute din Moldova. Situaţia importurilor se prezenta astfel:

Felul produsului	Cantitatea (kg)	Valoare
Ulei de măsline	112.462	168.693
Maşină cu aburi	107.882	161.763
Ţesături de Bumbac	14.364	143.640
Zahăr	177.592	107.555
Ţesături 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
Ţesături alte materiale	197.570	11.806

[95] G.Gr. Dănescu, *op. cit.*, p. 490.

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

Mişcarea vamală a punctului vamal Tulcea pe o perioadă de 10 ani se prezintă astfel[96]:

- 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 şi untură, ouă, peşte, icre negre, icre diferite, legume, fructe, făinoase, bere, vin, zahăr, seminţe uleioase, ulei, uleiuri minerale, ulei de peşte, piei crude şi blănuri, pene, grâu, orz, cartofi, butii şi butoaie, oale, coarne de animale, curele, lucruri comune din lemn, obiecte din papură, spirtoase, oţet, petrol, cărţi, hărţi, in, cânepă, pietre de măcinat, cretă, var, cărbuni de pământ, mobile, pietre de construcţie, benzină etc.[97].

Judeţul Tulcea era izolat de centrele comerciale mai importante, precum Constanţa şi Galaţi, 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 simţit nevoia înfiinţării Camerei de Comerţ, care să poată satisface, prin intervenţiile sale la timp, interesele comerţului tulcean.

Pentru piaţa locală şi pentru buna desfăşurare a comerţului cu animale s-au înfiinţat târguri de vite în comunele Tulcea, Babadag, Isaccea, Casimcea, Ostrov, Pecineaga şi Măcin, unde se făceau vânzările sub controlul serviciului veterinar respectiv şi al autorităţilor în drept[98].

Pentru a uşura comercializarea cerealelor în judeţ, Camera de Comerţ şi Industrie Tulcea decide crearea de oboare de cereale în localităţile Tulcea, Ostrov, Pecineaga, Măcin, Isaccea, Babadag, Chilia Veche şi Mahmudia[99]. Odată cu înfiinţarea acestor oboare au fost numiţi şi mijlocitori autorizaţi pe

[96] M.D. Ionescu, *op. cit.*, p. 886.
[97] S.J.A.N. Tulcea, *Fond Prefectura Judeţului Tulcea*, administrativ, dosar 887/1939, f. 81.
[98] ****Monografia Camerei de Comerţ şi Industrie Tulcea*, Tulcea, octombrie 1928, p. 4-30.
[99] *Buletinul Camerei de Comerţ şi Industrie Tulcea*, nr. 1-3 iul. 1909, p. 10-11.

lângă târgurile de cereale. La târgul de cereale din Tulcea funcţionau 10 mijlocitori autorizaţi[100].

Camera de Comerţ şi Industrie Tulcea atrăgea atenţia asupra faptului că în Tulcea creditul comercial era foarte slab reprezentat. Prezenţa a trei mari instituţii de credit (Banca Naţională, Banca Agricolă şi Banca Marmorosch Blank & Co) nu pot satisface nevoile de credit de pe piaţă. De asemenea, piaţa tulceană suferea și din lipsa unui birou de informaţii comercial care să ofere informaţii utile și la timp. Printre alte nevoi se număra şi nevoia comerţului ambulant şi a unui cod comercial[101].

Printre primele instituţii de credit deschise au fost Banca „Dunărea" din oraşul Tulcea, fondată în anul 1890, Banca de Scont din oraşul Constanţa, înfiinţată în anul 1899. În Dobrogea anului 1913 existau 12 bănci care funcţionau ca societăţi pe acţiuni, dispunând de un capital de patru milioane lei.

În anul 1910 Camera de Comerţ şi Industrie Tulcea înfiinţează un birou de informaţii comerciale, informaţii oferite contra cost. Pe lângă această iniţiativă se propunea înfiinţarea unei secţii de învăţământ comercial superior, pe lângă liceul local.

În cadrul întrunirii membrilor Camerei de Comerţ s-a propus înfiinţarea unui club comercial pe baze statuare, în care comercianţii să se poată întruni pentru a discuta nevoile comerţului şi pentru a determina o mai strânsă legătură între toate elementele comerciale din localitate. Printre susţinătorii acestei idei s-a numărat şi Ştefan Borş, acesta susţinând necesitatea existenţei unui astfel de club. Totodată se mai înfiinţează şi un oficiu de traducere a actelor din limbile slave în limba română, acesta funcţionând pe lângă biroul existent de traduceri din limba turcă[102].

Buletinul Camerei de Comerţ şi Industrie prezenta informaţii importante cu privire la activitatea economică a oraşului şi a judeţului Tulcea, informaţii referitoare la obţinerea avizelor pentru deschiderea firmelor din oraş, prezentarea activităţii desfăşurate de către membrii Camerei de Comerţ. Astfel aflăm că domnul Gheorghe Theodor Flamaropol a obţinut avizul pentru deschiderea unui debit de vin şi bere în oraşul Tulcea, pe strada Neculai nr. 32. Gherasim L. Lichiardopol a obţinut avizul pentru deschiderea unui debit de vin şi bere în oraşul Tulcea, pe strada Isaccei nr. 155. Domnul Nicu Hagiopol şi-a mutat, cu autorizaţia Camerei de Comerţ, debitul de băuturi spirtoase din strada

---

[100] *Idem*, I, nr. 2, 1 aug. 1909, p. 12
[101] *Buletinul Camerei de Comerţ şi 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 Şufer şi-a înscris firma şi a primit avizul de funcţionare pentru comerţul de galanterie pe care îl exercită în Tulcea, pe strada Elisabeta Doamnă la numărul 63[103]. Petre A. Kircef obţine avizul pentru deschiderea unui debit de băuturi spirtoase în strada Basarabilor nr. 21 din Tulcea. Domnul Iani D. Mastalor obţine avizul pentru mutarea debitului de băuturi din strada Isaccei numărul 155 în strada Isaccei numărul 42. Domnul Nisin Berman obţine avizul pentru deschiderea unui debit de băuturi spirtoase în strada Ştefan cel Mare numărul 11. În acelaşi buletin se atrăgea atenţia că vor începe lucrările căii ferate Tulcea-Constanţa[104].

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 şi a doua zi de Paşti, Sfântul Gheorghe, 10 mai, 15 august, Sfântul Dumitru, prima zi şi a doua zi de Crăciun, 24 ianuarie, ”pentru orice lucrător, indiferent de categoria în care se încadra”.

În Buletinul Camerei de Comerţ pe anul 1910 au fost publicate taxele pentru oferirea informaţiilor biroului comercial: 1 leu pentru o informaţie locală, 1,50 lei pentru o informaţie din ţară, 2 lei pentru o informaţie din străinătate. Taxele au fost stabilite şi aprobate prin ordinul nr. 5722 din 28 mai 1910[105].

Din aceste buletine constatăm faptul că majoritatea firmelor avizate pentru funcţionare comercializau băuturi spirtoase, vin şi bere. Constatăm că domnul Gustav Schiler a obţinut avizul pentru deschiderea unui debit de vin şi bere în strada Elisabeta Doamnă numărul 86; domnul Nicu Hagiopol şi-a mutat debitul de băuturi spirtoase din strada Elisabeta Doamnă numărul 42, în strada Buna Vestire numărul 52, obţinând avizul Camerei Nr. 1409/1910; domnul Iani Mastalos, comerciant, şi-a mutat debitul de băuturi spirtoase din strada Isaccei nr. 142 şi strada Pescarilor numărul 12, obţinând avizul Camerei Nr. 408/1910; domnul Dumitru Ion a obţinut avizul Camerei Nr. 395/1910 pentru a deschide un stabiliment de vin şi bere în Tulcea, pe strada Împăraţi numărul 4[106].

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

În lupta sistematică pentru combaterea corupţiei din administraţia tulceană şi pentru impunerea unei atitudini civice, demne, eroice şi altruiste în susţinerea adevărului, „Stéua Dobrogei” şi-a atras, de-a lungul vremii, numeroase duşmănii.

În anul 1891 această „Foaie a intereselor locale” - aşa cum se autointitula gazeta „Steaua Dobrogei” -, dispare, fiind urmată de moartea directorului ei, în anul 1893. După anul 1900 gazeta a fost uitată[107].

Putem constata rolul important pe care îl putea juca apariţia presei naţionale, cât şi locale, rolul presei fiind (printre altele) acela de a atrage atenţia 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 nedreptăţi faţă de populaţie sau de a atrage atenţia asupra acestora. Rolul presei nu era doar informativ, putea să influenţeze dezvoltarea unei localităţi din punct de vedere economic, cultural şi edilitar.

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

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

„Ecoul Dobrogei” (6 mai 1882 - 1 septembrie 1884, 15 august 1910 - 28 iulie 1916) publicaţie săptămânală în prima parte a existenţei 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) publicaţie cu apariţie neregulată. În articolul-program din primul număr se preciza scopul apariţiei acestui ziar, subliniindu-se faptul că „Nu scriem pentru ca să scriem, ci pentru că simţim necesitatea de a ridica binele, oriunde ar fi el, şi 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 câţiva ani legată de instituţiuni liberale ca ale ţării mame”.

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

GAZETA TULCEI
APARE O DATĂ PE SEPTĂMÂNĂ

1889

SANTINELA
ZIAR INDEPENDENT

1898

„Deşteptarea Dobrogei” (9 noiembrie 1892 – august 1893) îşi propunea să contribuie la procesul de educare a dobrogenilor, să lupte pentru drepturile lor politice[108].

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

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

„Curierul Dobrogei” (ianuarie – septembrie 1905) a publicat informaţii locale şi articole pe probleme importante ale judeţului Tulcea, precum amenajarea Deltei, linia ferată Tulcea-Constanţa, băncile populare, împroprietărirea ţăranilor.

„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 şi Adnotată,* Constanţa, 1985, p. 112-283.

programul ziarului intrând: „o largă dezvoltare chestiunilor politice, economice şi administrative”, ca şi „rubrici speciale pentru clasa muncitoare, care va avea în noi sprijinul cel mai dezvoltat”.

„Independenţa Dobrogei” (18 mai - 30 iunie 1908) organ independent, îşi declară drept scop susţinerea intereselor Dobrogei.

„Ecoul Tulcei” (1908 - 1909) au apărut 52 numere, subiectele abordate fiind politică, economie, comerţ, finanţe, industrie, agricultură.

GRATIS

ANUL I.—No. 1. Tulcea, Duminică 5 Octombrie 1908

ABONAMENTE

1 an . . . . . 12 lei
6 luni 6
Anunciori după tarifă
Un numar vechiu 1 leu

Ecoul Tulcei

Apare în fie-care Duminică

PUBLICITATEA

Publicaţiuni oficiale 60 bani linia
„ particulare 1 leu „
Scrisori nefrancate se refusă
Manuscrisele nu se restituesc

POLITICĂ—ECONOMIE—COMERŢ—FINANŢE—INDUSTRIE—AGRICULTURĂ

REDACŢIA Str. Carol 33, (Tipografia Sava Doncell) | SUB DIRECŢIUNEA UNUI COMITET | ADMINISTRAŢIA Strada Carol 33, Tulcea

Ziraj 2.300 exemplare

Doctorul VICOL
Medicul spitalului
SA MUTAT
Strada Decebal No. 7
Consultaţii dela 1-3 şi dela 6-7
Execută orice operaţiuni chirurg.
Pentru farori şi accidente orice oră din zi şi noapte.

Doctorul N. SMADU
Medicul portului
locuesce Str. Babadag în dosul bisericei Sf. Nicolae
Consult. dela 8-10 şi dela 3-7

Cuvîntul nostru

Un nou siar?

Aşa vor exclama desigur mulţi, văzînd apariţia siarului nostru.

In adevăr, oricine are dreptul să se mire, mai ales în împrejurările de faţă, de fapta noastră—şi să ne considere chiar prea idealişti.

Adevărul e că sintem atîţi, căci în toate manifestările vieţei noastre nu sîntem care toţi conduşi de un ideal?

pra fericitei combinaţiuni ce am reuşit să facem, graţie căreia abonamentele nu vor fi pretinse de noi, de cît după ce, în mod neîntrerupt şi absolut regulat, vom seri ei abonaţilor ziarul pînă la termenul fixat. Nu aparem deci din spirit mercantil —cum se ştie că au făcut multi confraţi locali, cari, după cum am spus mai sus, au desgustat publicul cititor—noi facem un sacrificiu în interesul binelui obştesc, nu o afacere negustorească mai mult sau mai puţin cinstită.

Ast-fel fiind, nu ne îndoim de sprijinul bine-voitor al tuturor oamenilor de bine—şi increditori în reuşinţa celor pentru cari facem acest sacrificiu, păşim înainte!

Ce este de făcut

Soaireа d-lui I. C. Atanasiu, în localitate, cum şi hotărîrea pe care a luat-o d-sa de a rămîne în mijlocul nostru, în frunteа intereselor acestui oropsit judeţ, este încă obiectul unor vii comentarii.

Toate aceste comentarii turală la sate va lua extensiune, respectarea legilor se va îndeplini cu sfinţenie, starea populaţiunei rurale va deveni mai prosperă;—căci între o administraţie bună şi cele-l'alte ramuri de activitate există cea mai strînsă legătura, prima determinînd chiar succesul celor l'alte.

Este deci de sperat, că, dacă d. Atanasiu, s'a convins repede de aceste rele şi a ajuns să cunoască într'un timp atît de scurt adevărata stare de lucruri, va găsi, cu energia care îi caracterisă, şă remedieze răul—şi aceasta cît mai curînd.

Ori cît de grele—sînt recunoaştem aceasta — sarcinele pe cari, înaltul post ce ocupă şi mai ales datorîile unui bun romîn, i le pretind, avem credinţa că d. Atanasiu nu va şovăi o clipă şi va ştiu să-şi facă un titlu de glorie din salvarea unui judeţ, care, de multe ori e fost uitat de cail pentru cei disţlaţi şi de refugiu pentru cei neputicioşi.

SCOPUL SCUZĂ....

asigura rapida, deosebit mai mult o amăţiune.

Dar... amăţiunea ucide mijloacele, chiar dacă mijlocul introduce a avut darul să asemene ura şi vrajba în sînul populaţiunei locale, atît de amestecată şi diferită ca interese şi origine.

Şi eă nu se zică că nu interpridem acă în Dobrogea apare de asemenea o elementă străină de neamul nostru.... !

Cum îngălog unii oameni lucrurile pe dos!

CUGETARE

Acţiuţa care se uităţă, îţi dăruşi ea publicul.

Note şi impresii

LA MODA...

O domnişoară, fiica unei familii cu bună reputaţie în oraşul nostru, ţi-a pus capătă ştelor arunţătu-se în Dunăre.

Pentru publicul nostru doritor de ştiri de senzaţie, ocazinea ar fos bine-venită—ocazinea, chiar ciud neoasta e o nenorocire. Fiecare a ţinut să-şi spuie cuvîntul, să se pronunţe, să „comentieze”.

— Ce-o va fi determinat la acest act disperat? Dragostea desigur, eternul morbil al tuturor faptelor necibluuite cu urmări tragice. Căci, domnuţe noastre din „elită”, cărora nimic nu le lipseşte, cari nu fac decît să citească romane şi, unde din ele se îndeletnicesc cu delicatul

GEORGES COURTELINE

Turnura

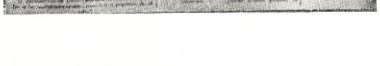
Ast-fel se exprimă jurnalul „Eclaireur” şi eu am rămas şăraxitor şi ţinditor la citirea acestei informaţii.

. . . . . .

Scumpo, prea scumpo, pardă, foarte pardă copilă, îţi adaut aminte de sîna de April [sîn cîţiva ani d'aunei!...] cînd mincarăm împreună, sub boha de viţă a unei mici cîrciume din Marly, o omletă şi pîrjoare de miel? Nu, fără îndoială! căci ca lemne nu poţi să-ţi amintoţi dinăr'un amor dispărut, de cît cînda nenforînia... de greşelile şi nedreptăţile tale. Şi ea toate astea aşa a fost: şi ce timp frumos se revărsa în sîna ăeeia asupra Parisului!...Veninoşi şă mă dejteţi la upt ore diminiaţa. Eraţ îmbrăcată [par'ca te văd iacă] cu o rochie cu pinţăţele albe pe un fond albastru, care de o poţă mirosea a primăvară; niet odată nu ai fost mai de dorit, mai delicios urîtă ca atunţi, tu care datoreşi bunului Dumnezeu, graţia de a nu fi fost niet odată frumoasă! Ai iarăşi ţi-mi-ai zis:

— Victorin! Bătăutul meu a plocat eri la Périgueux; ăist dect văduvă pînă mîine.

Văduvă! ţi-am dovedit numai de cît contrariul. Cum îţaţi şă nu-ţi aminteşţi nimic! Eşţi liberă



INDEPENDENŢA DOBROGEI

ORGAN INDEPENDENT

Conferenţa drepturilor politice în Dobrogea

Proclamarea din Tulcea

Spălarea Cretei la Grecia

INDEPENDENŢA DOBROGEI

Ziar săptămînal. Tulcea. 18 mai —30 iunie 1908. Subtitlul: « Organ independent». Director Marcel Stănescu Cello. Format (47×33). Abonament anual 15 lei, un nr. 15 bani. Tipografii: « V. Teodorescu— H. Goldenberg», Tulcea (mai 1908) şi « Minerva», Brăila (iunie 1908).

„Independenţa” (19 februarie 1912 - 20 noiembrie 1913). Au apărut 25 de numere. Periodic cu vederi naţional-liberale, a criticat administraţia conservatoare din Tulcea, pe primarul Ştefan Borş şi coaliţia Calafeteanu-Lichiardopol[109].

Dintre toate aceste publicaţii, unele s-au remarcat prin longevitate apariţiei lor:

- „Steaua Dobrogei” (22 iunie 1879 - februarie 1891) (se autointitula „Foaie intereselor locale”);

Anul I-iu — Miercuri 27 Noembre 1879. — No. 14.

STEAUA DOBROGEI

Foie interesilor locale

ABONAMENTE

Pe un an lei 20
„ jumătate an 12
Pentru districte plus porto

Pentru reclame a se adresa la administraţiune, la localul Imprimeriei „Aurora Dobrogei”.

ANUNCIURI

Pe pagina a IV-a 30 linee bani . . . 40
Reclame pe pagina III-a linia . . . 60
Articolele neplătite se ard.

ANUNCIU

Din causa escrocei condusă a lui Sergeu Zilberman inscrisă cu greşeala tipografiei de către proprietarul d-lui Fridman, aşezământul nostru au trebuit să fie pusă în suspensiune câte-va zile. Acum însă după ce d-lu Fridman au luat măsuri pentru a nu mai fi escrocat cu un aşa individ de rea credinţă, reinsepem publicarea, spunând că d-na care n'au crutat nimica la incepuţ pentru ca acest aşezământ să fie în perfectă regulă şi să satisfacă exigenţele publice, a luat măsuri—fiecare—ca prin promptele servicii şi rabate considerabile la preţuri de facut au funcţionă imprimeria.

Pe pagina a 4-a se va publica anunciul relativ la imprimate.

Redacţiunea.

TULCEA 26 NOEMBRE 1879

Sesiunea ordinară a consiliului judeţean a fost deschisă în ziua de 19 a. c. sub preşedinţa d-lui Gh. Ghica prefectul judeţului conform dispoziţiunilor provăzute în regulamentul de administraţia a Dobrogei.

Cu ocasiunea ocasiunei d-lu D. Theodorescu primarele urbei, prin câte-va cuvinte, bine simţite, ou adus la cunoscinţa d-lor consilieri, pe d'nii parte simţămintele de iubire şi de pârintească îngrijire ce are A. S. Il. pentru prosperitatea acestei provincii manifestată la mai multe ocasiuni şi cu osebire exprimată prin fapte când A. S. au vizitat oraşul nostru, cât şi datorile ce au membrii consiliului spre a viza la măsuri practice ca un budgetul pentru anul viitor să fie votat şi equilibrat pe cât e certe faţă cu imperioasele trebuinţi fără de care oraşul nu mai poate remâne în stare de regres, au conchis urând, că deja ca un avânt pentru prosperitatea urbei şi a comercului, guvernul a şi depus pe biroul camerei projectul de lege pentru a se declara oraşul Tulcea „porto-franco”. (*)

Está discursul pronunţat de d-lu Primar, despre care am vorbit mai sus:

1879 Noembre 19.

Domnule Prefect!
Domnilor Consilieri!

Sesiunea ordinară actuală trebue să mă ia în cetăţ noştri o deosebită importanţă fiind că de la acea organizaţiune a comunei, ea este cea d'ântâi care se deschide în condiţiuni normale şi care ne pune în poziţiune de a examina la timp şi a aşeşia prevederile budgetare pe anul viitor pe date certe, asigurând ast-fel mersul regulat al serviciului municipal şi introducerea în curşă a îmbunătăţirilor imperios reclamate.

Nu ag cunoscunde însă unele simţiri care intipărit în inimele noastre o tulburere, dacă luând în o şăşi în lucrările noastre nu m'ay face urgenţă d--tăre deputat care umilul nostru tribut de iubire şi de profund devotament către persona Augustului nostru Suveran, vor rămânea adânc intipărite în inimele noastre acele ţile memorente de Domniţorul în mijlocul nostru, cărţ aprepţinde-me de Augusta persoană căre providenţa a hărăzit-o ca de la Domnul ceresc acestei provincii şi sacrificând cuvintele M. S. de iubita solicitudine şi de dreptate am simţit cu toţii cât de tare a'a strâns prin venirea Domniţorului între noi legăturile ce leagă acestă provincie de mama patrie.

Vom sta domnilor consilieri cât pot ai ştiu aci cuvintele de mulţumire a Alteţelor lor Regale Domnul şi Dâmna ce le am cules cu osanna mergerei mele la Bucureşti.

Iaşlta solicitudine a Domniţorului

(*) Pe lângă dreptul de a se percepe jumătate la sută şi plus ch locuitorii agricoli, n'ar a plăti dare pe pământ fie în bani, fie în dijmă şi pentru anul viitor; ceea ce probează ca Dobrogenii devin din şi în şi „mai desmoştenţi a'l patrei mume.”

Nota Red.

1879

ANUL AL V-LEA — SÂMBĂTĂ 3 SEPTEMBRIE 1883. — No. 10.

STEAUA DOBROGEI

ABONAMENTE.

Pe un an . . . 25 lei.
Pe jumătate an . 12 „
Pentru districte plus porto.

Pentru abonamente şi reclame a se adresa la administraţiunea, la localul Imprimeriei Aurora Dobrogei.

APARE

uă dată pe septemână.

ANUNCIURI.

Linia 30 litere pag. IV 20 bani
„ „ „ III 40
Reclame pe pag. I lei
„ „ „ II 2
Pentru reclame mai mari se va adresa Redacţia sau respunsă. Articolele neplătiţe se ard.

TULCEA 2 SEPTEMBRIE 1883.

SPOLIAŢIUNEA

OPINCARILORI

Am anunciat deja în numerele trecute că prefectul judeţului nostru, aă evoit tot felul recursuri locuitorilor din comuna Frecăţei şi l'ab transportat la Cataloi, unde ş'a stabilit conacul proprietăţei ce are întemţinuse ast agenţii.

La acest fapt a participat primarul şi notarul acelei comune; primarul luă ne mai putând suporta disprezul public, tămăduiase pôte şi de ura locuitorilor, a demisionat, ear notarul s'a transferat la Cataloi.

Locuitorii ne mai urând unde cosi a rămas fără autorul vieţor pentru oarcă, ast-fel câ-ţ singuri au scăi ca ce ań să'şi eruze vitele.

In despereţea lor, aă reclamat prefectului, crediţ câ acesta se va mulţumi cu ăă le resitue fânul, dar nu numai câ nu li s'a facut dreptate, ci din contra, li s'a ameţe şi jăfăe.

După cum vedem situaţiunea generală, este câ pare astăţi aă guvernul personal şi arbitrar a d-lui Brătianu, s'a împărţit în două tabere: JEFUIŢI ŞI JEFUITORI. Precum este dovedit câ ceciaţă solidaritate între jefuitori, tot ast-felă trebue ca singurul mijloc de scăpare câ ceciaţă dragoste şi compătimire şi între jefuiţ?

Conduşi de aceste sentimente, facem apel la toţe organele de solidaritate din ţară şi le rugăm câ dincă subscripţiunî publice spre a veni în ajutoriul acestor numeroşi locuitori pe care sórta'i-a desamuat câ deşi victimele răpacităţei d-lui Stăteanu.

Ei acum suferă spoliaţiunea cu resignare, dar nu se câe la ce este de desperare vor ajunge la carăţ câ le vor uori vitele de fâme.

Plugurui şi iubeţţe vitele lui câ dincă câ prin ele ăă hrănesţe el şi familia lui.

Sperăm în generozitatea iuimilor noştre şi în caritatea publică şi nu rămânem un singur moment la îndoială câ rămânţ care tot de-una aă contribuit cu mâna plină pentru alinarea suferinţilor streine, vor ăă ajudăriţ la ameliorăţiile întâmplate jăfuiţilor noştri.

Suntem datori câ contribuim cu toţii pentru a veni în ajutoriul unui ast interg, amerinţăt de ruină şi distrucţiune completă.

Nici din talpa, cere de bute.
Nici din mojic om de frunte!

Ziarul „Tulcea” dacă putem da un nume de ziar, unei foi apărută fără ştiri şi tendinţă politică aă economică persona publicităţei, răsărit ca şi ciupercă veninoasă din gunoiele murdare pe timp de ucrăcine; fâie ce se interţine din fructele unor jafuri mesclinţe şi din pungăşiile mişei ăă ameţ ăă după cum s'a interţinut repusatul „Ecoul Dobrogei” pe cumele câroţ s'a ăă mult mojiţăţ d-lui prefect, este redactat de un [illegible] „nogerescă pe care pentru insăşi ţara câţ [illegible] aă scăţ ăă ţ [illegible] ăă care trăeşte numai pe [illegible] ăă [illegible] ăă [illegible] ăă

Tipografia „Schenck” din Galaţi. Motto-ul ziarului „Unirea face tăria”[110]. Despre oraşul Tulcea, articolul-program vorbeşte despre o condiţie foarte modestă a oraşului, după „asimilarea la patria mumă”. În paginile aceluiaşi ziar se vorbeşte foarte mult despre necesitatea intensificării dezvoltării economice şi modernizării judeţului, dar şi despre propăşirea intelectuală şi spirituală a locuitorilor lui. Periodicul îl susţine, pe toată durata mandatului său de prefect, pe Ioan Neniţescu, pe care-l consideră a fi „providenţial” pentru destinele Tulcei. Dintr-un articol publicat în ziarul „Istru” din 29 ianuarie 1898, intitulat „O privire generală asupra judeţului Tulcea” constatăm că oraşul Tulcea număra 20.000 de locuitori, cu o populaţie economă şi monotonă, având în vedere faptul că tulcenii doar vara mergeau să asculte muzica militară în parcul din faţa Palatului Administrativ. Despre comerţul tulcean, în articol se precizează faptul că tulcenii comercializează cereale, peşte, furnizează manufacturi şi coloniale[111].

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

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

Dintre publicaţiile de divertisment menţionăm: „Paraponositul” (1879), „Caraghiosul” (1909-1910), „Ardeiul” (1914-1916), „Hai să râdem!” (1914-1916), „Biciuşca” (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 oraş”, Editura Istros, Brăila, 2012, p. 246.

ANUL I — No. 3. DUMINICĂ 18 MARTIE 1907. Un exemplar 10 bani.

PARAPONISITUL

ZIAR UMORISTIC

LOVEȘTE UNDE TREBUE ÎN TERMENI UMORISTICI

Apare o dată pe septămână

ABONAMENTE: Un an . . . . 10 lei. Numerele mai vechiu se vor lua numai la bucăți de la redacție.

ANUNCIURI: INSERȚIUNI ȘI RECLAME Linia 40 bani.

Sub Direcțiunea D-lui V. RĂDUCANESCU, Strada Isacceea No. 115, Tulcea

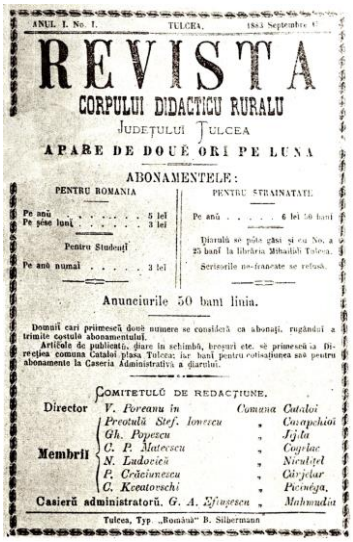
MONICA SOCIETĂȚEI PARAPONISITILOR

[illegible] de la Bucureș, de unde [illegible] ș'a [illegible] ș'a [illegible] ș'a

În paginile revistei „Caraghiosul” au fost publicate şarade, epigrame, poezii, sonete şi schiţe umoristice. Se poate constata că revista este, într-adevăr, ceea ce se intitulează: o publicaţie „humoristică” care oferă cititorilor săi, în mod regulat, în fiecare duminică, o lectură plăcută şi amuzantă. Directorul şi colaboratorii săi au un simţ al umorului dezvoltat, surprinzând în scrierile lor viciile societăţii pe care le critică cu „zâmbetul pe buze”[113].

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

În primii ani de administraţie românească învăţătorii tulceni înfiinţează, din iniţiativă personală şi cu fonduri proprii, prima gazetă de informare pedagogică „Revista corpului didactic rural din judeţul Tulcea”, apărută în Tulcea în perioada 15 septembrie 1883 - 1 iulie 1884 (13 numere, bilunar). Paginile publicaţiei înscriu articole pedagogice cu caracter didactic şi educativ, note arheologice, folclor, prezentarea şi descrierea detaliată a metodelor de predare. Scopul iniţiatorilor era explicit: de a fi „un mijloc de schimb al ideilor, simţămintelor şi experienţelor” slujitorilor învăţământului.


ANUL I. No. 1. TULCEA. 1883 Septembre 1

REVISTA
CORPULUI DIDACTICU RURALU
JUDEŢULUI TULCEA
APARE DE DOUĂ ORI PE LUNA

ABONAMENTELE:

PENTRU ROMANIA		PENTRU STRAINATATE	
Pe anu	5 lei	Pe anu	6 lei 50 bani
Pe şase luni	3 lei		
Pentru Studenţi			
Pe anu numai	3 lei		

Banii se pot găsi şi cu No. a 25 bani la libraria Mihăilă Tulcea.
Scrisorile ne-francate se refusă.

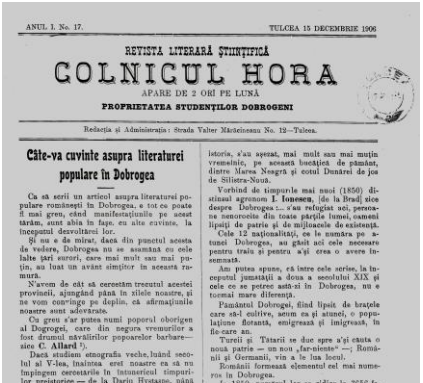
Anunciurile 50 bani linia.

Domnii cari primesc şi unele numere se consideră ca abonaţi, rugându-i a trimite costulu abonamentului.
Articole de publicaţie, ţiare în schimbă, bresuri etc. se primesc la Direcţiea comuna Catalol plasa Tulcea; iar banii pentru cotisaţiunea ast pentru abonamente la Caseria Administrativă a ţiarului.

COMITETULŪ DE REDACŢIUNE.

Director V. Poreanu in Comuna Cataloi
Membrii: Preotulŭ Stef. Ionescu, Gh. Popescu, C. P. Matescu, N. Ludovicĭ, E. Codăinescu, C. Kocatorschi — Comuna Cataloi; Ţejda, Cugelac, Niculţel, Cârţelar, Piciuşga, Mahmudia
Casierŭ administratorŭ. G. A. Efimescu

Tulcea, Typ. „Romînul” B. Silbermann


ANUL I. No. 17. TULCEA 15 DECEMBRIE 1906

REVISTA LITERARĂ ŞTIINŢIFICĂ
COLNICUL HORA
APARE DE 2 ORI PE LUNĂ
PROPRIETATEA STUDENŢILOR DOBROGENI

Redacţia şi Administraţia: Strada Valter Mărăcineanu No. 12—Tulcea.

Câte-va cuvinte asupra literaturei populare în Dobrogea

Ca să scrii un articol asupra literaturei populare romînesti în Dobrogea, e tot ce poate fi mai greu, căci manifestaţiunile pe acest tărâm, sunt abia în faşe, ca alte cuvinte, la începutul desvoltărei lor.

Şi nu e de mirat, dacă din punctul acesta de vedere, Dobrogea nu se asămănă cu cele lalte ţări europei, care mai mult sau mai puţin, au luat un avânt simţitor în aceasta ramură.

N'avem de cât să cercetăm trecutul acestei provincii, ajungând până în zilele noastre, şi ne vom convinge pe deplin, că afirmaţiunile noastre sunt adevărate.

Cu greu s'ar putea numi poporul obor ign al Dogrogei, care din negura vremurilor a fost drumul năvălirilor popoarelor barbare—sice C. Allard [1]).

Dacă studiam etnografia veche, luând secolul al V-lea, înainteea erei noastre ca să nu împingem cercetarile în întunericul timpurilor preistorice — de la Darîu Hystaspe, până în a doua jumătate a veacului XIX-lea, Dobrogea a fost cutreerată de peste 10 neamuri de popoare, unele venite cu dorul de cucerire, altele cu gândul de a se stabili definitiv şi numai în ultimul timp, ca colonisatori.

In primul rând avem poporul Geţilor, care se aşezară în masă ace amestecaţi cu colonii de Greci. Geţilor le urmeazâ Goţii, Huni, Pecinegii şi după ei Bulgarii.

După Bulgari vin Turcii cu jeafurile şi o-morurile lor şi în urmă de tot Tătarii şi Cerchezii.

Toate aceste popoare, după cum ne spune istoria, s'au aşezat, mai mult sau mai puţin vremelnic, pe această bucăţică de pământ, dintre Marea Neagră şi cotul Dunărei de jos de Silistra-Nouă.

Vorbind de timpurile mai noui (1850) distinsul agronom I. Ionescu, (de la Brad) zice despre Dobrogea :... s'au refugiat aci, persecuţa nemoroasă din toate părţile lumei, oameni lipsiţi de patrie şi de mijloacele de existenţă.

Cele 12 naţionalităţi, ce le număra pe atunci Dobrogea, au găsit aci cele necesare pentru traiu şi pentru a'şi crea o avere însemnată.

Am putea spune, că între cele scrise, la începutul jumătăţii a doua a secolului XIX şi cele ce se petrec astă-zi în Dobrogea, nu e tocmai mare diferenţă.

Pamântul Dobrogei, fiind lipsit de braţele care ar-l cultiva, acum ca şi atunci, o populaţiune flotantă, emigreazâ şi imigreazâ, în fie-care an.

Turcii şi Tătarii se duc spre a'şi căuta o nouă patrie — un nou „far-niente” —; Romînii şi Germanii, vin a le lua locul.

Românii formeazâ elementul cel mai numeros în Dobrogea.

In 1850, numărul lor se ridica la 3656 familii şi erau, după Turci, al doilea element preponderant.

Kaik P. Peters, găseşte că în 1865, erau 12.000 suflete,—numărătoare luată după Vîskovici, agent consular la Tulcea [2]).

Cu toate invaziunile popoarelor barbare, coloniile Romane nu pierirâ cu desăvârşire, ci sile continuară a locui provincia, după dorţarea ei de barbari.

Pe lânga aceasta, coloniţii imigraţi din stânga Dunărei, sunt un fenomen continuu

1) La mission medicale dans la Dobroudja, pag. 17.

2) K. F. Peters. Geographie und Geologie per Dobrudscha pag. 18.
3) Hagdn. Inc. Critick. pag. 325.

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

[113] *Ibidem*, p. 250.

revistă a corpului didactic primar din judeţ. Este o publicaţie culturală cu un conţinut variat: materiale despre istoria Dobrogei, creaţie originală, folclor.

Rămâne însă aproape necunoscută publicaţia „Vremea nouă” (1 octombrie 1910 - iunie 1916; 1921), cu apariţii în diferite perioade şi redacţii în mai multe judeţe. Etapa tulceană a revistei (1 septembrie 1911 - 1 mai 1912) cuprinde 9 numere apărute sub îngrijirea lui Apostol D. Culea, secretar de redacţie. Revista era destinată problemelor profesionale ale învăţământului. Seria tulceană avea subtitlul „Revistă pentru învăţători”, fiind importantă şi pentru lansarea, în plan regional şi naţional, a numelor unor cunoscuţi învăţători nord-dobrogeni. Întâlnim materiale ample despre metodică şi didactică, activitatea cadrelor didactice primare, pedagogie, cultură generală, despre „Asociaţia învăţătorilor”[114].

În perioada 1916-1918, presa tulceană îşi încetează temporar existenţa, Dobrogea cunoscând acum cruntul regim al ocupaţiei bulgaro-germane. Poate fi menţionată însă „Revista tranşeelor”, editată de soldaţii Regimentului 33 Tulcea împreună cu celelalte unităţi militare dobrogene, ce apărea în Moldova şi cuprindea ştiri şi informaţii militare.

ANUL I. 21 Septembrie 1916. No. 1

COLABORATORI: Toţi ostaşii Diviziei, fără deosebire de grad. Pentru faptele eroice ce vor arăta data şi locul unde au fost săvârşite.

Revista Tranşeelor

PENTRU INIMA ŞI SUFLETUL OSTASILOR

Din Ordinul şi sub ocrotirea D-lui General C.-dant al Diviziei a IX-a

Redactor, I. C. DELATURDA

Apare când poate

Orice manuscrise se vor trimete pe adresa: Cartierul General Divizia a IX-a

Care este scopul actualului răsboi

Domnul General Comandant al Diviziei, în dragostea pe care o are pentru ostaşii săi, a dat ordin de a se scoate acest revistă.

Am judecata sa, a apreciat, că ostaşul se cuvine să fie, şi el, pus în curent cu măreţia războiului, la care avem marea cinste să participăm, pentru ca, prin mintea şi inima lui, să-şi dea seama de urmările nesfârşite, pe cari le poate avea fiece faptă de arme.

Lupta pe care o ducem nu e un fapt izolat, ea îşi are obârşia în trecutul îndepărtat care se urcă, în interval de peste 2000 ani, până la strămoşii noştri romani cari, prin veacuri, la ei fără pereche, şi-au întins stăpânirea asupra intre, la cunoscute pe atunci.

Pământ pe locurile pe cari călcăm, gloriosii noştri strămoşi au luat piept cu bărbăţie, timp îndelungat, hordelor barbare, ce veneau dinspre răsărit. Faptele lor măreţe ne vorbesc şi astăzi, după 1800 ani, prin existenţa noastră aici, cei prin urmele materiale ce au lăsat: Valul lui Traian, Monumentul dela Adam-Clisi, Cetatea, pe lângă cari am trecut cu toţii.

Descedenţi dintr'un neam atât de nobil, nu se poate să fim şi noi la înălţimea gloriei străbune. Părinţii noştri au dovedit prin Ştefan cel Mare şi prin Mihai Viteazul ce poate la nevoe urmaşii Romanilor.

* * *

Dar puterea cea mare pe care o exercitau ei a făcut la un moment dat, pe strămoşii noştri, să fie trufaşi, şi nite, pentru moment, virtuţile lor strămoşeşti, şi să înţeleagă astfel barbarilor pofinda de a distruge împărăţia romană, şi de a se aşeza ei pe ruinele acestei împărăţii. Cu suferinţe uimire au plătit, generaţii şi generaţii, aceste momente de slăbiciune, şi le-am plătit şi noi românii, prin tot ce am îndurat în decursul istoriei noastre. Strălucita civilizaţie a strămoşilor noştri a fost făcută una cu pământul, iar nobili Romani de altădată au devenit supuşii şi sclavii barbarilor pe toată întinderea vastului lor imperiu.

Aceasta ne arată la ce suferinţe duce un popor uitarea de sine de la un moment dat şi de ce crimă neauzită se fac vinovaţi trădătorii în faţa omenirului, pentru cari nu există pedeapsă destul de mare în raport cu grozăvia faptei lor.

* * *

Nu se putea însă ca hoardele barbare şi urmaşii lor să rămâe stăpâni, şi ca populaţiile nobile de viţa romană să rămâe martirizate la nesfârşit. Aceste popoare s'au reţăcut dintre toţi, numai noi românii am rămas, în parte, subjugaţi. Barbarii au fost pedepsiţi, mulţi din ei au dispărut fără urmă.

Dintre cei ce au martirizat pe strămoşii noştri, cei cari au şi-au luat încă pedeapsa sunt Germanii, Ungurii, Bulgarii şi Turcii. Frica de pedeapsa, care în mod fatal îi pândeşte, şi nevoia de a trăi ca paraziţi din sângele nostru, i-a făcut să se unească între ei, şi în cerce de a pune, din nou sub călcâiul lor, populaţiile de viţă nobilă, şi să împiedice pe altele de a se libera, pornind acest războiu uriaş, în fotul căruia nu s'a mai văzut în omenire. E desnădejdea criminalului care se vede prins de gât şi gata de a fi pedepsit.

* * *

La această coalţiune criminală, care vrea să reducă toate popoarele la ignoranţă şi sclavie, s'a răspuns cu unirea tuturor popoarelor de rasă nobilă (fraţii noştri Francezi, Italieni şi Belgieni, la cari s'au alăturat Englezii, adăpnii mărilor, Rusii, Sârbii şi apoi noi Românii), şi s'au hotărât, ca nişte drepţi şi severi judecători, să-i condamne şi să-i execute în numele eternei dreptăţi, care nu iartă pe criminali, ci urmăreşte, ca pe Cain şi pe Iuda, până şi în gaura de şarpe. De aceea s'au adunat oştaşii din toate unghiurile lumei, s'a adunat tot ce are omenirea mai nobil. S'au întins din Nordul Franţei, prin Italia, Albania, Serbia, Bulgaria şi Rusia pe un front gigantic de peste 3000 km.

[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 şi în această provincie gazetele de partid; după scurta perioadă de întrerupere din timpul Primului Război Mondial (1916-1918), acestea îşi reiau activitatea, slujind idei şi curente politice până la înlocuirea democraţiei cu dictatura comunistă.

Amintim în acest sens:

- organe de presă ale Partidului Naţional 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 decembrie1905 - 14 martie1910).
- organe de presă ale Partidului Conservator: „Viitorul Dobrogei" (29 octombrie 1906 - 26 februarie 1907) şi „Conservatorul Tulcei" (12 iulie 1915 - 10 martie 1916).
- organe de presă ale Partidului Naţionalist Democrat condus de Nicolae Iorga şi ale Partidului Poporului: „Democratul" (februarie 1922 – noiembrie 1928) şi „Gazeta Poporului"(1 noiembrie 1921 - 18 noiembrie 1927).
- „Dunărea Socialistă" (9 mai- 20 mai 1914) a reflectat activitatea Partidului Social Democrat.

1.2.7. Învăţământul

Învăţământul tulcean, cât şi cel dobrogean, nu s-a deosebit foarte mult faţă de cel din stânga Dunării. Încă din secolele XVII-XVIII circulau cărţi bisericeşti scrise în limba română, ceea ce demonstrează că slujbele bisericeşti se ţineau în limba română. Nevoia de cunoaştere a scrisului şi cititului a determinat, în mod firesc, înfiinţarea de şcoli, la început pe lângă biserici, apoi s-au construit şcoli locale[115].

Treptat, prin grija şi cu cheltuiala locuitorilor, se înfiinţează şcoli în majoritatea aşezărilor româneşti, unde învăţătorii predau după cărţi aduse de peste Dunăre. Uneori, lipsa acestora era suplinită şi de foi caligrafiate de dascălii înşişi.

Primele abecedare şi manuale pentru copiii şcolari au fost bucoavnele, ceasloavele şi psaltirile, acestea având o circulaţie bogată şi în spaţiul nord dobrogean. Amintim: „Ceaslov", Mănăstirea Neamţ, 1848; „Bucoavna pentru

[115] T. Mateescu, *Biserica ortodoxă română din Dobrogea în timpul stăpânirii otomane (1417-1877)*, în „Monumente istorice şi izvoare creştine", Editura Arhiepiscopiei Tomisului şi Dunării de Jos, Galaţi, 1987, p.159.

învăţătura pruncilor”, Braşov, 1853 şi manualul institutorului Ion Creangă, „Metodă nouă de Scriere şi Cetire pentru usulu clasei I primaria”, Iaşi, 1868.

Menţiuni despre începuturile şcolii româneşti tulcene datează încă din secolul al XVIII-lea. Cărturarul Apostol D. Culea menţiona că la 1744 dascălul Rusu Şaru se ocupa de învăţătura copiilor din oraşul Tulcea. Cele mai concludente mărturii sunt însă din secolul următor, când se înregistrează începuturi de cursuri şcolare primare în numeroase localităţi. Astfel, documentele vremii vorbesc despre „şcoala de buche” înfiinţată în 1860 de preotul Alexandru Negru pe lângă Biserica de lemn „Sf. Nicolae”, ridicată în anii 1846-1847. Acest ctitor de şcoală românească din Tulcea este urmat de fiul său, Ion Negru[116].

Misiunea organizării învăţământului românesc pentru partea de nord a Dobrogei a revenit transilvăneanului Nifon Bălăşescu care, în anul 1870, trece Dunărea cu misiunea de a sluji învăţământul românesc din Dobrogea. Este numit „director al şcoalelor române” (1870-1876) de către Ismail Bei. În această calitate a înfiinţat sau reînfiinţat 21 şcoli primare, din care 15 numai în judeţul Tulcea.

În scopul reorganizării învăţământul românesc în Dobrogea de Nord, Nifon Bălăşescu cutreieră toate şcolile, constatând că oraşul Tulcea este un oraş foarte frumos unde trăiesc români, bulgari, turci, greci, nemţi, evrei, unguri. Vizitând bisericile precizează că „cea bulgărească are o şcoală mare, un fel de gimnaziu, biserica germană are şcoală pentru băieţi şi fete, de fapt, toate naţionalităţile au şcoală pe lângă biserică, numai biserica românească Sf. Nicolae nu are şcoală”[117].

Odată cu aşezarea autorităţilor româneşti în Dobrogea, guvernul a trimis peste Dunăre preoţi şi învăţători români. Astfel s-au întemeiat şcoli primare în toate oraşele şi satele celor două judeţe. Dar aceste şcoli aveau nevoie de învăţători, dascălii bisericilor nemaiputând face faţă noilor cerinţe[118].

După 1878 învăţământul primar din oraşele judeţului Tulcea se dezvoltă rapid. Aruncând o privire asupra istoriei învăţământului tulcean descoperim faptul că încă din anul 1872 este atestată o şcoală de băieţi, căreia în 1879 i se adaugă şi o şcoală de fete, ce a funcţionat în perioada 1864-1893. Această

---

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

[117] M. Albotă, *Istoria învăţământului tulcean de la începuturi până în anul 2007*, Editura Şcoala XXI Tulcea, 2008, p. 44.

[118] A.D. Culea, *Dobrogea*, Editura Casei Şcoalelor, Bucureşti, 1928, p. 123.

organizare este consecinţa „Legii învăţământului primar şi normal primar” (cunoscută şi sub denumirea de Legea lui Take Ionescu). Noua lege prevedea, pentru prima dată, organizarea şcolilor mixte[119].

Şcolile care funcţionau în Tulcea anului 1879 evidenţiau oarecum existenţa etniilor printre locuitorii oraşului: şcoala română de băieţi cu 113 elevi, şcoala română de fete cu 70 elevi, şcoala israelită de băieţi cu 70 elevi, şcoala nemţească de băieţi cu 13 elevi, şcoala nemţească de fete cu 11 elevi, şcoala grecească de băieţi cu 120 elevi, şcoala grecească de fete cu 85 eleve, şcoala bulgară de băieţi cu 160 elevi, şcoala bulgară de fete cu 180 elevi, şcoala armenească de băieţi cu 40 elevi, şcoala armenească de fete cu 4 elevi, şcoala rusească de băieţi cu 92 elevi, şcoala rusească de fete cu 44 elevi, şcoala turcească de băieţi cu 13 elevi, şcoala turcească de fete cu 4 elevi, un total de 718 elevi[120].

Deja în 1900 oraşul Tulcea dispunea de 4 şcoli primare româneşti de băieţi, 4 de fete, 2 rurale mixte şi 5 grădiniţe de copii. La scurt timp, fiecare sat din judeţ avea local de şcoală, iar autorităţile au trimis institutori care s-au dovedit demni de misiunea de pionierat ce li s-a încredinţat.

Pentru a fi în pas cu celelalte regiuni ale ţării, se impunea reorganizarea şcolii în Dobrogea şi înfiinţarea unei instituţii de nivel secundar. S-a solicitat Ministerului Instrucţiunii Publice aprobare pentru înfiinţarea unui Gimnaziu real de băieţi, care şi-a deschis porţile la 14 noiembrie 1883, într-un local neadecvat din strada 14 Noiembrie, în faţa Primăriei de odinioară. Se năştea astfel cea dintâi şcoală secundară românească din Dobrogea. Primul ei director a fost Ştefan Dobrescu, absolvent al Facultăţii de Litere şi al Şcolii normale superioare din Bucureşti, care, împreună cu Ion Pipoşiu, a predat cursurile de „partea literară”, în timp ce M. Pascal a deţinut „partea ştiinţifică”. Din acest colectiv au mai făcut parte şi Carol Kertsch (care preda Desen şi Caligrafie) şi Ion Costescu (profesor de Muzică). La început „Gimnaziul de băieţi” a traversat o perioadă critică, cu neajunsuri şi lipsă de cadre didactice, perioadă care a culminat cu suprimarea subvenţiilor de întreţinere a localului şi de plată a salariilor. Toate acestea au condus la desfiinţarea şcolii timp de cinci ani (1885-1890). După redeschiderea cursurilor, a urmat perioada de consolidare a Gimnaziului, prin stagnarea fluctuaţiei cadrelor didactice şi sporirea numărului de elevi[121].

---

[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 Neniţescu a fost prefect de Tulcea. Acesta ocupase posturi importante în administraţie şi învăţământ: profesor la prima şcoală de institutori din Bucureşti, inspector şcolar general, membru al Academiei Române din 1895 şi membru al Parlamentului. În cadrul preocupărilor sale a intrat, cum era normal gândindu-ne la pregătirea sa, ridicarea culturală a judeţului. În acest sens la 1 septembrie 1897 transformă „Gimnaziul de băieţi" în liceu, prin deschiderea în acel an a clasei a V-a liceală. Devenit „Liceul clasic de băieţi", instituţia de şcoală se înscrie în mişcarea generală de dezvoltare a învăţământului din ţara noastră la începutul secolului XX.

Un sprijin deosebit l-a acordat şcolii omul de ştiinţă şi pedagogul Spiru Haret, Ministru al Instrucţiunii Publice pe atunci.

Tot Ioan Neniţescu a fost cel care a cerut insistent, şi a obţinut, înfiinţarea „Şcolii secundare de fete gradul I Tulcea", la 2 noiembrie 1897. Anul şcolar 1897-1898 a debutat cu 43 de eleve, sub conducerea profesoarei Anastasia Munteanu. Întreţinută, în primele luni, de Primăria oraşului, Şcoala de fete va fi trecută pe seama bugetului statului de la 1 aprilie 1898[122].

Căpitanul M. D. Ionescu menţiona, în 1904, pentru comuna urbană Tulcea: un gimnaziu românesc înfiinţat în 1889; un gimnaziu bulgăresc întreţinut de comunitatea bulgară; şapte şcoli primare de băieţi (Nr. 1 - fondată în 1872; Nr. 2 în 1876), 5 şcoli primare de fete (Nr. 1 - fondată în 1877), o şcoală mixtă, două şcoli bulgare, una rusă, una greacă, 4 evreieşti şi una turcească. Şcoala primară a fost clădită în 1889 şi a costat 80.000 lei[123].

Aceeaşi „explozie" de instituţii de învăţământ se înregistrează şi în judeţ. Într-un raport al revizorului şcolar al judeţului Tulcea, I. Diaconu, adresat prefectului de Tulcea, la 9 octombrie 1907, se arăta că în anul şcolar 1906-1907 în judeţ funcţionau 104 şcoli rurale, cu 134 de învăţători - dintre care 90 titulari -, iar 22 de şcoli nu mai puteau fi folosite. Din 17.344 de copii de vârstă şcolară, doar 12.491 au frecventat cursurile, 8.286 promovând, ceilalţi îngroşând rândurile analfabeţilor.

În „Expunerea privind situaţia învăţământului din judeţ" din 1909, I. C. Atanasiu preciza că în anul 1909 funcţionau în judeţul Tulcea 120 de şcoli primare.

În alt raport al prefectului de Tulcea, din anul 1914, se arăta că 27 de clădiri şcolare din mediul rural nu pot fi folosite şi 5.313 copii (1.966 băieţi şi 3.347 fete) au rămas în afara şcolii. Raportul prezenta o listă mai lungă cu lipsuri, din care menţionăm aici: nu sunt învăţători suficienţi şi numărul de

[122] *Ibidem*, p. 28.
[123] M.D. Ionescu, *op. cit.*, p. 416.

elevi este prea mare pentru un învăţător; în majoritatea şcolilor rurale învăţătorul predă la toate clasele; părinţii nu au posibilităţi să le asigure copiilor îmbrăcăminte pentru perioada toamnă-iarnă şi copii nu mai vin la şcoală; mulţi copii sunt folosiţi la muncă în gospodărie, părinţii nereuşind să asigure traiul zilnic familiilor; nu toţi copii care frecventează şcoala au manuale şi rechizitele necesare; salariile de mizerie ale învăţătorilor fac ca tot mai mulţi dintre aceştia să părăsească învăţământul[124]. O situaţie caracteristică întregii Dobroge.

Raportul cu privire la învăţământul public din anul 1914-1915 semnala faptul că pe teritoriul judeţului Tulcea funcţionau la momentul respectiv 8 şcoli de băieţi, 8 şcoli de fete şi 6 şcoli mixte - în mediul urban, şi 119 şcoli în comunele rurale. Dintre acestea doar 117 aveau localuri proprii (43 în stare bună, 25 în stare satisfăcătoare), iar restul de 24 funcţionau în clădiri închiriate. Localurile şcolilor închiriate erau într-o stare proastă, cu săli nespaţioase, neluminoase, pline de igrasie, nu aveau curte, nici latrine sistematice, nici magazii pentru lemne. Şcoala tulceană funcţiona în condiţii neprielnice în 54 de localuri din 141 pe care le deţinea pe tot cuprinsul judeţului[125].

Din acelaşi document se constată că în urma recensământului din 1914, în comunele urbane din judeţul Tulcea exista o populaţie de 4.974 copii cu vârsta de şcoală, adică 2.552 băieţi şi 2.422 fete cu vârsta cuprinsă între 7-14 ani împliniţi, iar în comunele rurale 20.845 copii (11.300 băieţi şi 9.545 fete). Dintre aceştia s-au înscris la începutul anului şcolar 1914-1915 în comunele urbane un total de 4.435 copii (2.541 băieţi şi 1.894 fete), iar în comunele rurale 15.465 copii (9.301 băieţi şi 6.144 fete).

În ceea ce priveşte personalul didactic din judeţul Tulcea, în comunele urbane, în cele 22 şcoli au funcţionat 51 titulari (23 bărbaţi şi 28 femei), 25 suplinitori (4 bărbaţi şi 21 femei); iar în cele 119 şcoli rurale, 73 învăţători titulari (57 bărbaţi şi 16 femei), suplinitori 99 (50 bărbaţi şi 49 femei); numărul suplinitorilor detaşaţi în învăţământul rural se ridica la cifra de peste 100”[126].

Preocupări pentru organizarea şi modernizarea şcolii au existat permanent, dar, fără o lege unitară care să cuprindă toate tipurile de şcoli, 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 Instrucţiunii Publice, intitulată „Legea pentru învăţământul primar al

---

[124] M. Albotă, *op. cit.*, p. 45.
[125] S.J.A.N. Tulcea, *Fondul Prefectura Judeţului Tulcea*, Serviciul Administrativ, dosar 21/1915, f. 57.
[126] *Ibidem*, f. 58-59.

statului şi învăţământul primar normal”. Mult mai târziu, în anul 1928, pe 5 mai, este votată „Legea privind organizarea învăţământului secundar” (Legea dr. C. Angelescu), învăţământul căpătând o puternică orientare clasică, liceele devin teoretice, durata acestora fiind de 7 ani[127].

1.2.8. Viaţa culturală şi religioasă

Aspecte ale vieţii culturale tulcene - Asociaţii Culturale. Până în anul 1878 viaţa culturală a românilor din Dobrogea se încadrează în trăsăturile spirituale ale poporului român. Deşi sub ocupaţie otomană, Dobrogea s-a bucurat de toleranţă din partea Porţii, din punct de vedere al permisiunii de a avea şcoli proprii, cât şi de a ridica biserici creştine - cu condiţia de a nu fi mai înalte decât moscheile şi geamiile.

Centrele importante ale vieţii culturale româneşti dobrogene erau Tulcea, Silistra şi Turtucaia[128].

La sfârşitul secolului al XIX-lea în cultura românească apar o serie de tendinţe ideologice care generează grupări ale intelectualilor în jurul unor curente literare cu program nu numai artistic, ci şi social şi politic: socialismul, poporanismul, semănătorismul etc. Ca o reacţie la pătrunderea socialismului internaţionalist şi ateu, mai ales în porturile dunărene se configurează o mişcare naţionalistă care să combată străinismul, iredentismul, socialismul, care să pună accent pe valorile naţionale, pe educarea poporului, mai ales a tineretului în cultul familiei, al valorilor creştine şi al românismului[129].

Viaţa culturală a oraşului Tulcea era animată de numeroasele societăţi, asociaţii şi cercuri culturale înfiinţate de elitele oraşului, acestea contribuind la susţinerea, răspândirea şi dezvoltarea culturii în rândul populaţiei urbane şi rurale. Dintre acestea menţionăm „Liga Culturală” şi „Societatea pentru emanciparea femeilor”, la care se adaugă contribuţiile aduse de comunităţile ebraică şi greacă, care organizau sărbători şi baluri în beneficiul bisericii sau elevilor[126]. Societăţile tulcene au activat fie independent, cu sau fără statut

[127] M. Albotă, o*p. cit.*, p. 47-48

[128] D. Şopov, *Viaţa 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 societăţi la nivel naţional[130], aşa cum este cazul societăţii „Avântul”, înfiinţată în Brăila în anul 1896.

„Asociaţia de Educaţie şi Cultură Naţională şi Socială - Avântul” se dezvoltă şi se ramifică repede, apărând filiale: 1897 în Galaţi, 1898 în Tulcea, apoi şi în alte oraşe ale ţării. Deoarece regulamentul şcolar interzicea elevilor asocierea, „Avântul” funcţionează, la început, în clandestinitate, dar scoate publicaţii discrete şi are, totuşi, o activitate culturală bogată în cadrul bibliotecilor din şcoală, care devin publice. Fondatorul Asociaţiei „Avântul”, Vasile Panaitescu, medic militar, ajunge la gradul de general, Secretar General în Ministerul Sănătăţii şi Inspector General Sanitar în Comisiunea Europeană a Dunării pentru spitalele din Tulcea şi 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 şi de pe poziţia funcţiilor menţionate mai sus, dar şi ca datorie de onoare faţă de prietenul său de liceu, Panait Cerna, în care generaţia sa vedea o mare speranţă a literaturii române.

Activitatea asociaţiei era complexă, avea caracter naţionalist, dar nu şovin. Documentele sunt puţine. Multe s-au pierdut în timpul celor două conflagraţii mondiale sau au fost distruse după aceea. Există însă mărturii sporadice despre participarea *„avântenilor”* la diferite comemorări ale poetului Panait Cerna, mobilizaţi mereu de sufletul acestei asociaţii, generalul Vasile Panaitescu, ales preşedinte de onoare pe viaţă până la desfiinţarea ei în 1948, odată cu schimbarea regimului politic[131].

Biserica şi viaţa sa în societatea tulceană. Despre cum arătau vechile biserici şi primele şcoli româneşti înainte de 1877, multe ştiri nu avem. Cele existente provin din cercetările lui Apostol D. Culea, care descrie în cartea sa „Dobrogea” aspecte ale activităţii şcolii şi bisericii înainte de 1877. Acesta spune că Dobrogea la acea vreme era un lagăr de oşti turceşti şi tătărăşti şi vremurile nu erau prielnice culturii şi nici casei lui Dumnezeu. Musulmanii nu permiteau ca bisericile creştine să fie mai mari şi 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 şi a văzut 3 biserici foarte sărace. Bisericile arătau ”ca nişte hambare, fără cruce, fără altar, cu icoane de hârtie, iconostasul lipsea, doar preoţi erau câte unul sau

---

[130] Valentina Postelnicu, *Societăţi, Asociaţii, 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 toţi creştinii din partea locului, existau doi episcopi: unul de origine bulgară - cu rangul de mitropolit, având scaunul în Rusciuc, şi unul de origine greacă, în Tulcea. Amândoi erau consideraţi ca fiind o concurenţă politică, având rolul de a întărâta pe creştinii din Balcani împotriva Turciei. Aceşti 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 şi nicovala turcească”.

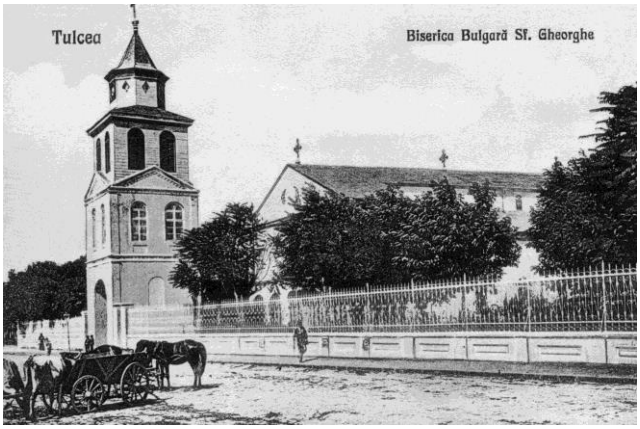
Fiindcă bisericile s-au organizat înaintea şcolilor, locuitorii români de mult au simţit nevoia să se adune în obşti (în comunităţi) creştine, alegându-şi conducători care să strângă contribuţia locuitorilor pentru clădirea şi întreţinerea bisericilor[133]. Astfel, în Tulcea anului 1830 se înfiinţează o nouă Mitropolie, aflată sub jurisdicţia Patriarhiei Ecumenice din Constantinopol. Primul ei mitropolit fiind Panaret, venit din Anatolia, acesta sfinţeşte în anul 1839 biserica românească din Nalbant. Cu ocazia înfiinţării acestei mitropolii, între 1835 şi 1845, românii creştini din Beştepe au construit Biserica din lemn „Sf. Nicolae” şi Biserica „Schimbarea la faţă”[134]. După Panaret, scaunul mitropolitan a fost ocupat de Ieronim, urmat de Dionisie. În anul 1870 bulgarii îşi aleg ca episcop pentru Dobrogea pe mitropolitul Grigorie. Acesta rupe relaţiile cu episcopul grec Dionisie din Tulcea, provocând astfel o serie de controverse în rândul credincioşilor români [135].

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

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

---

[132] A.D. Culea, *Dobrogea*, Editura Casei Şcoalelor, Bucureşti, 1928, p. 89.
[133] *Ibidem*, p. 90.
[134] V.H. Baumann, *op. cit.*, p. 35-36.
[135] Pr. N.S. Ion, *Civilizaţia greacă şi 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 şi viaţa populaţiei bulgăreşti 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 şcoală secundară pentru fete.

Între anii 1857-1867 lipovenii bespopovi (fără preot) construiesc Biserica ”Sf. Treime” la intersecţia 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 şi 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”

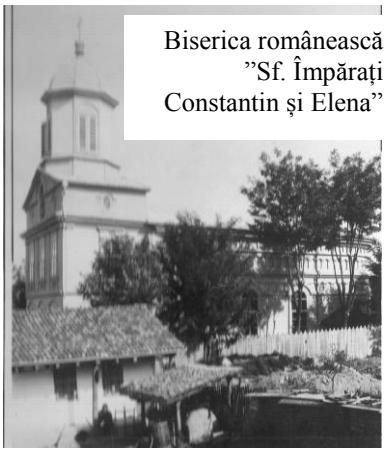
Comunitatea ruşilor îşi construieşte propria biserică în 1875. Este vorba despre Biserica cu hramul „Schimbarea la Faţă” iar comunitatea evreiască construieşte templul Meseriaşilor, în capătul sudic al străzii Mărăşeşti[136].

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, şi tot înainte de 1877, românii din mahalaua Prislăvenilor şi Beştepenilor şi-au ridicat a doua biserică, cu hramul „Sfinţii Împăraţi”. Cel mai darnic român pentru biserică era bogatul negustor, venit din Transilvania, V. Nedelcu Gâscă[137].


Biserica românească ”Sf. Împărați Constantin și Elena”

Multitudinea de biserici ale diferitelor etnii este constatată şi de căpitanul M. D. Ionescu, în 1904. Acesta menţionează ”biserica catedrală cu hramul Sf. Nicolae, biserica elenă cu hramul Buna-Vestire, biserica rusească cu acelaşi hram, biserica românească Acoperământul Maicii Domnului, biserica rusească cu hramul Schimbarea la faţă; 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 nămoliacilor, una a anabaptiştilor, un schit lipovenesc de călugăriţe şi o biserică armeană”[138].

Geamia Azizie

Templu israelit

În ansamblu, viaţa culturală şi religioasă a oraşului Tulcea era relativ bogată. Aceasta s-a caracterizat printr-o explozie de construcţii de şcoli şi biserici şi prin racordarea învăţământului şi culturii, în general, la legislaţia şi realităţile din plan naţional.

[137] A.D. Culea, *op. cit.*, p. 95.
[138] M.D. Ionescu, *op. cit.*, p. 416.

1.2.9. Oraşul Tulcea în perioada Primului Război Mondial

Participarea ţării noastre la evenimentele Primului Război Mondial a fost determinată de dorinţa tuturor românilor de a se constitui România Mare. Populaţia judeţului Tulcea a salutat momentul intrării României în acest război împotriva Puterilor Centrale, sărbătorind momentul, aducând urale autorităţilor şi armatei. Dar, sprijinul populaţiei tulcene faţă de armată nu s-a limitat la unul moral, aceştia au sprijinit material armata română, oferindu-le acestora „3.500 cai, 400 căruţe, 1.400 hamuri, pâine, brânză, unt, legume, orz, ovăz”[139].

Implicată în război, România a trebuit să-şi împartă armata în două: una trebuia să înfrunte trupele germane şi austro-ungare la vest şi nord, cea de a doua trebuia să înfrunte trupele germane, bulgare şi turce la sud[140].

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

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

Populaţia 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 şi grajduri, instalaţiile portuare au fost avariate sau subtilizate, arhivele jefuite sau incendiate, mobilierul didactic aruncat pe foc, remorcherele, motoarele, utilajele silozurilor, rezervoarele de combustibil, locomotivele şi întregul material rulant distrus sau făcut inutilizabil, calea ferată Constanţa-Cernavodă demontată în întregime pe dublura sa, monumentul lui Mircea cel Bătrân şi bustul lui Ioan Neniţescu din Tulcea au fost distruse[141].

La Sud, trupele germane, bulgare şi turce aveau ca scop izolarea Dobrogei. Din păcate, bătăliile purtate în zonă s-au finalizat cu victoria Puterilor Centrale, iar trupele româneşti au fost nevoite să se retragă peste Dunăre[142].

“Odată cu aceste desfăşurări militare începea, aşa cum plastic s-a subliniat, martiriul Dobrogei, o adevărată tragedie pentru populaţia străvechii provincii

---

[139] I. Colcer, V. Măgureanu, *op. cit.*, p. 186-187.
[140] *Ibidem*, p. 187.
[141] T. Brătianu, *Politică şi Societate în Dobrogea*, Constanţa, Editura Fundaţiei „Andrei Şaguna”, 2010, p. 84.
[142] V. Atanasiu, *România în primul război mondial*, Editura Militară, Bucureşti, 1979, p. 167.

româneşti dintre Dunăre şi Mare, Dobrogea”[143]. Tragedia nu a întârziat să apară pentru populaţia oraşului Tulcea. Ziua de 22 decembrie 1916 nu va fi uitată foarte uşor: militarii bulgari au preluat controlul asupra oraşului, ceea ce a urmat fiind lesne de înţeles. În timp ce militarii bulgari distrugeau simbolurile oraşului Tulcea, populaţia, autorităţile locale şi armata au plecat din calea acestora, retrăgându-se în Deltă și aceasta tocmai pentru că exista încă speranţa că evenimentele vor lua o întorsătură favorabilă atâta timp cât “sub controlul autorităţilor româneşti a rămas o zonă importantă a Deltei Dunării, realitate cu semnificaţie naţională”[144]. Ministerul de interne, pe baza unui acord cu Marele Cartier General, „în scop de a combate cu eficacitate încercările inamicului în direcţia propagandei şi a spionajului, au înfiinţat un Serviciu Special de siguranţă în Delta Dunării, cu misiunea de a lucra în aceste direcţii”, organizat şi condus de Mihail Moruzov[145]. ”Organizarea acestui serviciu începe în data de 24 martie 1917 şi se va face pe sectoarele Sulina, Chilia Veche şi Lascăr Catargiu”. Activitatea lui Mihail Moruzov în cadrul acestui serviciu a fost una deosebită, reuşind să elimine pericolele şi propaganda elementelor străine din zonă[146].

Momentul cel mai aşteptat de populaţia care nu apucase să se refugieze din calea ocupanţilor, s-a întâmplat în 26-30 noiembrie 1918, atunci când autorităţile administraţiei civile ale judeţelor Tulcea şi Constanţa, apoi Durostor şi Caliacra s-au reîntors în oraşele de reşedinţă[147].

Ce a însemnat Primul Război Mondial pentru oraşul 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.

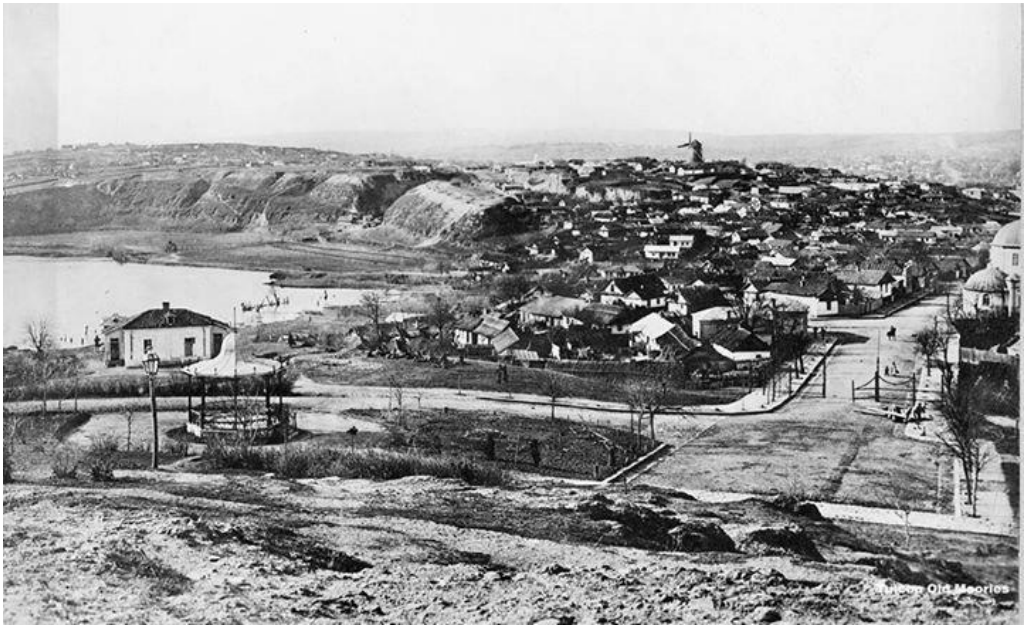
Au fost distruse monumentele (Monumentul Independenței, Monumentul Mircea cel Bătrân, bustul prefectului Ioan Nenițescu) ce împodobeau orașul.

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 ocupaţia puterilor centrale în Dobrogea (1916-1918)*, în ”Pontica”, Tom XVII, MINA Constanţa, 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.


Old Memories

CAPITOLUL 2

Progresele oraşului Tulcea între anii 1919 – 1939

2.1. Oraşul Tulcea în perioada 1919 – 1939

Despre ce au găsit autorităţile administraţiei civile la întoarcerea în oraşul Tulcea, Raymond Netzhammer povesteşte că „*oraşul 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 şi pe cheiul Dunării puteai vedea valuri de pământ, sârmă ghimpată şi tranşee care se întindeau până în centrul oraşului. Toate clădirile frumoase de pe strada Carol şi cele publice erau fără uşi, fără ferestre, cu zidurile sparte, fără acoperişuri, fără podele, scări, tocuri de ferestre şi uşi, astfel „*încât se putea trece prin ele în stradă şi dintr-o încăpere în alta”*[149]. Monumentul Independenţei era distrus din temelie, statuile erau luate pentru reutilizarea bronzului. În aceeaşi situaţie era şi monumentul domnitorului Mircea cel Bătrân şi bustul prefectului Ioan Neniţescu din Grădina Publică. S-a reconstruit Palatului Primăriei din strada 14 Noiembrie şi magazia din strada Portului, în care se depozitau uneltele şi materialele portului.

Salutări din Tulcea — Vederea Panoramică a oraşului

Toate şcolile au fost redate funcţionării şi 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 oraşului Tulcea*, Constanţa, 1928, p.50.

s-a procurat nisipul necesar filtrării. S-au reparat străzi, sera de flori a localităţii, 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 şi toate morile de vânt de pe culmile dealurilor Tulcei. Acestea din urmă au fost înlocuite cu mori mecanice, dispărând astfel pitorescul oraşului[150].

În ceea ce priveşte situaţia străinilor din oraşul Tulcea, documentele de arhivă consemnează Ordonanţa nr. 10, emisă la data de 6 mai 1919 prin care, prefectul judeţului Tulcea George Şerban, ţinând cont de decizia Ministrului de Interne nr. 24027 din 17 decembrie 1918, de dispoziţiile legii pentru controlul străinilor şi în baza ordinului nr. 3429 din 9 martie 1919 al domnului Ministru de Interne, în interesul siguranţei publice, ordona ca populaţia refugiată din Odessa şi ale localităţilor fostului Imperiu Rus, rămasă în oraşul Tulcea, trebuia să se prezinte pentru controlul actelor de identitate. Verificarea cetăţenilor străini se efectua la sediul Poliţiei din strada Griviţei nr. 17 pentru cei din oraş. Cei care locuiau la sate se prezentau la Postul de Jandarmi cel mai apropiat, iar în comunele urbane la şefii de poliţie[151].

De asemenea, Primăria Comunei Urbane Tulcea emite, în aceeaşi perioadă, o serie de ordonanţe pentru siguranţa şi sănătatea populaţiei oraşului şi judeţului Tulcea. Una dintre ordonanţele emise la 25 iulie 1919 de către primarul urbei, Grigore Musculiu, prevedea ca ”toţi locuitorii oraşului Tulcea să-şi dezinfecteze toate haznalele și latrinele aflate pe proprietăţile deţinute sau închiriate, prin turnarea de lapte de var sau soluţie de calaican”[152].

În urma telegramelor trimise de către Ministrul de Interne Direcţiei Generale a Serviciului Sanitar, prin care se comunica constatarea epidemiei de holeră în oraşele Constantinopol şi Sevastopol, prefectul judeţului Tulcea, George Şerban, emite o ordonanţă la 17 august 1919 prin care populaţia era ”avertizată şi rugată să respecte măsurile de igienă luate, pentru a nu permite răspândirea epidemiei de holeră”. Consiliul de igienă al judeţului Tulcea impunea câteva măsuri ce trebuiau respectate de către locuitorii oraşului şi judeţului Tulcea. Astfel, se interzicea comercializarea fructelor verzi sau stricate, a zarzavatului ajuns la maturitate, excepţie castraveţii ruseşti care se întrebuinţau pentru murat. Alimentele, fructele, zarzavatul comercializat în

---

[150] *Ibidem.*
[151] S.J.A.N. Tulcea, *Fond Prefectura Judeţului Tulcea*, dosar 76/1919, f. 2.
[152] *Ibidem*, f. 7.

pieţele publice trebuiau expuse pe tarabe de scânduri şi coşuri curate şi acoperite. Populaţia avea obligaţia sa semnaleze serviciului sanitar al oraşului, spitalului judeţean ”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 şi Deltei s-au confruntat cu o iarnă geroasă, iar Dunărea a îngheţat. Primăria a fost nevoită să se instaleze provizoriu într-o clădire din curtea bisericii Sf. Gheorghe.

Reparaţiile 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 reconstrucţie a oraşului s-au încheiat prin anul 1928, în tot acest timp ridicându-se şi clădiri şi monumente publice noi, având diverse destinaţii. Dintre monumente amintim bustul lui Spiru Haret ridicată în Parcul Mircea, azi ea aflându-se în zona liceului cu acelaşi nume.

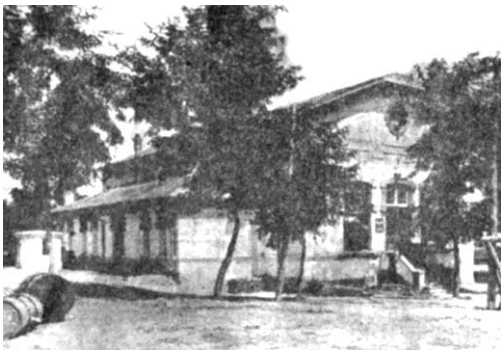
În ciuda tuturor greutăţilor întâmpinate, oraşul se refăcea, oferind călătorului de pe vasele ce lunecau pe Dunăre o privelişte pitorească prin aşezarea sa, de care puţine oraşe dunărene se bucură. După ce flăcările războiului au mistuit morile de vânt de pe dealul ce le purta numele, acesta a devenit carieră, de unde se extrăgea roca dură de calcar marmorean pentru pavarea străzilor şi trotuarelor. La pavarea trotuarelor erau folosite plăcile de lavă aduse ca balast de navele italiene, încărcătura fiind înlocuită la plecarea din portul Tulcea cu cereale[154].

Între anii 1924-1928 se construieşte clădirea Băncii Naţionale şi noul sediu al Băncii de Scont care, împreună cu Palatul Pescăriilor Statului şi Palatul Prefecturii, circumscriau Piaţa Mircea.

Între 1927–1929 are loc electrificarea oraşului. Se construieşte Uzina electrică de către SA Reşiţa, 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 întrebuinţată la extragerea şi distribuirea apei potabile[155].


Uzina de apă și electricitate

Afectate au fost şi bisericile existente în oraş, nevoite să solicite ajutorul financiar al administraţiei locale pentru lucrările de reparaţii capitale. Astfel, preotul bisericii ”Sf. Împăraţi Constantin şi Elena” explica, în adresa către primarul oraşului Tulcea, lipsa fondurilor necesare reparaţiilor bisericii, cât şi cauzele acestei lipse. Una dintre cauze era aceea că enoriaşii bisericii, în marea lor majoritate români, lucrau în port unde, datorită crizei economice, activitatea portuară înregistra o stagnare la momentul respectiv[156].

În oraşul Tulcea funcţionau mai multe instituţii publice: Prefectura (în incinta căreia funcţionau şi Tribunalul şi Primăria), Pretura, Judecătoria mixtă, Administraţia financiară, Percepţia fiscală, **Oficiul P.T.T.** (Poştă, Telecomunicaţie, Telegrafie), Serviciul de drumuri, Revizoratul şcolar, Serviciul veterinar județean, Serviciul veterinar comunal, Serviciul veterinar şi zootehnic, Serviciul de măsuri şi de greutăţi, Ocolul silvic, Camera de industrie şi comerţ, Camera şi Consilieratul agricol, Camera de muncă, Legiunea de Jandarmi, Poliţia, Depozitul C.A.M., Inspectoratul şi birourile de vânzare ale Administraţiei Pescăriilor şi Ameliorarea Regiunilor Inundabile a Dunării (fosta Administraţie a Pescăriilor, P.A.R.I.D.),

[155] V.H. Baumann, *Schiţă privind evoluţia istorică a teritoriului actual al municipiului Tulcea*, în „Steaua Dobrogei”, Tulcea, 2003, p. 38.
[156] S.J.A.N. Tulcea, *Fond Primăria Oraşului Tulcea, Serviciul Secretariat*, dosar 2/1938-1939, f.16.

Inspectoratul Comisiei Europene a Dunării, Agenţia Navigaţiei Fluviale Române (N.F.R.), Agenţia ”Societatea Română Dunăreană” (S.R.D.) şi diferite asociaţii: Uniunea Avocaţilor, Baroul avocaţilor (în incinta Tribunalului), Societatea funcţionarilor publici, Corpul didactic, Corpul Contabililor, Asociaţia ofiţerilor pensionari, Asociaţia subofiţerilor pensionari, Sfatul negustoresc, Asociaţia micilor industriaşi, Sindicatul morarilor, Sindicatul muncitorilor din port.

Densitatea populaţiei pe cap de familie era 4-5 membrii şi circa 5 persoane pe casă. Religia dominantă era creştin ortodoxă, predomina originea etnică română, urmată de bulgari, turci, greci, evrei şi alte naţionalităţi. Populaţie analfabetă era cam 20-25%, frecventau şcoala cam 80%. Publicaţii locale nu erau, dar populaţia putea frecventa Biblioteca oraşului „Panait Cerna”. Oraşul era condus de primar, suburbiile de către delegaţii primarului, totul fiind sub controlul prefectului.

Ocupaţiile locuitorilor erau previzibile, majoritatea erau plugari şi muncitori calificaţi, pescari, funcţionari, funcţionari comerciali, comercianţi, industriaşi, lucrători în fabrică. Proprietari de case existau cam 2.000, cu 8.000 hectare pământ. Bărbaţii erau plătiţi cu 40-60 lei/zi, iar femeile cu 30-50 lei/zi. Fabricile plăteau cu 30-100 lei/zi. Femeile şi copii lucrau la muncile agricole. Programul de lucru în fabrici şi ateliere era de 8 ore/zi, iar la muncile agricole de la răsăritul până la apusul soarelui.

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

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

În oraş existau 4 cimitire umane: ortodox, lipovenesc, turcesc şi evreiesc, toate împrejmuite cu gard de lemn, cu plante şi pomi. Cimitirul pentru animale era situat în afara oraşului, dincolo de carierele de piatră[157].

În anul 1938 medicul şef al oraşului Tulcea analiza starea oraşului:

”Aşezat pe malul drept al Dunării, la mila 29, se mărgineşte în partea de Nord cu Dunărea, în partea de Sud câmpie, în partea de Est ghiolul Zagăn, în partea de vest ghiolul Ciuperca, satul şi ghiolul Câşla. Căile de comunicaţie existente: pe apă şi pe uscat, unde se circula cu maşinile şi căruţele, pe şosele. În oraş funcţionau 4 cariere, 2 în interiorul oraşului, celelalte 2 la marginea oraşului, 1 fabrică pielărie, 2 tăbăcării, 2 fabrici de cherestea, 2 fabrici de ape gazoase, 1 fabrică de ulei vegetal, 7 mori, 100 mici industriaşi (cizmari, croitori, tâmplari, cărămidari). Oraşul era electrificat, beneficia de un parc de flori, o plantaţie în centru, alta în parcul Monumentului şi o seră de flori. Erau canalizate doar patru porţiuni de străzi”[158].

2.1.1. Populaţia oraşului Tulcea între anii 1919-1939

În anul 1920 populaţia oraşului Tulcea pe religii se prezenta astfel: 1.750 de familii cu 7.430 membrii (9 creştini ortodocşi, 10 greci ortodocşi, 55 catolici, 129 mozaici, 13 protestanţi, 97 mahomedani, 284 lipoveni cu preot, 154 lipoveni fără preot, 33 baptişti, 52 grigorieni – armeni, 1 altă religie, populaţie de altă religii 17 sârbi, 660 bulgari, 455 ruşi, 193 greci)[159].

La 18 februarie 1928 populaţia pe sexe a oraşului Tulcea se prezenta astfel: bărbaţi (16-20 ani) – 2.763, bărbaţi (20-45 ani) – 4.003, bărbaţi (45-60 ani) – 1.705, femei (16-20 ani) – 3.237, femei (20-45 ani) – 4.097, femei (45-60 ani) – 1.895, băieţi (1-16 ani) – 3.201, fete (1-16 ani) – 5.569[160]. Tulcea anului 1928 număra 4.306 capi de familie cu diferite religii (750 ortodocşi, 230 baptişti, 1.715 lipoveni popovi, 831 lipoveni bespopovi, 280 molocani)[161].

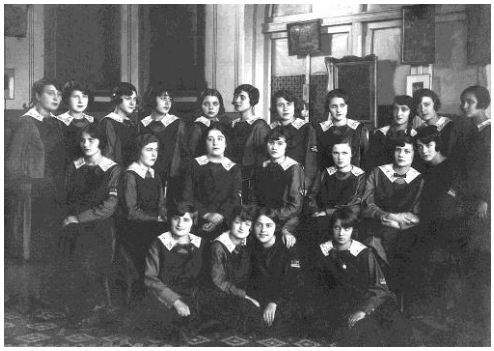
Din statistica populaţiei oraşului Tulcea pe naţionalităţi putem constata că la 1 ianuarie 1935, oraşul Tulcea număra 20.868 suflete din care 4.414 bărbaţi, 5.064 femei, 5.779 băieţi, 5.611 fete. Dintre aceştia 7.799 români, 3.149 bulgari, 4.135 ruşi, 2.114 lipoveni, 852 turci, 1.023 evrei, 108 italieni, 365 germani, 36 unguri, 237 sârbi, 787 greci, 263 alte naţionalităţi, numărul capilor de familie 7.147.

---

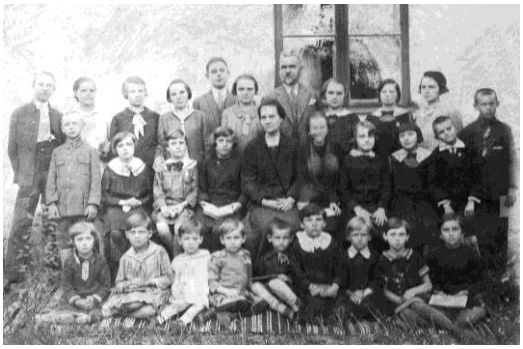
[157] *Ibidem*, f. 30-31.
[158] S.J.A.N. Tulcea, *Fond Primăria Oraşului Tulcea, Serviciul secretariat*, dosar 2/1938-1939, f. 29-30.
[159] *Idem*, *Fond Prefectura Judeţului Tulcea*, Serviciul Administrativ, dosar 133/1920, f. 39.
[160] *Ibidem*, dosar 435/1928, f. 17.
[161] *Ibidem*, f. 45.

Din punct de vedere religios situaţia populaţiei se prezenta astfel: 15.766 ortodocşi, 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 suflete[162].

În ceea ce priveşte profesiile populaţiei, din statistica realizată la 1 ianuarie 1935 în oraşul Tulcea erau 12 preoţi, 53 învăţători, 60 învăţătoare, 220 funcţionari comunali, 101 funcţionari comerciali, 482 comercianţi, 22 lemnari, 37 ferari, 11 cojocari, 8 curelari, 825 plugari, 601 pescari, 1.004 băieţi în şcoala primară, 879 fete în şcoala primară, 327 copii la grădiniţă, 286 băieţi la şcoala secundară, 32 studenţi, 30 petrari, 265 servitori, 693 servitoare, 12 mecanici, 10 morari, 2 pădurari, 46 zidari, 302 liber profesionişti, 13.687 total profesii[163].



Clasă de la Liceul de fete, 1922



Grădina de copii cu tineret, 1920

În ceea ce priveşte numărul căsătoriilor şi divorţurilor din oraşul Tulcea, pentru anul 1940 au avut loc 1.765 căsătorii şi 88 divorţuri, iar în anul 1941 au avut loc 1.167 căsătorii şi 25 divorţuri[164].

Dacă în anul 1935 populaţia oraşului Tulcea număra 20.868 suflete, în anul 1937 se constată o creştere cu 950 persoane, populaţia numărând 21.815 persoane (4.654 bărbaţi, 5.231 femei, 6.029 băieţi, 5.901 fete). Din situaţia statistică a anului 1937, întocmită de Chestura Poliţia 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. Populaţia pe naţionalităţi cuprindea 7.936 români; 3.590 bulgari; 4.242 ruşi; 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 Judeţului Tulcea, Serviciul Administrativ*, dosar 45/1942, f. 1.

259 diferite naţionalităţi, adică 21.815 suflete, din care 7.782 reprezentau capi de familie[165].

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

Situaţia populaţiei tulcene la 1 ianuarie 1938 se prezenta astfel: dintr-un total de 23.049 locuitori, 11.279 erau bărbaţi și 11.770 erau femei. Dintre aceştia 9.125 erau căsătoriţi, 13.045 necăsătoriţi, 438 văduvi, 441 divorţaţi. 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 ortodocşi, 274 greco-catolici, 238 protestanţi, 2.948 lipoveană, 144 baptişti, anabaptişti, adventişti, 1.243 mozaici, 881 mahomedani, 259 alte religii sau fără. După naţionalitate erau 8.330 români, 881 turci, 3.742 bulgari, 967 greci, 1.193 evrei, 9.736 alte naţionalităţi[167].

Pentru anul 1939 se constată o scădere a populaţiei oraşului 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 ruşi, 4.235 lipoveni, 58 unguri, 452 germani, 1 polonez, 950 greci, 259 iugoslavi, 765 turci, 17 cehoslovaci, 121 italieni, 1.215 evrei, 59 alte naţionalităţi[168].

Statistica populaţiei pe religii pentru anul 1939 menţiona 15.922 ortodocşi, 4.235 lipoveni, 633 romano-catolici, 42 protestanţi şi luterani, 41 baptişti şi adventişti, 765 mahomedani, 1.215 mozaici[169].

---

[165] *Ibidem*, dosar 774/1937, f. 61-62.
[166] *Idem*, *Fond Primăria Oraşului Tulcea, Serviciul Secretariat*, dosar 2/1938 - 1939, f. 33.
[167] *Ibidem*, f. 32.
[168] *Idem, Fond Prefectura Judeţului Tulcea, Serviciul administrativ,* dosar 887/1939, f. 24.
[169] *Ibidem*, f. 20.

Pentru anul 1942 situaţia statistică a populaţiei raporta aceeaşi situaţie ca pentru anul 1939, adică 22.853 suflete (4.904 bărbaţi, 5.519 femei, 6.089 băieţi, 6.341 fete), înregistrând astfel o stagnare faţă de anii 1938-1939, cu mici diferenţe la situaţia populaţiei pe naţionalităţi. Statistica pe naţionalităţi a populaţiei tulcene se prezenta astfel: 8.377 români, 3.790 bulgari, 2.574 ruşi, 4.235 lipoveni, 59 unguri, 452 germani, 950 greci, 239 iugoslavi, 765 turci, 17 cehoslovaci, 121 italieni, 1.215 evrei, 59 alte naţionalităţi, 7.985 capi de familie[170].

2.1.2. Administraţia oraşului Tulcea în perioada 1919-1939

În oraşul Tulcea au activat în funcţia de primar: Grigore Panaitescu (1915-1919), Grigore Musculiu (1919), Odisea Caravia (1920 - 6 luni), Dumitru Popescu Comişani (1920), Lt. Colonel Ştefan 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 Şerbin (1933-1934), Teodor Economu (1934), Constantin Şerbin (1934-1936)[171], Constantin Şerbin (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 priveşte activitatea prefecţilor judeţului Tulcea, Dumitru Popescu a fost numit în funcţia de prefect la data de 6 octombrie 1919 şi a îndeplinit această funcţie până în decembrie 1919. Pe lângă funcţia de prefect, Dumitru Popescu a îndeplinit şi funcţia de Preşedinte al Corporaţiei Meseriaşilor şi pe cea de Preşedinte a Băncii populare "Dunărea".

Grigore Vasiliu a fost numit prefect al judeţului Tulcea la 31 decembrie 1919, încheind acest mandat la 20 martie 1920. După 6 ani revine în funcţia de prefect, pe 2 aprilie 1926 şi 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 înfiinţat un cămin al funcţionarilor fiscali (deschis în data de 12 iunie 1926) şi „Şcoala de Arte şi Meserii" (deschisă la 19 decembrie 1926). De asemenea, a contribuit la dezvoltarea pescuitului, obţinând prelungirea

---

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

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

[172] T. Brătianu, *Politică şi Societate în Dobrogea*, Constanţa, Editura Fundaţiei „Andrei Şaguna", 2010, p. 266.

pescuitului din campania de primăvară până la 28 aprilie (1926) şi a obţinut introducerea licitaţiei publice la vânzarea peştelui. S-a implicat în activitatea de împroprietărire a sătenilor din judeţul Tulcea. A obţinut fonduri pentru întreţinerea şi modernizarea spitalelor din judeţ[173].

Colonelul Petru Pastia a fost numit în funcţia de prefect în data de 20 martie 1920 şi a îndeplinit această funcţie până la 5 octombrie 1920, când a demisionat. El a sprijinit dezvoltarea agriculturii, înfiinţarea şi funcţionarea şcolilor din judeţ.

Victor Berceanu a fost prefect al judeţului Tulcea în perioada 5 octombrie 1920 - 21 decembrie 1921. În funcţia de prefect a sprijinit împroprietărirea invalizilor, orfanilor şi văduvelor de război din judeţ, a înfiinţat Biroului populaţiei privind controlul străinilor de pe teritoriul judeţului Tulcea.

C. Constantin a exercitat funcţia de prefect în perioada 26 decembrie 1921 - 17 ianuarie 1922, fiind preocupat de aplicarea măsurilor legale de împroprietărire a participaţilor în Războiul de Independenţă.

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

Constantin M. Ţigău a fost prefect al judeţului Tulcea în perioadele 28 ianuarie 1922 - 31 martie 1926 şi 15 noiembrie 1933 - 28 decembrie 1937. În calitate de prefect a contribuit la reclădirea judeţului prin repararea şi construirea de biserici, şcoli, dispensare, şosele, poduri, fixarea islazurilor comunale în măsura cea mai largă, scăderi de taxe şi impozite, toate conducând la dezvoltarea economiei judeţului. S-a implicat în refacerea şi construirea a peste 100 de şcoli în judeţ: au fost construite 43 localuri noi de şcoală, cu 107 săli de clasă, s-a adăugat câte o sală de clasă la 22 de localuri, s-au construit şi reparat 20 clădiri speciale pentru locuinţe de învăţători/diriginţi, s-au restaurat complet 29 localuri vechi, distruse de război.

În locul fostei Cazărmi a Regimentului 10 Vânători de pe Şoseaua Tulcea - Isaccea, s-a construit un nou local al Şcolii Normale de învăţători din Tulcea, la inaugurarea căruia (22 noiembrie 1925) a participat însuşi Ministrul Instrucţiunii, Dr. C. Anghelescu.

În anul 1925, în urma efortului susţinut a lui Constantin Ţigău, s-a pus în circulaţie linia ferată Medgidia – Hamangia – Babadag.

A sprijinit dezvoltarea misiunilor de Crucea Roşie - Filiala Tulcea[174].

---

[173] V.H. Baumann, Raluca-Elena Petrov, Elena Franga, *Instituţia Prefecturii - Judeţul Tulcea, trecut şi prezent*, Editura Celebris, Constanţa, 2012, p. 90-92.
[174] *Ibidem*, p. 94-102.

Teodor Economu a fost numit în funcţia 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 activităţi caritabile pentru Societatea Naţională „Crucea Roşie” din Tulcea, a contribuit la repararea şoselelor din judeţ, a susţinut acţiunea exhumării eroilor din judeţul Tulcea, organizată de Societatea „Cultul Eroilor” - Comitetul Central.

Dumitru Popescu Comişan a fost profesor al Liceului „Spiru Haret” din Tulcea între anii 1918-1921 şi 1926-1940. Din 13 noiembrie 1928 şi până în 16 aprilie 1931 a ocupat funcţia de prefect al judeţului Tulcea. A înfiinţat atât şcoli în localităţile din deltă, cât şi biblioteci destinate acestora. În 1931 a sprijinit iniţiativa ca biblioteca „Barbu Delavrancea”, susţinută de Cella Delavrancea, să devină biblioteca publică „Panait Cerna”[175].

Tot în 1931 a elaborat raportul privind starea judeţului Tulcea în perioada 1929-1930. În acest raport a prezentat situaţia din agricultură cu suprafeţele cultivate şi producţia pe an, instituţiile bancare, industriale, exploatarea pescuitului şi creşterea animalelor, starea drumurilor, starea culturală şi administrativă a judeţului Tulcea[176].

Nicolae Iosub a ocupat funcţia 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 împroprietărirea locuitorilor comunelor Regina Elisabeta, Făgăraşu-Nou, Ostrov, Jijila şi I.C. Brătianu.

În anul 1933 s-a pus piatră pe şoselele din judeţ, s-au construit şcoli în comunele Principele Mircea, Gorgova, Carmen-Sylva, Periprava, Sfiştofca, C.A. Rosetti, Letea, Principele Carol, Câşla, Niculiţel, Parcheş, Isaccea, I.C. Brătianu, Meidanchioi.

A sprijinit construirea de biserici în judeţ, iar în oraşul Tulcea a contribuit la construirea Grădinii Publice în centrul oraşului (Piaţa Sf. Gheorghe).

---

[175] *Ibidem,* p. 104-106.

[176] S.J.A.N. Tulcea, *Fond Prefectura Judeţului 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. Raţă a fost delegat în funcţia de prefect în perioada 10 februarie 1938 - 29 august 1939. S-a preocupat de situaţia şcolilor, bisericilor şi căminelor culturale asigurându-le bani pentru reparaţii şi întreţinere; s-au renovat toate dispensarele din judeţ; s-a implicat în judeţ într-o campania de plantare de pomi fructiferi şi de arbori forestieri pe o suprafaţă de 50 ha; a contribuit la crearea de iazuri şi eleşteie comunale[177].

În anul 1938 s-a înfiinţat în cadrul Prefecturii Tulcea, Biroul Judeţean de presă cu rolul de a aduna toate informaţiile şi deciziile, de a comunica materialul adunat directorilor ziarelor locale şi cele naţionale.

Din iniţiativa lui, în 1939 s-a construit Osuarul Eroilor Tulceni: în cadrul acestui monument s-au identificat şi reunit osemintele tuturor ostaşilor tulceni căzuţi în timpul războiului în Topraisar, Argeş şi Mărăşeşti.

Crăciun Şerbănescu a ocupat funcţia de prefect al judeţului Tulcea din 29 august 1939 până în 20 septembrie 1940. În această perioadă a contribuit la dezvoltarea reţelei de căi de comunicaţii din judeţ, a căii ferate Tulcea-Babadag[178].

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

Acordarea drepturilor politice în Dobrogea a creat premizele necesare înfiinţării organizaţiilor politice judeţene locale. Dar curentul politic al acestor organizaţii nu avea să fie diferit de cel al ţării. Organizaţiile politice locale au preluat nu numai curentul politic al partidului îmbrăţişat, ci şi moravurile sale. Astfel, pe scena politică a Dobrogei îşi fac apariţia liberali, conservatori, conservatori-democraţi. „La un loc, aceste organizaţii fac „politica" organizaţiilor mume, politică care nu stă în nici un raport cu necesităţile locale"[179].

Aruncând o privire generală asupra activităţii politice din oraşul Tulcea putem observa apariţia organizaţiei politice locale a conservatorilor în frunte cu prefectul P. Sfetescu, a conservatorilor-democraţi condusă de mai tânărul Sebastian Teodorescu. Printre membrii acestei organizaţii se regăsesc agricultori şi comercianţi, precum N. Lichiardopol, I. Panaitescu şi alţii. În fruntea naţional-liberalilor se afla Elefterie Nicolescu, care cedează şefia lui I.C. Atanasiu, ce promitea stingerea conflictelor iscate între partizanii aceluiaşi

---

[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, *Mărturii de Epocă Privind Istoria Dobrogei*, vol. I (1878-1916), Bibliotheca Tomitana II, MINA Constanţa, 1999, p.525.

partid. În ceea ce priveşte socialiştii, această organizaţie se afla abia la începuturi, avându-l la conducere pe muncitorul Sterian Grigoriu[180].

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, menţionându-se un moment cheie din viaţa dobrogenilor, precum adoptarea legislativă a drepturilor politice a dobrogenilor din anul 1908-1909 de către Partidul Naţional Liberal[181].

Odată anunţate alegerile, lupta politică a organizaţiilor locale s-a dezlănţuit cu mesaje adresate alegătorilor, critice la adresa celorlalte organizaţii. În paginile oficiosului Partidului Conservator, la data 7 noiembrie 1912, se prezentau candidaţii acestui partid, denigrând şi criticând dur candidaţii liberalilor. Candidaţii Partidului Conservator şi 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 – Ştefan Borş, proprietar, fost primar al oraşului Tulcea; Scarlat Lahovary – fost deputat, mare proprietar. Colegiul II Senat – Mihail Sipsomo, avocat, mare proprietar". Cât despre candidaţii liberalilor, aceştia erau: Jenică Atanasiu, Nicolae Comşa, Dimitrie Melinescu, Elefterie Nicolescu, Ştefan Nistor, George Şerban şi Sava Donceff, toţi având referinţe formidabile, după spusele conservatorilor, dar cu ghilimelele de rigoare[182].

Convinşi de discursurile conservatorilor uniţi, populaţia tulceană cu drept de vot a votat candidaţii conservatorilor[183].

Dar activitatea partidelor politice în Dobrogea modernă a avut o viaţă scurtă şi fragilă, preluând din Vechiul Regat mai ales moravurile bizantine. Până în anul 1919, când s-a restabilit administraţia românească, războiul a frânt orice acţiune politică organizată, dar nici când a fost reluată, nu s-a bucurat de prea mult succes, confruntându-se cu o tendinţă de radicalizare şi deplasare spre stânga, alimentată fie de starea de dezordine din timpul ocupaţiei, fie de numeroşi agitatori marxişti, fie de toate laolaltă[184]. Cu toate impedimentele, liderii politici locali dobrogeni au înfiinţat o serie de partide şi formaţiuni

---

[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*, Constanţa, Editura Ex Ponto, 1998, p.413.

politice, reuşind să atragă destui adepţi în jurul ideilor şi principiilor politice pe care le promovau[185]. Astfel, în primăvara anului 1918 are loc în Galaţi prima manifestare politică a dobrogenilor, unde proprietarii, profesioniştii, funcţionarii, comercianţii, industriaşii constănţeni şi tulceni au înfiinţat o asociaţie care să colaboreze cu autorităţile locale cu scopul de a înlesni protejarea şi ajutorarea familiilor nevoiaşe. Asociaţia primeşte numele *Congresul refugiaţilor din Dobrogea*. La conducerea acesteia au fost aleşi Ştefan Borş - preşedinte de onoare, P. Grigorescu - preşedinte activ, Brutus Cotovu, I. Ghibănescu, Constantin N. Filip - vicepreşedinţi. La 28 martie 1918 membrii asociaţiei se adresează primului-ministru Al. Marghiloman, solicitând sprijin pentru rezolvarea unor probleme de ordin economic[186].

După Războiul Reîntregirii Neamului, în Dobrogea s-a constituit o clasă tânără de moşieri care s-a ataşat Partidului Conservator (PC) tradiţional, partid ce se pretindea a fi apărătorul proprietăţii funciare.

La sfârşitul Primului Război Mondial, Partidul Conservator Democrat (PCD) filiala judeţului Tulcea s-a reorganizat, a numit ca preşedinte pe Ion Cămărăşanu, a ales ca oficios al organizaţiei politice ziarul *Vocea Democraţiei*. Până în 1925 liderul tulcean al partidului, Ion Cămărăşescu, face eforturi pentru a împiedica dizolvarea acestuia, dar, din păcate, fuziunea cu organizaţiile averescane nu a putut fi evitată[187].

Partidul Conservator - filiala judeţului Tulcea a avut ziarul *Gazeta Tulcei,* ziar care, după cum declarau membrii săi fondatori, avea rolul ca „în mod serios, să exprime nevoile şi interesele locale, să discute şi să susţină chestiunile vitale care interesează nu numai oraşul şi judeţul Tulcea, dar întreaga Dobroge. Ziarul va discuta şi susţine orice idee sănătoasă, ori de la cine va fi venită. Îndeosebi vom lupta cu toată energia şi vom susţine 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 proprietăţii imobiliare în Dobrogea, adică verificarea din nou a titlurilor de proprietate, colonizarea etc.”. Acestea erau, se pare, chestiunile, destul de importante, care făceau obiectul discuţiilor în „Gazeta Tulcei”, idei susţinute de prietenul fondatorilor, avocatul Mateescu-Buzău, în conferinţa din 7 decembrie 1904 susţinută la clubul

---

[185] V. Ciorbea, *Evoluţia Dobrogei între 1918-1944,* Constanţa, 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 Bucureşti. Ziarul îşi propunea să apere ideile partidului din care făcea parte, deoarece "tot programul nostru de luptă şi toate ideile, scumpe nouă, pentru care vom lupta, sunt ideile Partiduluĭ Conservator. Cu acest program, tarĭ pe convingerea noastră, siguri de sprijinul tuturor cetăţenilor şi a tuturor celor ce doresc propăşirea Dobrogeĭ, dăm publiculuĭ, Gazeta Tulcei" – după cum era prezentat oficiosul partidului în primul număr din anul 1905[188].

Şi Partidul Naţional Liberal (PNL) a avut filiale în Dobrogea. În 1919 organizaţia judeţului Tulcea şi-a ales delegaţia permanentă, având în frunte pe Ion C. Atanasiu - şeful organizaţiei judeţene, pe Ion Drăghici - avocat şi director al filialei Băncii Româneşti şi pe fostul prefect Gh. Şerban[189]. Organizaţiile dobrogene ale Partidului Naţional Liberal au avut propria presă: „Liberalul Constanţei, organ P.N.L. Constanţa" (care apărea din 25 ianuarie 1920) şi „Lupta, organ naţional-liberal" pentru Tulcea (care apărea din 17 februarie 1919) şi prin care liberalii tulceni îşi prezentau oferta politică, susţinând interese locale şi regionale[190]. Ziarul „Lupta" din ianuarie 1911 prezenta un eveniment politic important pentru Partidul Naţional Liberal din judeţul Tulcea, şi anume, proclamarea domnului I.C. Atanasiu ca şef al acestei formaţiuni politice din Tulcea, fapt pentru care domnia sa era aşteptat la Tulcea. „Sosit cu vaporul în port, este vădit emoţionat de frumoasa şi impunătoarea manifestaţie ce i se face; a strâns mâna tuturor, întreţinându-se cu fiecare în parte. În aceiaşi seară a luat parte la banchetul ce i s-a oferit de Partidul Naţional Liberal local". În discursul ţinut în faţa celor prezenţi sublinia: „Tulcenii uită nemulţumirile personale când văd că ele n-au fost făcute din spirit de şicană, ci cu tendinţi de îndreptare a lucrurilor. Tulcenii - acei pe cari toată lumea îi consideră nerecunoscători şi numai de partea puterei - ei sunt de fapt oameni cari apreciază şi ştiu să răsplătească toate acţiunile îndreptate spre binele obştesc. Tulcenilor le trebuie însă un om ales şi priceput şi energic, cu bunăvoinţă pentru binele general dar şi cu prestigiu, autoritate şi trecere pentru a putea face ca tendinţele sale să devie fapte".

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

---

[188] S. Lascu, *Politica şi politicienii la Tulcea în perioada modernă. Documentar*, în "Tulcea 1878-1948: memoria unui oraş", Editura Istros, Brăila, 2012, p. 158-160.
[189] *Ibidem*, p. 166-172.
[190] V. Ciorbea, *op. cit.*, p. 309.

o declaraţie semnată de 35-40 de cetăţeni fruntaşi ai Măcinului. Au urmat o serie de toasturi susţinute de domnul Nicolae Comşa, decanul baroului, domnul Achile Dumitriu, domnul farmacist D. Melinescu, domnii avocaţi Al. Lascarov şi I. Drăghici, domnul Brutus Cotovu şi, nu în ultimul rând, domnul I. Nicolau, preşedintele Camerei de Comerţ Tulcea, asigurându-l pe liderul proaspăt ales de concursul comercianţilor şi al meseriaşilor[191].

În anul 1928, s-au desfăşurat, în oraşele Mangalia, Medgidia şi Tulcea, o serie de consfătuiri şi adunări ale membrilor şi simpatizanţilor naţional-liberalilor, toate acestea fiind provocate de campania de răsturnare a guvernului P.N.L., declanşată în Alba Iulia.

Ziarul „Viitorul" din 11 iulie 1936 prezenta membrii P.N.L. Tulcea participanţi la Congresul general al Partidului: Gheorghe Şerban - preşedintele organizaţiei judeţene, Ion N. Drăghici – deputat, N.N. Zaharia - senator, Trifon Gavrov - senator, Constantin Serbiu - primarul oraşului, comandorul Adam Jijia - preşedintele Consiliului Judeţean, Şerban Mitan - preşedintele Camerei Agricole, Adrian Avramide - industriaş, Liviu Teodor - primarul oraşului Babadag, Teodor Voicu - fost senator[192].

În ianuarie 1938 se publicau rezultatele parţiale ale alegerilor pentru Senat: liberalii tulceni obţinuseră 392 voturi, faţă de naţionaliştii-ţărănişti care aveau 109 voturi. Adrian Avramide, membru naţional-liberal, a fost ales senator[193].

Partidul Ţărănesc (PŢ) se înfiinţează în Dobrogea, în anul 1919, la îndemnul învăţătorului Vasile Lepădatu, din Murfatlar, în jurul dascălilor din şcoli şi al preoţilor.

Alegerile din 1919 au reprezentat un triumf pentru Partidul Ţărănesc, acesta obţinând, la Tulcea, patru mandate de deputaţi şi senatori, între care cunoscuţii oameni politici N. Georgescu - avocat, deputat reales în 1920 şi 1922 şi Brutus Cotovu - senator. Avocatul N. Georgescu a rămas credincios Partidului Ţărănesc şi P.N.Ţ. până la sfârşitul existenţei sale[194].

Partidul Naţional Ţărănesc (P.N.Ţ.) apare pe scena politică românească la 10 octombrie 1926, prin fuziunea Partidului Naţional cu Partidul Ţărănesc[195].

P.N.Ţ.- ul venit la guvernare în 1928 se foloseşte de pârghiile puterii locale pentru a-şi 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, Bucureşti, Editura Enciclopedică, 2003, p. 233.

Parlamentarii judeţului Tulcea i-au înaintat lui Ion Mihalache, preşedintele P.N.Ţ., un memoriu în care solicitau adaptarea reformei agrare la situaţiile particulare din domeniul agricol, silvic şi piscicol din Dobrogea.

De asemenea, considerând imperfectă "Legea de organizare a Dobrogei Noi", parlamentarii judeţelor sudice au obţinut modificarea unor prevederi referitoare la dreptul coloniştilor asupra casei şi pământului.

La alegerile parlamentare din decembrie 1937, electoratul naţional-ţărănesc dobrogean a fost chemat, să sprijine partidul împotriva liberalilor, cuziştilor, vaidiştilor şi legionarilor. Pentru Tulcea rezultatele au fost însă modeste: două locuri în Adunarea Deputaţilor[196].

Periodicul „Ţăranul Dobrogean" susţinea activitatea P.N.Ţ. Tulcea. În articolele sale se putea remarca susţinerea drepturilor ţăranilor şi a reformelor agrare, iar în perioada 24 noiembrie 1920 - 26 martie 1937 a publicat o serie de articole de critică socială[197].

Partidul Ţărănist Radical (P.Ţ.R.) a apărut pe scena politică românească în februarie 1933, prin fuziunea a două grupări din Partidul Naţional Ţărănesc: Partidul Ţărănist Democrat - condus de Constantin Stere şi Partidul Radical Ţărănesc - condus de Grigore Iunian. Organizaţia P.Ţ.R. din judeţul Tulcea apare în condiţiile în care viaţa politică se confrunta cu puternice mişcări de dreapta. Misiunea organizării PŢR - ului revine învăţătorului Nichita Bonjug. Susţinut de către comandorul George Coandă, acesta reuşeşte ,împreună cu membrii organizaţiei, editarea periodicului „Brazdă nouă". Deşi a apărut doar pentru o scurtă perioadă de timp, martie-septembrie 1933, nu s-a ferit în a critica pe naţional-ţărăniştі[198].

La alegerile parlamentare din decembrie 1933 în judeţul Tulcea ţărănist-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 exprimate[199].

Şi alte partide şi-au găsit aderenţi în Dobrogea şi în oraşul Tulcea. Militanţii 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 şi adnotată*, Constanţa, 1985, p. 316-317.

[198] Gheorghe Dumitraşcu, *Contribuţii la istoria Dobrogei (1932-1938).Organizaţiile judeţene Tulcea şi Constanţa ale Partidului Ţărănist Radical*, în „Comunicări de Istorie a Dobrogei 2", Constanţa, Muzeul de Istorie Naţională şi Arheologie Constanţa, 1983, p. 299-303.

[199] *Ibidem*, p. 304-306.

1932 periodicul a scos o ediţie specială în care, pe o pagină întreagă, este comentată arestarea abuzivă a lui Iosif Naumov, preşedintele P.S.D.

În perioada 17 octombrie - 25 noiembrie 1934, atât timp cât a existat înţelegerea de front unic între Partidul Socialist Unitar, Liga Muncii, Comitetul Naţional Antifascist şi sindicatele independente, în oraşul Tulcea s-au desfăşurat acţiuni comune cu caracter revoluţionar şi antifascist[200].

În a doua jumătate a secolului al XIX-lea şi în primele decenii ale secolului al XX-lea în Constanţa, Tulcea, Sulina, Măcin, Isaccea şi Babadag s-au dezvoltat puternice centre ale mişcării socialiste. De-a lungul anilor au fost organizate demonstraţii, greve şi alte acţiuni muncitoreşti[201]. În oraşul Tulcea, de exemplu, au avut loc o serie de greve ale muncitorilor, greve ce se înscriu printre primele acţiuni muncitoreşti. Prin bordeiele din Delta Dunării şi-au găsit adăpost nu numai revoluţionarii români, ci şi grupuri de revoluţionari ruşi. La 4 noiembrie 1895 s-a înfiinţat Clubul Muncitorilor din Tulcea, iar un an mai târziu acest club avea 178 membri. În 1897 se înfiinţa şi în Sulina un Club al Muncitorilor.

Acţiuni ale muncitorilor s-au desfăşurat şi în anii următori: 1902, 1904, 1905 - greva muncitorilor portuari din Sulina, 1907 - pe fondul Marii Răscoale

---

[200] S. Lascu, *Contribuţii la cunoaşterea mişcării muncitoreşti dobrogene. Aspecte ale activităţii organizaţiilor Social-Democrate în Perioada Interbelică*, în „Comunicări de Istorie a Dobrogei 2”, Muzeul de Istorie Naţională şi Arheologie Constanţa, Constanţa, 1983, p. 284-296.

[201] P. Zaharia, *Biblioteca Clubului Socialist din Tulcea*, în „Comunicări de Istorie a Dobrogei”, Muzeul de Istorie Naţională şi Arheologie Constanţa, Constanţa, 1980, p. 202-205.

Ţărăneşti, pescarii din deltă au asaltat cu memorii autorităţile judeţului Tulcea, 1908 - o altă grevă are loc în Sulina[202].

La congresul de reconstituire a partidului clasei muncitoare (deschis în Bucureşti la 3 ianuarie 1910) au participat şi doi tulceni. Mişcarea sindicală din judeţul Tulcea s-a dezvoltat în mod rapid şi în strânsă legătură cu partidul politic al proletariatului. În oraşul Tulcea existau 5 sindicate.

În ceea ce priveşte activitatea socialiştilor tulceni, constatăm că aceştia au desfăşurat o activitate susţinută în spiritul organizării revoluţionare a muncitorimii, susţinerii revendicărilor de clasă.

În anul 1910 se înfiinţează în Tulcea, din iniţiativa unui grup de intelectuali socialişti, 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 împărţit între socialişti dar, din păcate, nu s-a mai reuşit reînfiinţarea ei după 1918. Existenţa acestei biblioteci a jucat un rol foarte important în pregătirea ideologică a socialiştilor tulceni. Activitatea bibliotecii clubului socialist din Tulcea a reprezentat un moment important din viaţa mişcării socialiste tulcene la începutul secolului XX, demn de menționat fiind faptul că a fost una din primele biblioteci publice de acest gen din ţară. Fiind organizată şi îndrumată de socialişti, a contribuit la pregătirea ideologică şi culturală a muncitorimii tulcene în acea perioadă, când posibilităţile muncitorilor de a citi şi a cumpăra cărţi era foarte redusă[203].

Gazeta „Dunărea Socialistă" relatează viaţa grea a pescarilor din Delta Dunării care în 1914 se confruntau cu foametea. Nici în oraşul Tulcea situaţia nu era mai uşoară. Pe fondul nemulţumirilor şi neajunsurilor cu care se confrunta, populaţia cerea dreptul la muncă şi viaţă protestând vehement faţă de nedreptăţile care li se făceau. După 20 octombrie 1920 în oraşele nord Dobrogene (Tulcea, Isaccea, Sulina) s-a declanşat greva generală.

În data de 21 mai 1921 se înfiinţează Partidul Comunist Român având simpatizaţi tulceni încă de la înfiinţare. Pe parcursul existenţei acestui partid, membrii organizaţiilor tulcene s-au dovedit foarte activi, desfăşurând o propagandă împotriva regimului militaro-fascist instaurat[204].

---

[202] Gh. I. Ioniţă, *Retrospective revoluţionare tulcene (secvenţe 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. Ioniţă, *op. cit.*, p. 308-311.

Pe scena politică a anului 1930 îşi face apariţia Garda de Fier, organizaţie politică a Mişcării Legionare. Cu toate activităţile sale propagandistice, în Dobrogea această Mişcare Legionară a cunoscut o evoluţie lentă, adepţii săi provenind din rândul studenţimii. În anul 1932 în judeţul Tulcea erau doar 32 de adepţi ai Gărzii de Fier care activau în cuiburile existente în nord-vestul judeţului. În anul 1933 în localităţile I.C. Brătianu, Pisica, Luncaviţa şi Jijila s-au înfiinţat cuiburi legionare. Activitatea Mişcării Legionare s-a extins şi în oraşul Tulcea, recrutând membrii din rândul studenţimii, muncitorilor, ţăranilor, meseriaşilor şi lucrătorilor din porturi, având ca lideri pe Nicolae Arnăutu şi Victor Silaghi[205].

Analiza evoluţiei politice a Dobrogei, în general, şi a oraşului Tulcea, în special, relevă că regiunea a prezentat un interes special pentru cei mai mulţi dintre liderii partidelor şi organizaţiilor politice. Cu toate acestea, activitatea organizaţiile locale se intensifica pe timpul campaniilor electorale, al reuniunilor judeţene sau când unii dintre liderii centrali vizitau filialele partidelor din care făceau parte. Una dintre reguli, care se aplică şi azi, este aceea că opoziţia critica partidul aflat la putere, iar cei de la putere, evident prin organizaţiile locale, îşi făceau propagandă privind realizările partidului. Pentru a atrage simpatizanţi, liderii de partid se foloseau de platformele program în care treceau puncte de interes regional şi local. De cele mai multe ori aceste programe nu se realizau, nu convingeau liderii centrali şi guvernul, astfel că membrii partidelor părăseau organizaţiile, dezamăgiţi şi nemulţumiţi[206].

Izvoarele arhivistice păstrează informaţii cu privire la modul cum îşi făceau campania electorală partidele politice, organizaţiile locale susţinându-şi candidaţii, dar şi informaţii cu privire la cei care doreau să se înscrie la un partid sau altul. Astfel, dintr-o adresă trimisă primăriei oraşului Tulcea de către muncitorii Fabricii Talpa constatăm că toţi muncitorii doreau să se înscrie în Partidul Frontul Renaşterii. Pentru acest lucru solicitau suspendarea timp de o oră a activităţii. De asemenea, fiind convinşi că acest partid va pune capăt luptelor interne şi patimilor personale și va lua măsuri pentru redresarea țării, spuneau ”în unanimitate aderăm şi cerem să fim înscrişi în acest partid”[207]. Un fluturaş electoral se prezenta astfel: „Cetăţeni, la alegerile de cameră şi senat

---

[205] P. Bordeiu, *Crearea primelor structuri legionare în Dobrogea (1932-1933),* în „Studii Istorice Dobrogene”, coord. Valentin Ciorbea, Ovidius University Press, Constanţa, 2003, p. 372-383.

[206] V. Ciorbea, *op. cit.*, p. 448.

[207] S.J.A.N. Tulcea, *Fond Primăria Oraşului Tulcea, Serviciul Secretariat*, dosar 2/1938-1939, f.14–15.

care au loc la 1, 4 şi 6 iunie 1931 votaţi cu toţii lista Uniunei Naţionale susţinută de guvern: la cameră General Gheorghe Cantacuzino, Ghe.R. Ionescu, Ghe. Şerban, 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 oraşului Tulcea pe ramuri industriale

2.2.1. Piscicultura

Pescuitul a reprezentat dintotdeauna una dintre ocupaţiile cele mai importante ale locuitorilor tulceni, aducând totodată mari beneficii judeţului Tulcea. Considerată cea mai bogată regiune piscicolă a ţării, ea alimenta în bună parte întreaga populaţie datorită, în mare parte, legăturilor comerciale mai răspândite, având debuşeuri sigure unde atât pescarul cât şi negustorul, îşi desfăceau produsul muncii lor, în modul cel mai mulţumitor.

Cantităţile de peşte colectate din apele regiunii Tulcea în perioada 1919-1927 se prezenta astfel:

- peşte 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);
- peşte 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 judeţul şi oraşul Tulcea se cifra la 2.573, dintre care**:** 208 români, 1.311 ruşi, 1.055 lipoveni. Numărul cherhanagiilor însuma 62 persoane, clasificaţi după originea etnică după cum urmează: 12 români, 21 ruşi, 24 lipoveni, 4 greci, 1 evrei.

Personalul Administraţiei Pescarilor Statului Tulcea în acea perioadă era format din: 1 administrator, 2 sub-administratori, 1 contabil, 1 secretar, 1 registrator-arhivar, 1 şef birou distribuţie, 1 dactilograf, 8 revizori, 22 agenţi, 38 supraveghetori, 4 camerieri, 2 vizitii[211].

---

[208] *Idem*, Fond Prefectura Judeţului Tulcea, Serviciul Administrativ, dosar 534/1930, f. 8.
[209] ****Monografia Camerei de Comerţ şi Industrie Circa XI Tulcea*, Tulcea, 1928, p. 30-31.
[210] S.J.A.N. Tulcea, *Fond Prefectura Judeţului Tulcea*, *Serviciul Administrativ*, dosar 435/1928, f. 31.
[211] C. Ţigău, *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 afumat[212].

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 și 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 lei[213].

Cantitatea de peşte exploatată 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 peştelui exploatat în apele judeţului Tulcea erau: Bucureşti, Galaţi, Brăila, Constanţa, Ismail, Vâlcov, Chilia Veche, Sulina, Tulcea, Jurilovca, Isaccea[214].

Cota încasată de pescari din veniturile peştelui 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 şi 1.668 pescari fără scule. Majoritatea lor erau de naţionalitate rusă. În cursul anului 1935, din totalul pescarilor de 4.353 persoane, repartizarea pe originea etnică era: 2.006 lipoveni, 1.534 ruşi, 677 români, 120 bulgari, 8 sârbi, 4 turci, 3 greci şi un italian. Procentul mare de ruşi şi lipoveni se explică prin faptul că majoritatea localităţilor unde se pescuia erau predominate de aceste etnii, iar meseria de pescar se perpetua (ca şi în prezent, de altfel) din tată în fiu, ţinând cont că şi situaţia geografică a locului obligă la îmbrăţişarea acestei meserii, în lipsa altor surse de existenţă[215].

În oraşul Tulcea existau câţiva proprietari ce deţineau pescării şi comercializau peşte: Cojocaru Ion - comercializa peşte în Piaţa Sf. Gheorghe la ghereta 10, sediul firmei fiind în strada Portului nr. 2, înregistrat în 1938 în Registrul profesioniştilor al Camerei de Comerţ şi Industrie Tulcea; Dumitrescu Gheorghe - deţinea o pescărie cu ridicata cu sediul în Halele Pescarilor, înregistrat din 1934 în Registrul profesioniştilor al Camerei de Comerţ şi Industrie Tulcea; Mărculescu Ioan - deţinea o pescărie cu ridicata cu sediul în strada Frumoasă nr. 5, firma înregistrată în Registrul profesioniştilor din anul 1933; Rădulescu Petre - deţinea o pescărie şi o cherhana cu sediul în strada Portului nr. 32, înregistrat în Registrul profesioniştilor din 1942[216].

2.2.2. Comerţul

După 1918 volumul activităţilor comerciale a fost, ca şi în alte regiuni ale ţării, mult diminuat[217]. Numai în Tulcea se desfăşura o activitate mai intensă de valorificare a produselor agricole[218]. Exportul se făcea prin portul Sulina[219].

---

[214] *Buletinul Oficial al Camerei de Comerţ şi Industrie Tulcea,* Tipografia Moderna, Tulcea, 1937, p. 48-54.
[215] *Ibidem.*
[216] S.J.A.N. Tulcea, *Fond Camera de Comerţ şi 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 – *Ţara Românească,* Imprimeria Naţională, Bucureşti, 1939, p.107.

În judeţul Tulcea din 2.499 firme înregistrate în anul 1940, mai funcţionau în 1942 doar 1.722, din care 1.207 erau în proprietatea românilor[220].

2.2.3. Târguri şi bâlciuri

În Tulcea în fiecare zi se organizau târguri de cereale. „De două ori pe săptămână, marţea şi sâmbăta, se făcea târg de vite în piaţa Sfântul Gheorghe. În fiecare marţi se făcea un târg în piaţa Carol I, iar sâmbăta în piaţa Sfântul Gheorghe. Alte târguri nu se organizau”[221].

Categoriile de profesionişti din comerţ[222] în Tulcea erau după cum urmează: 1.170 diverse categorii de profesionişti din industria mare, mică şi de ateliere; 105 categorii din industriile mare şi mică; 24 mari agricultori, cu peste 100 ha teren agricol; 5.600 mici agricultori; 45 avocaţi; 40 contabili; 2 ingineri; 3 dentişti; 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 profesiuni îmbrăţişate de populaţia oraşului: 11 preoţi, 29 învăţători în şcoli primare, 42 învăţătoare, 26 profesori secunzi, 28 profesori, 8 comisari de poliţie, 32 sergenţi oraş, 373 funcţionari de stat, 18 funcţionari de judeţ, 48 funcţionari de comună, 26 funcţionari de justiţie, 142 contabili, 135 funcţionari particulari, 11 magistraţi, 49 avocaţi, 13 doctori, 1480 plugari, 679 pescari, 196 cizmari, 145 croitori, 42 cojocari, 586 comercianţi, 42 tâmplari, 60 fierari, 13 fotografi, 63 frizeri, 9 farmacişti, 123 preocupaţi, 32 ordinari, 4310 muncitori pălmaşi, 256 hamali, 450 servitori şi servitoare[223].

În ceea ce priveşte alte categorii de profesionişti constatăm că primarul oraşului Tulcea emitea o ordonanţă, în 8 februarie 1944, prin care, la art. 1, erau fixate preţurile maximale pentru salariile lucrătorilor independenţi:

	Salariu (în lei / zi)		
Meseria	**necali-ficaţi**	**ajutor de lucrători**	**calificaţi**
1. Cismar		528	706
2. Croitor bărbaţi		528	706
3. Croitor damă		528	706

[220] S.J.A.N. Tulcea, *Fond Prefectura Judeţului Tulcea*, dosar 105 /1941, f.23

[221] M.D. Ionescu, *Dobrogea în pragul veacului al XX-lea*, Atelierele Grafice I. V. Socecu, Bucureşti, 1904, p. 904.

[222] O.O. Şeitan, *Date statistice: (1928-1931), judeţul Constanţa, Caliacra, Durostor şi Tulcea,* Tipografia lucrătorilor asociaţi, Constanţa, p. 43.

[223] S.J.A.N. Tulcea, *Fond Prefectura Judeţului Tulcea, Serviciul administrativ*, dosar 887/1939, f. 25.

	Salariu (în lei / zi)		
Meseria	**necali-ficaţi**	**ajutor de lucrători**	**calificaţi**
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. Tapiţer	352	572	660
19. Tinichigiu	396	616	704
20. Zidar	440	660	880
21. Zugrav	352	660	880

Articolul 3 aducea la cunoştinţă tuturor contravenienţilor dispoziţiile prezentei ordonanţe: că li se vor aplica sancţiunile prevăzute de Legea nr. 282 publicată în Monitorul Oficial nr. 100 din 1 mai 1943”[224].

2.2.4. Instituţiile de credit

În oraşul şi judeţul Tulcea creditul era finanţat de 12 sucursale de bănci (din care una franco-română): Banca Naţională a României; Banca Românească S.A.; Banca de Scont; Banca Sfatul Negustoresc (cu un capital de 15 milioane lei şi un fond de rezervă de 2.262.936 lei); Banca Tulcei (capital 4.500.000 lei şi fond rezervă 2.132.170 lei), Banca Dunărea (capital 25 milioane lei şi fond rezervă 5.217.612 lei); Banca Agricolă; Banca Creditul Nostru (capital 177.200 lei şi fond rezervă 8.041 lei) şi 4 sucursale ale Federalei Gurile Dunării, Băncii Plugarilor, Cooperativei Mircea Vodă, Cooperativei Temelia[225].

[224] S.J.A.N. Tulcea, *Fond Primăria Oraşului Tulcea, Serviciul Administrativ,* dosar 53, 1943-1944, f. 162.
[225] *Ibidem.*

2.2.5. Agricultura

În regiunea agricolă Tulcea existau 17 proprietari care aveau moşii sub 100 ha, suprafaţa totală însumând 1.098 ha[226].

În anul 1930 suprafaţa agricolă a judeţului Tulcea însuma 839.860 ha care se repartiza astfel: 242.913 ha teren cultivabil; 40.724 ha păşune; 458.490 ha neproductiv, inundabil, cariere şi drumuri; 4.051 ha vie; 406 ha diferiţi pomi fructiferi; 93.276 ha păduri.

În campania agricolă 1929-1930 suprafaţa de 242.913 ha teren arabil a fost cultivat după cum urmează: 5.037 ha grâu de toamnă, cu o producţie mijlocie de 600 kg/ha; 13.821 ha grâu de primăvară, cu o producţie de 500 kg/ha; 3.014 ha secară, cu o producţie de 600 kg/ha; 114.420 ha orz de primăvară, cu o producţie de 1.050 kg /ha; 30 ha orz de toamnă, cu o producţie de 1.050 kg/ha; 16.238 ha ovăz, cu o producţie de 880 kg/ha; 63.084 ha porumb, cu o producţie de 650 kg/ ha; 967 ha fasole, cu o producţie de 1.100 kg/ha; 417 ha rapiţă de toamnă, cu o producţie de 800 kg/ha; 7.782 ha rapiţă de primăvară, cu o producţie de 800 kg/ha; 1.307 ha cartofi, cu o producţie de 12.500 kg/1ha; 58 ha mazăre, cu o producţie de 1.100 kg/ha; 240 ha in, cu o producţie de 750 kg/ha; 8 ha cânepă, cu o producţie de 1.100 kg/ha; 1.366 ha mei, cu o producţie de 1.200 kg/ha; 7.557 ha dughie, cu o producţie de 1.050 kg/ha; 122 ha linte; 729 ha grădini zarzavat; 1.586 ha bostănărie; 441 ha diferite plante de nutreţ; 1.679 ha ogoare şi pârloage[227].

În raportul Camerei de Comerţ şi Industrie Tulcea, la capitolul agricultură se preciza faptul că s-au făcut progrese în creşterea suprafeţelor cultivate faţă de cele necultivate şi necultivabile, creşterea cantitativă a producţiei, în general, cât şi pe unitatea de măsură, îmbunătăţirea calităţii produselor, atât în ceea ce priveşte acurateţea, cât şi greutatea hectolitrică, îmbunătăţirea terenurilor de cultură la toate lucrările efectuate atât cu forţa manuală, cât şi mecanică, creşterea suprafeţelor cultivabile la plantele alimentare şi industriale, ceea ce a condus la o schimbare a sistemului de exploatare în viitor şi a comercializării producţiei agricole.

În ceea ce priveşte valorificarea produselor agricole şi îndrumarea comerţului de cereale şi vite, precum şi diferitele produse ţărăneşti, Camera de

---

[226] *Idem, Fond Consilieratul Agricol Tulcea*, dosar 29/1925, f. 20.

[227] *Idem, Fond Prefectura judeţului Tulcea, Serviciul Administrativ*, dosar 571/1931, f. 1-2.

Comerţ şi Industrie din Tulcea a avut o contribuţie majoră încă de la înfiinţarea ei. În perioada 1932-1936 tranzacţiile de cereale în oborul Tulcea erau de[228]:

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

Situaţia cerealelor în oborul Tulcea în cursul lunii decembrie 1937 se prezenta astfel: grâu vândut 15.000 kg, preţ minim 420 lei/kg şi maxim 480 lei/kg; orz vândut 1.007.400 kg, preţ minim 310 lei/kg şi maxim 335 lei/kg; porumb 27.000 kg, preţ minim 240 lei/kg şi maxim 260 lei/kg; in 2.400 kg, preţ minim 580 lei/kg şi maxim 700 lei/kg; rapiţă brună 2.400 kg, preţ minim 450 lei/kg şi maxim 500 lei/kg; ovăz 9.600 kg, preţ minim 280 lei/kg şi maxim 340 lei/kg; rapiţă galbenă 7.800 kg, preţ minim 350 lei/kg şi maxim 415 lei/kg; totalul cerealelor vândute 1.071.600 kg[229].

În oraşul Tulcea funcţionau firme, proprietăţi private, ce aveau ca preocupare comercializarea cerealelor: grecul Antippas I. Matei comercializa cereale, funcţiona din 1931; evreul Barşac Ionel făcea comerţ cu cereale, comercializa produse coloniale, făină şi avea şi o exploatare carieră de piatră, iar sediul îl avea în strada Basarabilor nr. 24; Gohman Sara comercializa făină şi cereale, avea sediul în strada Babadag nr. 1, firmă deschisă în 1931, radiată în 1948; Marcovici Moritz comercializa cereale şi făină, avea sediul în strada Basarabilor nr. 53, deschisă în 1931; Melano Hristu comercializa cereale şi deţinea o brutărie cu sediul în strada Isaccea nr. 59, funcţiona din 1931; Elisa I. Isac comercializa cereale, avea sediul în strada Regina Elisabeta nr. 62, firma înregistrată în Registrul profesioniştilor al Camerei de Comerţ şi Industrie Tulcea în anul 1932, radiată în anul 1946[230].

---

[228] *Buletinul Oficial al Camerei de Comerţ şi Industrie Tulcea*, Anul XXVII, Nr. 2, Tipografia Moderna, Tulcea, 1937, p. 19-32.
[229] *Buletinul Camerei de Comerţ şi Industrie din Tulcea*, 1936, p. 51.
[230] S.J.A.N. Tulcea, *Fond Camera de Comerţ şi Industrie Tulcea*, dosar 251/1947-1948, f. 75-95.

În anul 1939 oraşul Tulcea beneficia de 74 ha viţă-de-vie producătoare direct, 45 ha viţă indigenă şi 47 ha viţă altoită, producţia medie la ha fiind de 300-350 decalitri[231].

Conform statisticilor, oraşul Tulcea dispunea de uneltele agricole şi unelte cu tracţiune mecanică după cum urmează: 55 automobile, 2 autocare, 18 camioane, 1 tractor de arat, 1 maşină de treierat, 35 maşini de bătut porumb, 650 maşini de cusut, 85 maşini de scris, 152 tăvălugi de lemn, 170 pluguri cu 2 brazde, 185 pluguri cu 1 brazdă, 5 prăşitoare de porumb, 1.036 baroane de fier, 1.100 grape, 58 care cu boi, 1.250 căruţe cu cai, 186 căruţe cu 1 cal, 48 trăsuri, 18 gabriolete, 11 vânturătoare, 1.520 hamuri cu jug, 165 hamuri piept, 550 guri de ham[232].

Într-o dare de seamă realizată în anul 1948 de Inspectoratul Agricol Regional Constanţa se face o analiză detaliată asupra mutaţiilor ce au avut loc în cadrul proprietăţii funciare din judeţele Tulcea şi Constanţa, mutaţii generate de venirea aici a cetăţenilor români din Cadrilater[233]. Ca urmare a aplicării Tratatului de la Craiova, din 7 septembrie 1940, populaţia românească din judeţele Caliacra şi Durostor au abandonat: 204.672 ha teren arabil și 18.760 gospodării agricole. În total, din Cadrilater au fost evacuaţi 21.898 capi de familie, dintre care numai 18.919 au fost proprietari agricoli, restul fiind reprezentaţi de proprietari urbani, cetăţeni fără pământ sau funcţionari publici. În schimb, în urma evacuării populaţiei de origine etnică bulgară din judeţele Constanţa şi Tulcea au rămas: în judeţul Constanţa 58.413 ha teren agricol; în judeţul Tulcea 55.854 ha teren agricol. Total: 114.267 ha. În judeţul Constanţa 5.506 gospodării rurale, în judeţul Tulcea 6.268 gospodării rurale. Total: 11.774 gospodării rurale.

Conform circularei nr. 1.028 din 18 mai 1948 s-au obţinut următoarele rezultate: teren atribuit coloniştilor (arabil, grădini, vii, islaz): 117.115 ha; teren atribuit instituţiilor de stat: 6.343 ha; teren rămas disponibil: 19.034 ha; teren neproductiv: 3.328 ha; litigii şi schimbări: 906 ha. Total teren identificat şi măsurat: 146.726 ha[234].

Ca urmare, s-au stabilit în Dobrogea 12.863 colonişti, din care numai unui număr de 11.297 li s-au făcut acte de proprietate. Acestor colonişti li s-au dat 10.161 gospodării şi 2.162 locuri de casă, iar instituţiile de stat au fost

---

[231] *Idem, Fond Prefectura Judeţului Tulcea, Serviciul administrativ,* dosar 887/1939, f. 22.
[232] *Ibidem*, f. 21.
[233] *Idem, Fond Prefectura Judeţului Tulcea, Serviciul administrativ*, dosar 1948/1949, f. 70-71.
[234] *Ibidem*, f. 71-73.

înzestrate cu 217 case şi 36 locuri de casă. Au rămas disponibile 1.898 case şi 2.400 locuri de casă care s-au afectat fondului de reformă agrară, ca şi terenul disponibil de la colonizare. O parte din terenul arabil şi o serie de imobile rămase de la evacuaţii bulgari din Dobrogea s-au repartizat după cum urmează:

- în judeţul Tulcea: pentru ferma agricolă din comuna Mihail Kogălniceanu s-au repartizat 13 imobile şi 1.168 ha; pentru ferma agricolă din comuna Mircea Vodă s-au repartizat 3 imobile şi 1.150 ha; pentru ferma agricolă din comuna Casimcea s-au repartizat 3 imobile şi 418 ha teren arabil; pentru ferma agricolă din satul Caraibil, comuna Sarinasuf, s-au repartizat 3 imobile şi 27 ha teren arabil; pentru ferma agricolă din oraşul Tulcea s-au repartizat 2 imobile şi 72 ha teren de grădină; pentru ferma agricolă din localitatea Sarica Niculiţel s-au repartizat 6 imobile şi 78 ha vie[235].

Încheierea lucrărilor de punere în posesie a coloniştilor nu a însemnat şi stabilizarea proprietăţii funciare în Dobrogea. Începând cu luna martie 1948, conform directivelor Partidului Comunist, se declanşează procesul de colectivizare forţată a ţărănimii. Toţi proprietarii de pământ aveau să fie impuşi la plata unor cote, de cele mai multe ori exagerate, neplata acestora ducând la ani grei de închisoare. Pentru a evita aceasta, ţăranii, inclusiv cei colonizaţi între anii 1947-1948, încep să-şi predea pământul statului[236].

2.2.6. Creşterea animalelor

Creşterea animalelor a constituit al doilea capital agricol, pe lângă cereale, de aceea agricultorii trebuiau ajutaţi şi stimulaţi în exploatarea şi valorificarea acestui inventar viu. Creşterea animalelor a reprezentat astfel o altă ocupaţie de bază a populaţiei judeţului Tulcea.

Printre târgurile de animale mai importante din judeţ se număra şi cel din oraşul Tulcea. La 1 aprilie 1926, conform tabelului statistic, în oraşul 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, raţe - 1.485, gâşte - 503, curci - 187, alte categorii - 95[237].

După datele Serviciului veterinar al judeţului Tulcea situaţia numerică a animalelor, pe specii, în perioada 1932-1936 se prezintă astfel:

---

[235] *Ibidem*, f. 76.
[236] *Idem*, *Fond Tribunalului Judeţului Tulcea*, dosar 814/1949.
[237] *Idem*, *Fond Prefectura Judeţului 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 situaţia 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 preţul animalelor a fost în 1936 cu cca 30% mai ridicat comparativ cu anul 1930. Numărul de animale tăiate pentru consumaţia populaţiei 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 şi Babadag, iar destinaţia principală a vitelor vândute o formau Constanţa (pentru export) şi pieţele celorlalte oraşe limitrofe: Brăila, Galaţi şi Ismail (pentru consum)[238].

În ceea ce privesc preţurile principalelor articole din piaţa oraşului Tulcea, prezentăm câteva date privind variaţiunile preţurilor 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 poliţiei Tulcea la 1 ianuarie 1937 numărul animalelor crescute de populaţie era următorul: 1.156 cai; 1.216 boi; 2 bivoli; 5.098 oi; 368 capre; 289 porci; 2.968 catâri; 2.968 găini; 180 gâşte; 680 raţe; 115 curci; 952 porumbei; 98 stupi sistematici[240].

---

[238] *Buletinul Oficial al Camerei de Comerţ şi 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 Judeţului Tulcea, Serviciul administrativ,* dosar 774/1937, f. 63.

2.2.7. Subramuri meşteşugăreşti

În *Monografia Camerei de Comerţ şi Industrie Circa XI Tulcea,* întocmită şi publicată cu ocazia aniversării a 50 de ani de la realipirea Dobrogei la Patria Mamă, se făcea o analiză pe scurt a situaţiei oraşului şi judeţului Tulcea. În ceea ce priveşte evoluţia comerţului tulcean se preciza faptul că înainte de Primul Război Mondial, datorită calităţii şi cantităţii excelente a cerealelor – în special a orzului –, exportul era în plină afirmare. Nu se poate afirma acelaşi lucru pentru anul 1928, exportul având nevoie de sprijinul membrilor Camerei de Comerţ pentru a reveni la normal.

Lipsa căilor de comunicaţie 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 exploatării pescăriilor care, printr-un transport rapid, puteau evita inconvenientele transportului pe apă.

Printre bogăţiile solului judeţului şi oraşului Tulcea se înscriau cerealele, lemnul, peştele, stuful, precum şi carierele de piatră, în număr de peste 160, cu diferite denumiri, exploatarea unora dintre ele depăşind 80 de ani[241].

2.2.7.1. Subramura textile

Ceea ce a contribuit la dezvoltarea unei subramuri textile în oraşul Tulcea a fost în primul rând lâna, deoarece localnicii creşteau oi şi puteau pregăti materia primă acasă, urmând apoi bumbacul, inul şi cânepa. Având materia primă la îndemână, s-au deschis în oraşul Tulcea atât fabrici de frânghii şi scule pescăreşti, cât și ateliere de frânghii, covoare şi ţesătorii. Produsul finit al acestor fabrici depăşeau graniţele interne, astfel că în anul 1930 prin portul Tulcea au plecat în ţară şi străinătate 6.991 t frânghie[242].

„Fabrica de frânghie şi scule pescăreşti Efim Vladimirof”, cu sediul în strada Basarabilor, nr. 16 şi ateliere în strada Griviţei, nr. 54, funcţiona 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 Locală[243].

---

[241] ****Monografia Camerei de Comerţ şi Industrie Circa XI Tulcea*, Tulcea, 1928, p. 9-27.
[242] S.J.A.N. Tulcea, *Fond Căpitănia portului Tulcea*, dosar 33 /1929-1930, f. 183-184.
[243] *Buletinul Camerei de Comerţ şi Industrie Tulcea*, Nr. 2-4, 1932, p. 59.

În oraşul Tulcea funcţiona din 1922 „Fabrica de covoare D.A. Cosmeta”. În anul 1928 această fabrică avea 40 de angajaţi şi deţinea un capital de 15.000 lei aur[244].

În oraşul Tulcea existau 7 proprietari de darace, încă funcţionabile 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 Ştirbeţ cu sediul în strada Mahmudiei nr. 142[245].

15 La Cuza-Vodă Strada Ştefan-cel-Mare No. 15 alături de magazinul d-lui Iordan Dobreff 15

Se aduce la cunoştinţa Onor. public Tulcean, precum şi din întregul judeţ, că cu ocazia Sf. SĂRBĂTORI de PAŞTI

Marele magazin de Haine Gata

LA CUZA-VODA Tulcea Str. Ştefan-cel-Mare No. 15 alături de magazinul de coloniale al d-lui Iordan Dobreff sub Clubul Comercial

a adus un mare TRANSPORT de HAINE BUNE şi FRUMOASE confecţionate din stofele cele mai fine, şi după ultima modă, pentru BĂRBAŢI, DAME şi COPII, necruţând nimic pentru a satisface cerinţele Onor. mele clientele cât şi onor. public în general, mi-am asortat magazinul cu tot ce depinde de această branşă, pentru sezonul de PRIMAVARA şi VARA, precum:

Pardesiuri Englezeşti, fine
Costume Moderne, diferite calităţi şi culori, croite după ultima modă
Pardesiuri şi Pelerine de cauciuc impermiabile
Pantaloni separaţi, fine
Costume moderne pentru Băeţi
Costume de Sport şi Vânătrare
Hăinuţe pentru copii şi
Matroze Berlineze

Pe lângă aceasta am adus un mare asortiment de STOFE pentru COMENZI, din fabricile cele mai renumite şi vând cu metru cu preţuri reduse. Asemenea am adus un mare transport de MANTILE DE DAME pentru primavara, de Mătasă şi Alpaca, impermiabile şi englezeşti pe cari le vând cu preţuri fabulos de eftine.

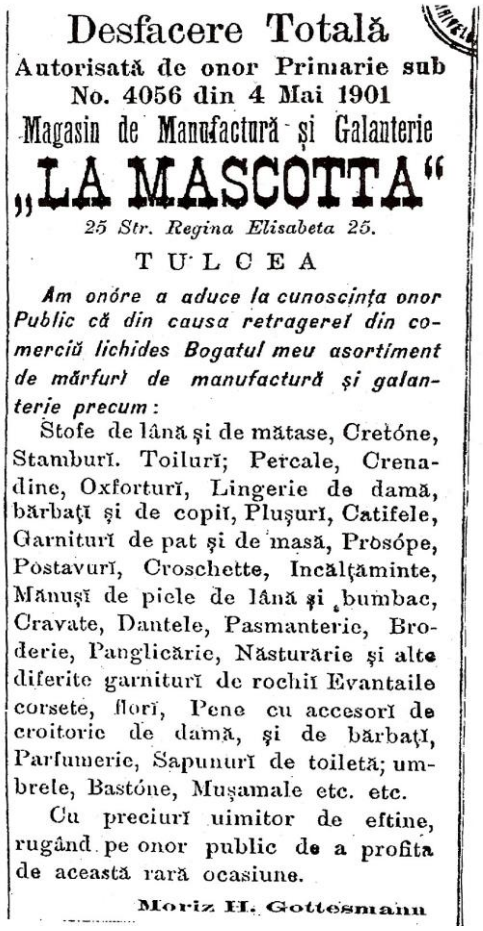
Rog deci pe Onor. public a nu cumpăra până ce nu va vizita magazinul meu spre a se convinge de calitatea şi preţurile mărfurilor.

Păstraţi bine adresa magazinului meu, care concurează cu celelalte similare de acéstă branşă.

Cu stimă,
M.O.ROSENTHAL
Strada Ştefan-cel-Mare No. 15

Nu cumpăraţi până nu veţi vizita magazinul La CUZA-VODA

TULCEA, STR. ŞTEFAN-CEL-MARE, 15 Sub Clubul Comercial şi Industrial alături de Magazinul d-lui Iordan Dobreff


Desfacere Totală
Autorisată de onor Primarie sub No. 4056 din 4 Mai 1901
Magasin de Manufactură şi Galanterie
„LA MASCOTTA“
25 Str. Regina Elisabeta 25.
TULCEA

Am onóre a aduce la cunoscinţa onor Public că din causa retragerei din comerciŭ lichides Bogatul meu asortiment de mărfurĭ de manufactură şi galanterie precum:

Stofe de lână şi de mătase, Cretóne, Stamburĭ. Toilurĭ; Percale, Crenadine, Oxforturĭ, Lingerie de damă, bărbaţĭ şi de copiĭ, Pluşurĭ, Catifele, Garniturĭ de pat şi de masă, Prosópe, Postavurĭ, Croschette, Incălţăminte, Mănuşĭ de piele de lână şi bumbac, Cravate, Dantele, Pasmanterie, Broderie, Panglicărie, Năsturărie şi alte diferite garniturĭ de rochiĭ Evantaile corsete, florĭ, Pene cu accesorĭ de croitorie de damă, şi de bărbaţĭ, Parfumerie, Sapunurĭ de toiletă; umbrele, Bastóne, Muşamale etc. etc.

Cu preciurĭ uimitor de eftine, rugând pe onor public de a profita de această rară ocasiune.

Moriz H. Gottesmann

---

[244] S. Lascu, *Din istoricul industriei româneşti interbelice. Principalele componente ale ramurilor de profil din Dobrogea (II)*, în „Pontica”, XX, Constanţa, Muzeul de Istorie Naţională şi Arheologie, 1987, p. 276.

[245] S.J.A.N. Tulcea, *Fond Prefectura judeţului Tulcea, Serviciul Administrativ*, f. 9.

„LA MILION“ Unicul magazin din oraş care ţine recordul magazinelor din străinătate

TULCEA, STRADA ELISABETA-DOAMNA (colţ cu str. Sf. Nicolae)

Pentru sezonul de vară am asortat magazinul meu cu tot ce e mai nou, precum:

Taftale pentru Rochii şi Bluze, Marchizet cu şi fără bordură, Sua-Ecriu, Rochii de broderii, Volaje p. rochii, Scharmez, Mouselin de lână Cotton, Batist, Lână şi Crepelinuri p. spălat, Panama, Lenajuri, Şeviot, Caşmir serge Stofă engleză, Mătăsuri, Saten Douchez pentru plăpumi, Saffo, Mesalină, Poinje, Etamină. Pânzeturi, Olandă, Chifon, Croidon, Gradel, Saten, Damascuri, Indian, Zifiruri, Picheturi, Cretoane, Nanghin, Perdele, Muşamale, Storuri, etc. — Lingerie p. Dame: Mare asortiment de jupoane, bluze, Matineuri, şorţuri, etc. Renumitele corsete P. D. Articole p. nunţi şi botezuri. Furnituri p. croitorie. — Lingerie pentru bărbaţi şi tot felul de articole de galanterie.

Vizitaţi deci cu toţii Magazinul „LA MILION“

Alte ateliere de croitorie şi darace de lână care au funcţionat în oraşul Tulcea şi au fost înregistrate în registrul profesioniştilor al Camerei de Comerţ şi Industrie Tulcea au fost: Penu N. Penu deţinea darac de lână şi tricotaj, înregistrat din anul 1941; Ştirbet D. Nicolaie deţinea darac de lână şi atelier de fierărie în strada Mahmudiei nr. 142, înregistrat din anul 1938; Mive Şfarteman deţinea atelier croitorie; Pavel Brislov deţinea atelier croitorie numit ”Universala”; Marcu Goldemberg, Rafail Herscovici, Petru Boicobff deţineau ateliere de croitorie; Apostălescu Dumitru zis Vill deţinea croitorie în strada Babadag, înregistrat din 1931, atelierul a fost radiat în 14 mai 1946; Mironov I. D. Pavel, deţinea croitorie cu sediul în strada Regina Elisabeta nr. 70, înregistrată din anul 1938; Ifrim Vladimirov deţinea o fabrică de frânghie; Talaşcovici Arnold deţinea atelier de frânghie în strada Mircea Vodă nr. 67, înregistrată din 1932; Iani Caragioglu fabrica covoare; Hrirsch I. Clara deţinea firmă de manufactură, haine gata, pălării, şepci bărbăteşti şi galanterie cu sediul în strada Babadag nr. 30 înregistrată din anul 1931; Pivnicov Gr. Dionisie comercializa îmbrăcăminte şi obiecte bisericeşti în strada Regina Elisabeta nr. 42, apoi s-a mutat în strada 23 August nr. 38, înregistrată din anul 1931; Zilberman Bernard comercializa stofe şi manufactură, lânărie în strada Regina Elisabeta nr. 76 apoi s-a mutat în aceeaşi stradă la nr. 78, înregistrată din anul 1931; Schwartz Avram deţinea atelier croitorie şi stofe în strada Regina Elisabeta, înregistrată din anul 1931[246].

[246] S.J.A.N. Tulcea, Fond Camera de Comerţ şi Industrie Tulcea, dosar 251/1947-1948, f. 75-95.

2.2.7.2. Subramura pielărie

Cea mai importantă şi cunoscută întreprindere de prelucrare pielărie din judeţul Tulcea era „Fabrica de tăbăcărie Talpa”. Deschisă în Tulcea din anul 1919, această fabrică era sucursala a S.A. Talpa din Bucureşti.

În anul 1926 sucursala din Tulcea avea un număr de 86 angajaţi cu ajutorul cărora reuşea să producă 10.000 kg talpă, 5.000 kg piele şi 5.000 perechi opinci pe săptămână[247].

În 1928 a fost ridicată o construcţie specială (de beton) pentru cazanul cu aburi şi 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 valţuri de presat talpă.

Producţia fabricii s-a mărit considerabil, fiind apreciată ca un element de prim ordin în viaţa economică şi industrială a oraşului Tulcea, contribuind la înlăturarea, aproape în întregime, a şomajului acestui oraş. În 1936 forţa motrice ajunsese la 260 C.P., numărul lucrătorilor la 250[248].

În anul 1943 suprafaţa clădirilor şi a terenului însuma 19.666 mp, cu o valoare de 9.219.058 lei; maşinile şi instalaţiile erau evaluate la suma de 14.544.723 lei[249]. Ca materii prime erau folosite pieile brute, extractele tenante din care se confecţionau talpa, blancul, iuftul, meşina, opincile şi sevrele.

---

[247] S. Lascu, *op. cit*., p. 275.

[248] ****Indicatorul industriei româneşti*, Bucureşti, 1925, p. 125.

[249] S.J.A.N. Tulcea, *Fond Prefectura judeţului Tulcea*, *Serviciul administrativ*, dosar 1149 /1943, f. 32.

Producţia fabricii s-a menţinut la nivelul cantitativ superior până în anul 1939 când sursele de materii prime s-au blocat, au scăzut şi s-au raţionalizat, devenind total insuficiente pentru forţa motrică şi capacitatea de producţie a fabrici. Numărul personalului a scăzut la 37 lucrători, iar cel de conducere şi auxiliar la 7 persoane.

Situaţia producţiei (pe bucăţi) a pieilor lucrate în perioada 1938-1942 şi 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 îşi încetează activitatea, muncitorii sunt transferaţi la centrala S.A.R. Talpa din Bucureşti. Din lipsa materiilor prime, este închis şi magazinul de încălţăminte Talpa situat pe strada Regina Elisabeta nr. 79[250].

În registrul profesioniştilor al Camerei de Comerţ şi Industrie Tulcea au fost înregistrate cismării, curelării, hămurării după cum urmează: ateliere de cizmărie deţineau Filip Asadur; Zeilic Zilberman; Şmil 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; Ştefan Cazacof; Ivan Ivanof; Petcu Niculai; Veliciu Dumitrof; Radu Stamate; Dumitru Munciu; Niculai Dobre; Storr Dimisiageghim; Iani Cuzagioglu; armeanul Bodrighian Rupen cu sediul în strada Babadag nr. 14, înregistrată

Vechiul magazin şi atelier de încălţăminte
al - D-lui I. NICOLAU
„LA CISMA DE AUR"
Tulcea — Str. Elisab. Doamna — Tulcea
Aduce la cunoştinţa întregului public atît din oraş cît şi din judeţ, că pentru sezonul de vară, este asortat cu tot felul de încălţăminte pentru Dame, Bărbaţi şi Copii, lucrate numai în propriul atelier, după ultimele capricii ale modei. Comenzile se execută prompt, din cel mai fin material adus din străinătate, şi cu preţurile convenabile.
Rugăm vizitaţi atelierul de încălţăminte „La cisma de aur" I. Nicolau.

[250] *Idem, Fond Căpitănia Portului Tulcea*, dosar 33 /1929-1930, f. 183.

din anul 1931; Baciu Andrei cu sediul în strada Ştefan cel Mare 37, înregistrat din 1932; Zilberman Smil cu sediul în strada Babadag nr. 36, înregistrat din 1931, radiată în 1949; Peta Gheorghe deţinea atelier încălţăminte şi cizmărie în strada Regina Elisabeta nr. 98, înregistrat din 1931; Stoia Cristea deţinea cizmărie în strada Regina Elisabeta nr. 82, înregistrat din 1932; Ignat Amorţitu deţinea curelăria cu sediul în strada Basarabilor nr. 44; Sârbu G. Niculina deţinea atelier curelărie în strada Concordiei nr. 2, înregistrat din 1938.

Hămurării deţineau Petre I. Norin, Ignat Amorţitu, Gavrilă Sârbu, Gheorghe Stănescu, Negip Suliman. Dascălu I. Constantin deţinea atelier hămurărie şi curelărie pe cont propriu cu sediul în strada Mahmudiei nr. 8; Ivanov Eftimie deţinea hămurărie în strada Babadag nr. 29, înregistrată din 1938.

Proprietari de opincării în Tulcea erau fraţii Iordanof şi Gheorghe H. Veliciu; Alaicescu A. Ilie deţinea magazin de încălţăminte şi galanterie cu amănuntul în strada Regina Elisabeta nr. 19, înregistrat din 1944; Bespalencu D. Iacob comercializa căciuli şi deţinea atelier de cojocărie cu sediul în strada Basarabilor nr. 25, înregistrat din1939; Buzoianu Gheorghe deţinea ateliere de pielărie, opincărie şi tăbăcărie în strada Portului; Burlacu T. Tănase deţinea tăbăcărie, opincărie, cizmărie şi pielărie cu amănuntul cu sediul în strada Portului 9; Dumitriu D. Mihail comercializa încălţăminte de gata şi deţinea un atelier de cizmărie în strada Ferdinand nr. 2, înregistrat din 1945; Gheorghe Simion deţinea un atelier cojocărie cu sediul în strada Regina Elisabeta nr. 112, înregistrat din 1940; Grigore D. Anton comercializa pielărie şi accesorii de încălţăminte cu sediul în strada Regina Elisabeta[251].

[251] *Idem, Fond Camera de Comerţ şi Industrie Tulcea*, dosar 251/1947-1948, f. 75-95.

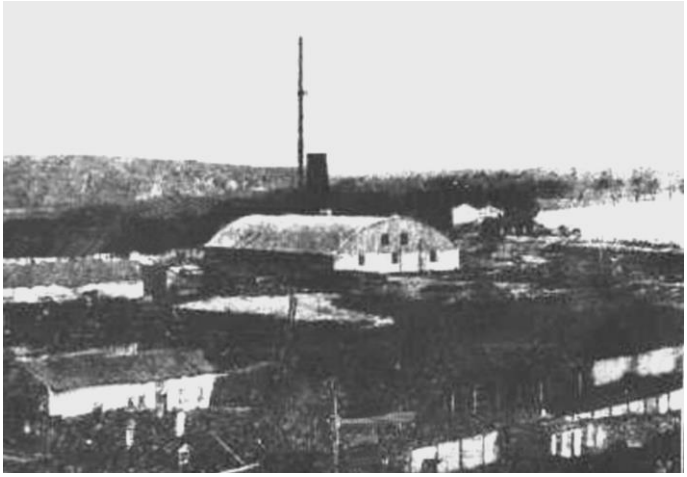
2.2.7.3. Subramura prelucrarea lemnului

În condiţiile în care existau însemnate suprafeţe 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 oraşul Tulcea. Fabrica a fost parţial distrusă în timpul Primului Război Mondial, dovadă stând documentele de arhivă care păstrează cererea domnului Alexe Avramide pentru repunerea în funcţiune a fabricii de cherestea, cerere înregistrată de către Consiliul de Igienă al Judeţului Tulcea în data de 27 mai 1919. Proprietarul solicita permisiunea pentru reconstruirea şi punerea în funcţiune a fabricii de cherestea şi morii pentru măcinat cereale, situate în oraşul Tulcea, strada Isaccea, în apropierea malului Dunării. Pentru o bună funcţionare fabrica şi moara trebuiau să îndeplinească câteva condiţii: ”atât curţile unde staţionau căruţele, cât şi interiorul morii trebuiau să fie pietruite sau pavate; să aibă în dotare o pompă pentru incendiu; deşeurile să fie transportate în locurile amenajate din afara oraşului; să aibă latrine igienice; să existe depozit pentru benzină, construit din piatră sau cărămidă, departe de localul instalaţiei”[252].

În anul 1940 Fabrica de cherestea a lui Alexe Avramide, preluată de către fiul cel mare al acestuia Adrian Avramide, funcţiona cu 34 muncitori calificaţi

[252] *Idem, Fond Prefectura Judeţului Tulcea*, dosar 111/1919, f. 15.

şi 4 necalificaţi. 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 funcţiona una mai mică, cu proprietar evreu, Smil Haimonovici; avea 8 lucrători[253].

Dintr-un raport al Căpităniei Portului aflăm că în 1931 în Tulcea existau 8 ateliere de construit bărci şi poduri plutitoare: Henofont Vidiniev, cu sediul în strada Portului nr. 2, înregistrată în 1931, radiată în 1946; Andrei Bogacev; Evrofei Vicolov deţinea atelier de construcţie bastimente cu sediul în strada Portului nr. 29, înregistrat în 1943, radiat în 1946; Pimen Graciov, Aeji Mateev, Chersan Timofei, Teopent Ivanov, Haralambie Armarachis[254]. Pe lângă Administraţia Pescăriilor Statului funcţiona atelierul de bărci al lui Evanghelie Malizis[255].

În perioada 1931-1935 din pădurile oraşului Tulcea s-au exploatat şi comercializat materiale lemnoase de lucru în cantitate de 6.560 mc; materiale de foc de diferite esenţe în cantitate de 97.218 mc, crăci grămezi 7.766 mc, butuci 793 mc, valoarea tuturor materialelor exploatate şi comercializate reprezentând suma de 5.043.502 lei[256].

Registrele profesioniştilor aparţinând Camerei de Comerţ şi Industrie Tulcea menţionează în oraş ateliere de tâmplărie, cherestea şi mobilă. Astfel de ateliere deţineau Sandi Korbuli, Niculai Dobre, Froica Leibovici, David

---

[253] *Idem*, *Fond Camera de Muncă*, dosar 110/1940-1941, f. 90.
[254] *** *Buletinul Camerei de Comerţ şi 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 Comerţ şi 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 şi deţinea atelier tâmplărie în strada Sf. Nicolae nr. 46, din 1938 mutat sediul în strada Basarabilor nr. 39; Bercovici S. Isac deţinea depozit de cherestea în strada Isaccea nr. 116, înregistrat din 1938; Leibovici Luci deţinea depozit cherestea în strada Isaccea, înregistrat din 1931, radiat în 1946; Nichifora D. Constantin deţinea atelier tâmplărie, mobile, binale, geamuri şi coloniale în strada Babadag nr. 17, înregistrat din 1932; Popovici Nichifor deţinea atelier de dogărie în strada Eminescu nr. 21, înregistrat din 1931; Popa N. Sandu deţinea atelier de dogărie în strada Isaccea nr. 57, înregistrat din 1931[257].

2.2.7.4. Subramura prelucrarea produselor chimice

În oraşul Tulcea nu putem spune că s-a dezvoltat o industrie de prelucrare a produselor chimice, documentele arhivistice menţionează câţiva proprietari care fie produceau sau doar comercializau diferite produse care aveau legătură cu industria chimică.

„Fabrica de săpun şi derivate al Ancăi Dragomirescu” avea sediul pe strada Regina Elisabeta nr. 172, înregistrată în registrul profesioniştilor al Camerei de Comerţ şi Industrie Tulcea din anul 1943; „Fabrica de săpun şi 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, funcţiona din anul 1928; „Atelierul de lumânări a lui Alecsandru Borşaş”; Comşa Dumitru deţinea o spălătorie chimică în strada Isaccea nr. 145, radiată în 25 iunie 1948[258].

2.2.7.5. Subramura prelucrarea ceramicii şi a materialelor de construcţii

În ceea ce priveşte materia primă necesară dezvoltării unei asemenea industrii, pe teritoriul judeţului Tulcea se găsea din abundenţă argilă, piatră calcaroasă, granit, caolin acestea contribuind la dezvoltarea unei industrii meşteşugăreşti în domeniul ceramicii şi al materialelor de construcţii. În perioada 1919-1948 în oraşul Tulcea existau următoarele ateliere: Rutta Felice deţinea atelier sculptură în marmură şi construcţii, în strada Isaccea, nr. 79, înregistrat din anul 1931; Iacobini Paul deţinea fabrică de cărămidărie, vărărie, olărie smălţuită şi derivatele lor, în strada Isaccea, de asemenea, mai deţinea atelier de fierărie, vopsitorie şi 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 Comerţ şi Industrie Tulcea*, dosar 251/1947-1948, f. 75-95.
[258] *Ibidem.*

Anastasia comercializa sobe de teracotă şi 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 deţinea atelier sculptură în piatră şi construcţie în strada Basarabilor, nr. 169, înregistrat din 1944; Filip I. Petre deţinea atelier de olărie şi smalţ, tinichigerie în strada Babadag, înregistrat din anul 1941; Ghenaf Gheorghe deţinea atelier olărie şi tinichigerie în strada 23 August, nr. 90, înregistrat din 1931; Gheroghiu Iancu deţinea atelier de olărie, vărărie şi tinichigerie în strada Babadag, nr. 13, înregistrat din anul 1931; Stalide Mihail deţinea atelier de olărie, vărărie, cărămidărie în strada Isaccea, nr. 178, s-a mutat la nr. 177 din 25 iunie 1931[259].

2.2.7.6. Subramura prelucrarea materiilor prime

În oraşul Tulcea deţineau fabrici de mezeluri Herman Elias, cu sediul în strada Isaccei, 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 şi deţinea bodegă în strada Regina Elisabeta; Calciu Gr. D. Anastasia deţinea băcănie şi mărunţiş, firmă înregistrată din anul 1935; Doiciu I. Iordan deţinea măcelărie în Piaţa Sf. Gheorghe, Ghereta 9 din 1942; Petala Nicolae deţinea măcelărie în strada Mahmudia, nr. 58, înregistrată din anul 1931; Vergati Iani deţinea băcănie în strada Isaccea, nr. 29, s-a mutat în strada Isaccea, la nr. 19, înregistrată din 1931; Vihristenau Gavrilă deţinea băcănie şi mărunţiş în Piaţa Sf. Gheorghe, înregistrată din anul 1931, radiată în 1949[260]. La aceeaşi adresă funcţiona şi Societatea Cazacof, cu 10 lucrători şi un capital investit de 11.000 lei aur. Această societate confecţiona sobe şi cazane diverse de tablă[261].

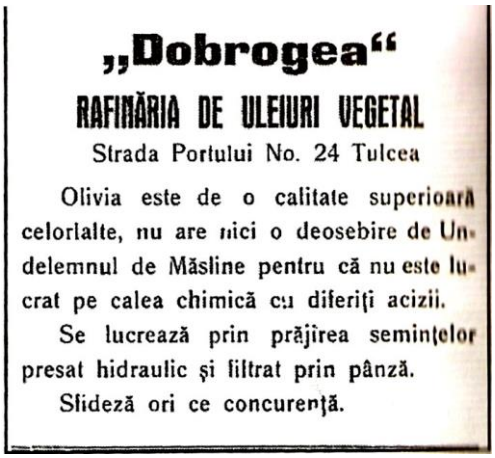
[259] *Ibidem.*
[260] *Ibidem.*
[261] O.O. Şeitan, *op. cit.*, p. 52.

2.2.7.7. Subramura morărit

Sezonov Alexe deţinea o moară de măcinat porumb în strada Libertăţii, nr. 60, înregistrată din anul 1935. Moara „Progresul”, cu presă de ulei, proprietate a lui Mihai Delly, funcţiona pe strada Isaccei, nr. 118. Dănilă Gridin deţinea fabrică de uleiuri vegetale cu sediul în strada Isaccea, nr. 112, înregistrată din anul 1939. Moara cu presă de ulei a lui Sava Maslaev şi a lui Terente Lisov a fost înfiinţată în 1921.

Grigore Hrisafi deţinea brutărie şi moară în strada Isaccea, înregistrată din anul 1931, radiată în 1948. Cernevscu Pavel deţinea fabrică de ulei în strada Isaccea, nr. 102, înregistrată din anul 1931. Hrisafi Gheorghe deţinea presă de ulei ţărănească şi moară de măcinat în strada Isaccea, nr. 127, înregistrată din anul 1941[262]. Ihil Simionovici şi Gh. Lichiardopol deţineau o moară cu sediul în strada Babadag, nr. 58[263].

Avram Sezonov, Ihil Simionovici, Ichim Serghei Gridm, Sava Masleev Terente deţineau moară de făină şi ulei; Adrian Avramide, Ion Ruse, Isidor Melente, Simion Bogacior deţineau moară de făină[264].


„Dobrogea“

RAFINĂRIA DE ULEIURI VEGETAL

Strada Portului No. 24 Tulcea

Olivia este de o calitate superioară celorlalte, nu are nici o deosebire de Undelemnul de Măsline pentru că nu este lucrat pe calea chimică cu diferiţi acizii.

Se lucrează prin prăjirea semințelor presat hidraulic şi filtrat prin pânză.

Slideză ori ce concurenţă.

2.2.7.8. Subramura panificaţie şi paste făinoase

Dimovici Blagai deţinea brutărie în strada Babadag, nr. 88, înregistrată din anul 1931, radiată în anul 1948; Dimciu Garafil deţinea brutărie, lăptărie şi

[262] S.J.A.N. Tulcea, *Fond Camera de Comerţ şi Industrie Tulcea*, dosar 251/1947-1948, f.75-95.

[263] Stoica Lascu, *Din istoricul industriei româneşti interbelice. Principalele Componente ale ramurilor de profil din Dobrogea (I),* în „Pontica”, XIX, Muzeul de Istorie Naţională şi Arheologie Constanţa, 1986, p. 215-216.

[264] S.J.A.N. Tulcea*, Fond Prefectura Judeţului Tulcea, Serviciul Administrativ*, dosar 532/1930, f. 13.

delicatese în strada Regina Elisabeta, nr. 62, înregistrată din anul 1941; Nedelcu Teodor deţinea brutărie în strada Buna Vestire, nr. 51-53, înregistrată din anul 1931, radiată în anul 1946; Petruş Dimciu deţinea făinărie, brutărie, manufactură, galanterie şi comision în strada 14 Noiembrie, nr. 2, înregistrată din anul 1931, radiată în 1946; Ursache Andrei comercializa covrigei şi simigerie cu sediul în strada 23 August, nr. 120, înregistrată din 1942; Arnăutu Cristache deţinea 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. Albanezul Atanasovici Stoian deţinea brutărie în strada Mahmudiei, nr. 1, radiată în 1948; Andrei I. Andrei deţinea brutărie pe cont propriu în strada Victoriei, nr. 53, radiată în 1948[265].

În documentele de arhivă se păstrează ordonanţa emisă de Primăria Tulcea, nr. 2715 din 29 mai 1944, în care se precizează preţurile care trebuiau practicate de către comercianţii de pâine şi 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 şi să se vândă 6 zile pe săptămână, câte 300 grame pâine pentru fiecare persoană pe zi şi numai pe bază de cartelă. Lunea nu se va fabrica şi nici nu se va vinde pâine populară. Pâinea trebuia să fie fermentată, frământată, coaptă şi ştanţată cu iniţialele fiecărui brutar. Verificarea pâinii se va face la orice oră din zi, vânzarea pâinii începând numai după ora 6 dimineaţa, iar brutăriile vor fi deschise numai până la ora 14, pentru control şi evitarea aglomeraţiei.

Pâinea care nu avea greutatea corespunzătoare şi cea prost fabricată se confisca, iar brutarul şi vânzătorul erau daţi în judecată penală pentru delictul de înşelăciune şi speculă ilicită; patronii brutari şi vânzătorii erau obligaţi să se poarte cuviincios cu cumpărătorii”[266].

[265] *Idem, Fond Camera de Comerţ şi Industrie Tulcea*, dosar 251/1947-1948, f. 75-95.
[266] *Idem, Fond Primăria Oraşul Tulcea, Serviciul administrativ*, dosar 53, 1943-1944, f. 83.

2.2.7.9. Apele gazoase

Societatea anonimă pe acţiuni *Unirea*, fabrica de băuturi gazoase şi minerale Tulcea, înfiinţată în 17 mai 1907, avea sediul în oraşul Tulcea, pe strada Isaccei, nr. 91. Numărul acţiunilor la înfiinţarea societăţii a fost de 20.000 lei, împărţit în 100 lei bucata nominal fiecare. În 23 februarie 1912 capitalul social al societăţii creşte la 60.000 lei, prin emisiunea a 300 acţiuni în valoare de 100 lei fiecare. În anul 1924 capitalul societăţii creşte la 500.000 lei, iar în anul 1940, capitalul societăţii va atinge valoare de 1.000.000 lei.

În anul 1939 producţia 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, producţia pentru anii menţionaţi s-a ridicat la 399.000 litri băuturi gazoase, cu un venit brut încasat în valoare totală de 11.318.310 lei[267]. Din bilanţul 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 şi profitului însemna 708.396 lei; un total pasiv de 2.618.869 lei[268].

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 şi comerţul cu ape gazoase în strada Babadag, nr. 88, înregistrat din 1931 şi Ecmegian Armenac deţinea Fabrică de ape gazoase la aceeaşi adresă.

Albu Enache comercializa băuturi spirtoase şi deţinea 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 Judeţului Tulcea, Serviciul Administrativ*, dosar 532/1930, f. 13.

Arnăutu I. Aurel comercializa băuturi spirtoase şi deţinea restaurant în strada Isaccea, nr. 37, înregistrat din anul 1936; Bublica M. Iacob comercializa băuturi spirtoase în strada Ştefan cel Mare, înregistrat din anul 1935; Balzache Nicolae comercializa băuturi spirtoase şi deţinea restaurant, căşărie în strada Regina Elisabeta 14, avea sucursală în comuna Ciucurova, judeţul Tulcea, înregistrat din anul 1931. Angelica A. Arbacu deţinea cafenea şi ceainărie în strada 23 August, nr. 12, mutată în strada Regina Elisabeta, nr. 14, înregistrată din 1939, radiată în 1948; rusul Başnencu Simion deţinea ceainărie şi cafenea în strada Mahmudiei, nr. 110, înregistrat din anul 1931; Covaliu Constantin comercializa băuturi spirtoase şi deţinea birt în strada I.C. Brătianu, nr. 1, înregistrat din anul 1931[270].

2.2.8. Tipografiile

Ramura tipografică a fost bine reprezentată în Dobrogea, astfel că în judeţ au funcţionat 4 tipografii mai mari.

Tipografia „Dunărea" a scos prima publicaţie în 1931, dar nu a avut o activitate prea bogată. În anul 1948 a fost naţionalizată, proprietarul de atunci fiind M. Cazanegra.

Cea mai importantă dintre tipografii a fost „Dobrogea", cu prima publicaţie în 1884 şi ultima în 1935, proprietarii acestei tipografii fiind Sava Sonav şi Crum Doncev.

[270] *Idem, Fond Camera de Comerţ şi Industrie Tulcea,* dosar 251/1947-1948, f. 75-95

Tipografia „Moderna”, pe strada Carol, nr. 3[271], proprietar Panait P. Dumitriu, a funcţionat între anii 1921-1948.

Tipografia „Curierul Tulcei” a făcut posibilă apariţia mai multor publicaţii în perioada 1925-1935[272].

Din situaţia întocmită de Camera de Comerţ şi Industrie Tulcea pentru anul 1946-1947 privind întreprinderile comerciale care se ocupau cu fabricarea şi vânzarea cărţilor poştale ilustrate (librării, tipografii, depozite ziare) constatăm că în oraşul Tulcea funcţionau 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 şi 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 şi depozitul de ziare a lui Timofei A. Grigore din strada Regina Elisabeta, nr. 57[273].

[271] *Ibidem*, dosar 339/1926, f. 53.
[272] S. Lascu, *op. cit.*, p. 285.
[273] S.J.A.N. Tulcea, *Fond Camera de Comerţ şi Industrie Tulcea*, dosar 13/1946-1947, f. 39.

Unii dintre comercianţi îşi diversifică activitatea, adăugându-şi pe lângă librărie şi articole de bazar. Astfel, în 1947 în judeţul Tulcea se constată existenţa a 10 comercianţi care deţineau firme înscrise la registrul comerţului, profil librărie şi articole de bazar: Sotir C. Tutuianu, 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. Niculae, nr. 25; Marcovici M. Sara, Tulcea, strada Basarabilor, nr. 40; Timoftei A. Grigore, Tulcea, strada Regina Elisabeta, nr. 57; Gavrilă Verdeş, Tulcea, strada Regina Elisabeta, nr. 87[274].

În oraşul Tulcea funcţionau diverse ateliere cu preocupări la fel de diversificate: ateliere de mecanică, căruţărie, fierărie, tinichigerie, rotărie, potcovărie, atelier argintărie, ceasornicărie, ateliere fotografice[275].

Pe lângă aceste ateliere, în oraş s-au deschis mai multe magazine care comercializau diverse mărfuri şi produse, precum unelte agricole, maşini agricole, maşini de cusut, de tricotat, produse coloniale, articole de sticlărie, galanterie şi parfumerie, fierărie şi manufactură, băcănie[276].

---

[274] *Ibidem*, f. 14.

[275] Ateliere de mecanică deţineau Andrei Petrovici, Mihail Dely, Gheroghe Vultureanu; atelier căruţărie deţineau Teodor Pânzaru, Niculai Zgulea, Andrei Ivanov; atelier fierărie deţineau 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 deţinea atelier de fierărie şi vopsitorie în strada Ştefan cel Mare, înregistrat în 1931; atelier tinichigerie deţineau Petcu Baiof, Onames Iahchizian, Boris Gh. Gheorghief, Aron Goldşmid, Ioan Bibblam, Ialman Gromberg, Solomon Goldşteni; atelier rotărie deţineau Atanase Lungu, Gheorghe Lofni; atelier potcovărie deţinea Vasile Cristea; Constantinescu G. Vasile deţinea un atelier de vulcanizat în strada Carol 38, înregistrat din anul 1931; Popa D. Simion deţinea atelier argintărie în strada Griviţei, nr. 14, înregistrat din 1931. Sarchizian Ovanez deţinea atelier ceasornicărie în strada Regina Elisabeta nr. 42, înregistrat din 1931; Wich Iosif deţinea atelier fotografic în strada Frumoasă nr. 3, înregistrat din 1943, radiată în 1948; Teişanu Nicu deţinea atelier fotografic în strada Regina Elisabeta nr. 86, înregistrat din anul 1931.

[276] *Idem, Fond Camera de Comerţ şi Industrie Tulcea*, dosar 251/1947-1948, f. 75-95. Crăciun Ivan comercializa unelte agricole, maşini agricole, maşini de cusut, de tricotat şi accesorii pentru maşini, sediul se afla în strada Ştefan cel Mare nr. 59, înregistrat din anul 1931; Comercializau produse coloniale Avramescu Ion în strada Libertăţii nr. 22, înregistrat în 1935, radiat din 21.01. 1948; Alexe P. Ioan în strada Eternităţii, înregistrat din 1938; Anghel P. Pintilie comercializa coloniale, articole de sticlărie cu amănuntul în strada Griviţei, 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, căşărie, brânzărie în strada

Din statisticile realizate de către poliţia Tulcea cu privire la situaţia magazinelor, depozitelor, atelierelor, imobilelor, întreprinderilor existente în oraş, constatăm că funcţionau următoarele: 1 bibliotecă, 1 societate culturală, 1 societate anonimă, 2 drogherii, 3 farmacii, 5 restaurante, 84 cârciumi, 6 hoteluri, 13 cafenele, 126 băcănii, 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 şcoli primare, 4 şcoli secundare, 14 biserici, 1 sinagogă, 2 geamii, 4786 case de locuit, 620 grajduri de vite, 380 grajduri pentru furaje, 131 magazii 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 piatră[277].

Din statistica preţurilor pe anul 1938 realizată în oraşul Tulcea putem observa preţurile fixate pentru comercializarea produselor alimentare de origine animală şi vegetală, îmbrăcăminte şi încălţăminte, combustibil:

Babadag nr. 24, înregistrată din 1941, radiată 1948; Aslan Paraschiva comercializa produse coloniale şi făină cu amănuntul în strada Basarabilor 20, înregistrat în 1943 şi radiat în 1948; Aslan D. Gheorghe comercializa galanterie, parfumerie, articole de toaletă şi 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 deţinea cafenea, cofetărie şi lăptărie în strada 23 August nr. 39, înregistrată din 1938; Abdula Selatin deţinea brăgărie, bombonărie în strada Babadag nr. 38, radiat în 1945; Albert Avramide deţinea firmă de exploatare teatru şi cinema, băuturi spirtoase în strada Carol I, nr. 31, înregistrat din 1935, radiat în 6 iunie 1946; Scultety I. George, exploatator de cinema de teatru în strada Carol nr. 31, radiat în 1946; Aslan G. Ecaterina comercializa manufactură, galanterie şi articole de toaletă în strada Regina Elisabeta nr. 85, înregistrată din 1941, radiată în 1948. Grecul Bairamoglu Iani comercializa manufactură, galanterie, bumbacuri în strada Regina Elisabeta, înregistrată din 1931, radiat 1947; Alexandru Iancu comercializa galanterie şi mărunţiş în strada Griviţei nr. 4, înregistrat din 1942; Christodorescu M. Valentina comercializa articole de electricitate, aparate radio şi piese, articole de menaj, geamuri cu amănuntul în strada Regina Elisabeta nr. 15, din 1947; Frizerii deţineau Ţuţuianu Dumitru în strada Babadag nr. 10, înregistrat din 1931 şi Ţuţuianu Gr. Ştefan în strada Basarabilor nr. 43, înregistrat din 1931; Farmacii deţineau Drăghici V. Aglaia, înregistrată din anul 1931, radiată în 1947; Coca Zsmen L. Feingold deţinea farmacie, comercializa articole de igienă şi cosmetice în strada 23 August nr. 104, înregistrat din 1935, mutat din strada Regina Elisabeta nr. 106.

[277] *Idem, Fond Prefectura Judeţului 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; şuncă fiartă, jambon – 1 kg/60 lei; mezeluri – 1kg/48-60 lei; crenvurşti – 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; caşcaval grecesc – 1 kg/60 lei; ouă proaspete - 100 buc./250 lei; crap – 1kg/24-32 lei; somn – 1 kg/22-28 lei; şalău – 1kg/32-40 lei; găină – 1 buc./45-50 lei; gâscă – 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 ţărănesc – 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; oţet 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 lei[278].

- încălţăminte şi îmbrăcăminte: mosor cu aţă albă – 1buc/8-9 lei; crêpe de China indigen – 1m/75-80 lei; americă indigenă – 1m/24-42 lei; şifon indigen – 1m/28-48 lei; indian indigen – 1m/24-40 lei; zefir indigen – 1m/24-38 lei; cămăşi bărbăteşti – 1buc/200-600 lei; stofă de haine – 1m/300-900 lei; pantofi bărbăteşti – 1 pereche/300-750 lei; pantofi damă – 1 pereche/200-650 lei; ciorapi bărbăteşti – 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 uşoară – 1 litru/11-12 lei.

- diverse: alcool rafinat – 1litru/100 lei; pastă de dinţi – 1buc./14-24 lei; săpun de toaletă – 1buc./6-25 lei; săpun de rufe – 1kg/24-28 lei; sodă pentru rufe – 1kg/6 lei[279].

Oraşul Tulcea avea un cinematograf în centru şi câteva la periferie, preţul unui bilet la cinematograful de la periferie fiind de 12 lei la galerie.

---

[278] *Idem, Fond Prefectura Judeţului Tulcea, Serviciul administrativ*, dosar 887/1939, f. 6.
[279] *Ibidem.*

Preţul unei curse obişnuite cu trăsura în oraş era de 20-30 lei, iar cu taximetrul costa 25-40 lei.

Preţul unui kilowatt oră de electricitate la particulari 11 lei, iar, la comercianţi 13 lei. Preţul confecţionării unui costum bărbătesc la un croitor, cu stofa clientului şi cu furniturile croitorului, costa 800-1.200 lei. Preţul confecţionării unei rochii obişnuite la croitoreasă, cu stofei clientei, costa 200-600 lei. La bărbier preţul unui tuns era între 8-12 lei, preţul unui ras era 8-12 lei, preţul unui coafat era 25-30 lei. Preţul unei pălării de damă, model obişnuit, era între 150-250 lei, preţul unei pălării bărbăteşti, de fetru, între 250-400 lei.

Reparaţiile de încălţăminte, cuprinzând reparaţii tocuri şi pingele, cele bărbăteşti aveau preţuri de 100 lei, cele de damă preţuri de 60-80 lei, cele de copii aveau preţuri de 50-60 lei[280].

Firma de manufactură şi galanterie a lui Apraham Hadarian practica următoarele preţuri la produsele pe care le comercializa: america colorată, 70 cm lăţime - 22 lei/m; america albă calitatea I, 70 cm lăţime - 30 lei/m; america albă calitatea II, 70 cm lăţime - 25 lei/m; america galbenă calitatea I, 70 cm lăţime - 26 lei/m; america galbenă calitatea II, 70 cm lăţime - 22 lei/m; zefir obişnuit - 22 lei/m; flanelă finet calitatea I – 25 lei/m; flanelă finet calitatea II – 20 lei/m; muşama pentru masă, 100 cm - 90 lei/m; ciorapi bărbăteşti calitatea I – 25 lei perechea; ciorapi bărbăteşti calitatea II – 20 lei perechea; ciorapi bărbăteşti calitatea III – 14 lei perechea; flanele bărbăteşti – 100 lei bucata; pantaloni – 80 lei bucata; prosoape la metru – 40 lei/m; prosoape pluşate bucata – 60 lei[281].

2.2.9. Instituţii culturale şi de învăţământ

Primul Război Mondial a avut destule efecte negative care s-au făcut simţite şi asupra instituţiilor culturale şi învăţământului tulcean[282].

Autorităţile şi populaţia oraşului au luat măsurile de redresare a vieţii social-culturale după război, de refacere şi reînzestrare a instituţiilor, acţiuni menite să dezvolte un mediu propice învăţământului, ştiinţei şi artelor în această parte a ţării. În acest sens, în Dobrogea se constată o revigorare a societăţilor,

---

[280] *Ibidem*, f. 7.
[281] *Ibidem*, f. 12.
[282] M. Stanciu, *Aspecte economice şi social-politice dobrogene din anii 1918-1920*, în „Comunicări de Istorie a Dobrogei”, Constanţa, Muzeul de Istorie Naţională şi Arheologie Constanţa, 1980, p. 208-210.

asociaţiilor şi cercurilor culturale. Secţia Tulcea a Ligii Culturale s-a remarcat cu revista sa, „Dobrogea literară”[283].

Documentele de arhivă menţionează pentru oraşul Tulcea o serie de instituţii culturale reprezentate de diversele asociaţii şi societăţi de profil: „Societatea ştiinţifico-literară Barbu Delavrancea” din cadrul Liceului ”Principele Carol”, „Asociaţia culturală Dobrogea”, „Liga culturală-filiala Tulcea”, „Asociaţia Tulcea culturală”, „Societatea culturală Armonia”, „Cercul studenţesc Tulcea”[284].

Înfiinţată în decembrie 1924, „Societatea culturală Dobrogea” avea ca scop organizarea în oraş şi judeţ de conferinţe ştiinţifice, educative şi literare, de concerte pentru iubitorii de muzică, reprezentaţii teatrale cu conţinut moral şi patriotic, serate publice, serbări şi excursii[285].

În anul 1927, prin hotărârea ministrului Instrucţiei Publice, C. Angelescu, în Tulcea se înfiinţează 29 centre culturale pe lângă şcoli, cu scopul de a trezi în populaţie sentimentul de solidaritate şi dezvoltarea conştiinţei naţionale[286].

Din izvoarele de arhivă constatăm că în anul 1940 în judeţ funcţionau 75 de cămine culturale şi o bibliotecă judeţeană, cu sediul în incinta prefecturii, iar în şcoli funcţionau 16 biblioteci şcolare[287].

Existenţa în oraş a diverselor asociaţii culturale, cât şi a unui cămin cultural reprezenta un beneficiu pentru populaţia oraşului, oferind acesteia diverse modalităţi de petrecere a timpului liber.

Cei care au contribuit, poate cel mai mult, la îmbunătăţirea vieţii culturale a Dobrogei au fost cadrele didactice: pe lângă periodicele cu caracter didactic pe care le-au editat, au avut şi preocupări culturale. Pentru Tulcea interbelică trebuie să menţionăm aici publicaţia „Învăţătorul tulcean”- organ al Asociaţiei corpului didactic primar din judeţul Tulcea. “Învăţătorul tulcean” a fost editat în perioada aprilie 1929 - martie 1942[288].

---

[283] Dumitra Mîndru, *Preocupări Culturale în Publicaţii Dobrogene din Perioada Interbelică*, în „Comunicări de Istorie a Dobrogei 2”, Constanţa, Muzeul de Istorie Naţională şi Arheologie Constanţa, 1983, p. 311.

[284] S.J.A.N. Tulcea, *Fond Prefectura judeţului Tulcea*, Serviciul administrativ, dosar 178/1921, f. 10, 13, 1.

[285] *Idem*, *Fond Tribunalul judeţului Tulcea*, acte autentice, dosar 508/1924, f. 70.

[286] *Ibidem*, dosar 348/1927, f. 24.

[287] S.J.A.N. Tulcea, *Fond Prefectura Judeţului Tulcea*, Serviciul administrativ, dosar 1241/1943, f. 15.

[288] Dumitra Mîndru, *op. cit.*, p. 311-312.

În ceea ce priveşte evoluţia şcolii tulcene, aceasta a fost determinată, în perioada interbelică, de cadrul general al evoluţiei învăţământului românesc. Urmările războiului s-au resimţit şi la nivelul şcolii tulcene: multe dintre locaţiile şcolare au fost afectate şi multe dintre cadrele didactice îşi pierduseră viaţa pe front, astfel încât învăţământul ducea lipsă de dascăli. Mărturie stau şi amintirile directorului liceului tulcean, Constantin Motomancea care publica în „Anuarul Liceului Principele Carol din Tulcea" realităţile constatate odată cu întoarcerea sa în oraşul Tulcea, după terminarea războiului: „La vederea oraşului de pe ponton, am fost cuprinşi de o mare emoţie: nici un felinar în oraş, nici o lumină la case nu se zărea […]. Şirul întreg de case şi prăvălii care formau faţada portului se vedeau fără acoperişuri, fără uşi şi ferestre […]. Ajunşi în faţa liceului am văzut că se putea intra în clădiri prin spărturile pereţilor. Curte nu mai exista … nu erau decât pereţii şi aceştia sparţi, de puteau trece ca pe uşă de la o cameră la alta. Nici urmă de uşi şi ferestre … treptele scărilor lipseau … o parte din duşumele luate, iar acoperişul stricat. Din mobilier, aparate didactice şi obiecte de muzeu n-a rămas nici urmă, ca şi când n-ar fi existat niciodată"[289].

Primul gând al directorului Constantin Motomancea şi al profesorilor Mazilu, Marmadan şi Zevalide, reîntorşi în oraş, a fost reînceperea, cât mai

[289] *Anuarul Liceului Principele Carol din Tulcea pe anii şcolari 1918-1919; 1919-1920 şi 1920-1921*, Tipografia Dobrogea, Tulcea, 1921, p. 5-6.

urgentă, a cursurilor şcolare. S-au făcut anunţuri pentru ca elevii prezenţi în oraş să vină la liceu. Totodată, lucrările de descongestionare a curţii de moloz şi de reparare a clădirilor au fost demarate[290]. Din păcate pentru entuziasmul profesorilor, s-au adunat doar câţiva elevi din clase diferite. Cu toate acestea, lecţiile au început la obiectele pentru care existau profesori. Cursurile se ţineau în localul Şcolii generale „Anghelescu", deoarece clădirile liceului erau grav avariate. Activitatea liceului a fost sprijinită de profesorii Calafeteanu şi Gheorghiade, care erau în Tulcea. De asemenea, locotenentul de marină Vlădescu, avocatul M. Ceaparu şi dr. Sp. Hobincu au răspuns afirmativ la invitaţia lansată de directorul liceului, acceptând să predea unele materii de studiu, cuprinzându-se astfel toate obiectele de învăţământ[291].

Pentru „Liceul Principele Carol" perioada anilor 1919-1923 a însemnat o perioadă de stabilitate, iar numărul elevilor crescuse simţitor. Toate acestea au fost posibile datorită efortului depus de către directorul liceului, Constantin Motomancea, şi a profesorilor care şi-au dorit să creeze condiţii bune pentru învăţătura elevilor.

Pe lângă „Liceul Principele Carol" în oraşul Tulcea mai funcţionau şi câteva şcoli industriale sau de arte şi meserii. „Şcoala industrială de ucenici nr. 1" cu trei secţii: prima creată pentru analfabeţi, cea de-a doua un curs primar incomplet, iar cea de-a treia, care avea o durată de trei ani, era frecventată de absolvenţi ai şcolii primare, ucenici în diferite ateliere, cu scopul învăţării unei meserii[292].

Înţelegând importanţa educaţiei, dar şi faptul că elevii trebuiau să înveţe o meserie încă de pe băncile şcolii, prefectul judeţului, Grigore Vasiliu, sprijină înfiinţarea și deschiderea în oraş, la data de 19 decembrie 1926, a unei „Şcoli de Arte şi Meserii". Meseriile pe care elevii le puteau deprinde frecventând cursurile acestei şcoli erau cele de fierar, tâmplar, rotar, lăcătuş, cu toate că la începuturi şcoala îşi propusese doar două secţii: una navală şi alta electrotehnică. Din păcate şcoala a funcţionat într-o clădire din curtea Bisericii Sf. Gheorghe. Cu toate neajunsurile, în anul 1939 şcoala a fost organizată ca gimnaziu industrial.

---

[290] Virginia Dima, A. Munteanu, *Liceul Spiru C. Haret Tulcea 100 ani (1883-1983),* Bucureşti, Editura Sport-Turism, 1983, p. 57.

[291] *Ibidem*.

[292] N. Bardu, *Din istoria învăţământului dobrogean. Învăţământul profesional în perioada interbelică*, în „Colegiul Pedagogic Constantin Brătescu. Valori ale civilizaţiei româneşti în Dobrogea", Constanţa, 1993, p. 63.

Dacă băieţii puteau învăţa o meserie, trebuia să se găsească o şcoală şi pentru fete, aşa că pe strada Babadag, la numărul 117, în 1928 s-a deschis o şcoală care avea ca scop educarea viitoarelor soţii şi mame. Aceasta era „Şcoala profesională de fete gr. 1”, pe lângă care funcţionau internatul şi cantina[293].

Pentru elevii (băieţi şi fete) care aveau aspiraţii mai înalte, funcţiona în Tulcea, încă din anul 1921, „Şcoala practică de contabilitate şi educaţie cooperatistă” care pregătea funcţionari pentru băncile populare[294].

Preocupările cele mai importante ale tuturor cadrelor didactice, şi nu numai, au fost acelea de refacere a clădirilor şcolilor, rezolvarea problemei materialelor didactice, readucerea elevilor la şcoală dar şi 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 şi întreaga societate dobrogeană care s-a confruntat cu scăderea numărului de elevi, cu plecarea multor cadre didactice pe front și închiderea unor școli[295].

Pe lângă unităţilor de învăţământ, în Tulcea anului 1930 funcţionau societăţi cu diverse preocupări:

- ”Societatea Principele Mircea” filiala Tulcea, constituită în anul 1921 cu scopul de ocrotire a copiilor de la naştere până la vârsta de doi ani şi a mamelor lăuze care alăptau. Societatea avea un venit de 58.921 lei şi cheltuieli de 180.000 lei.

- ”Asociaţia culturală a femeilor evreice” înfiinţată la 25 iunie 1925 avea ca scop întreţinerea bibliotecii şcolii de copii şi organizarea şezătoarelor. Aveau un venit de 15.000 lei şi cheltuieli 2.000 lei.

- ”Orfelinatul de război” înfiinţat în decembrie 1919 avea ca scop întreţinerea copiilor orfani.

- ”Orfelinatul Dr. Suceveanu” înfiinţat în martie 1918 cu scopul de a întreţine orfani.

- ”Societatea Crucea Roşie Tulcea” înfiinţată în aprilie 1880 ajuta în timp de război.

---

[293] *Ibidem*, p. 64.
[294] *Ibidem.*
[295] Gh. Stanciu, *Şcoala şi doctrinele pedagogice în secolul XX,* Bucureşti, Editura Didactică şi Pedagogică, 1995, p.155

- ”Societatea invalizilor de război” înființată în iunie 1925 cu scopul de a ajuta invalizii, văduvele și orfanii de război[296].

2.2.10. Periodicele şcolare

Dintre periodicele şcolare amintim:

- „Anuarul Şcoala Profesională de Fete gr. I”, întocmit de directoarea şcolii, Paula Fluor. Anuarul prezenta informaţii despre şcoală, cadre didactice, situaţia şcolară a elevilor şi activităţile extraşcolare.

- „Anuarul Şcoala secundară gr. II de Fete Pr. Ileana” a apărut în 100 de pagini; era precedat de un scurt istoric al şcolii de la înfiinţarea din anul 1897, apoi cuprindea lista cadrelor didactice, situaţia şcolară a elevilor pe anii 1921-1922 şi 1922-1923, activitatea comitetului şcolar[297].

- Nu trebuie ignorat nici „Anuarul Liceului Principele Carol” din Tulcea, apărut în perioada 1901-1939 în care se regăsea istoricul liceului, lista personalului didactic, situaţia şcolară a elevilor şi diverse alte probleme ce priveau învăţământul şcolar tulcean.

- „Anuarul Şcoalei Normale de Învăţători din Tulcea” (1922, 1928). În anul 1922 anuarul a fost întocmit de Virgil Herda şi cuprindea datele anului şcolar 1921-1922. Anuarul din 1928 cuprinde istoricul şcolii, lista corpului didactic, situaţia şcolară a elevilor, lista absolvenţilor, activitatea şcolii între anii 1912-1928. Lui Silviu Bărgăuanu şi Vasile Avramescu le datorăm apariţia anuarului din anul 1928.

- Revista literar-ştiinţifică “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 şi-au făcut debutul poeţi şi scriitori (precum Oreste Trafali) cu versuri şi proză; Tudor Pamfile cu poezia „Pârcălabul”, G. Coatu-Cerna a publicat articole şi versuri, Alice Călugăru cu poezia „Fulgerele”[298].

2.2.11. Presa

Presa dobrogeană a sfârşitului de secol XIX şi începutul de secol XX demonstrează, prin articolele din paginile sale, solidaritatea dobrogenilor faţă

---

[296] S.J.A.N. Tulcea, *Fond Prefectura Judeţului 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 naţional unitar român[299]. Şi presa tulceană rezona la aceste aspiraţii. Astfel ziarul „Conştiinţa” scria: „Voim ca ceasul de veghe să-şi păstreze măreţia dârză, nepătată de nici o îndoială. Pentru ca mâine armata, unitară sufleteşte, stăpânită de aceeaşi idee, să meargă cu aceeaşi convingere în dreptatea şi triumful cauzei peste Carpaţi; sufletul poporului care mâine supt arme va forma armata, nu trebuie astăzi să fie otrăvit cu îndoieli (căci) aşteptând ceasul jertfelor, România, sprijinită pe spadă, nu va înceta să privească înspre Transilvania”.

Iar ziarul naţional-liberalilor tulceni „Lupta”, releva într-un editorial că „suntem dintre aceia cari şi noi tremurăm, cu dorul în suflet, pentru înfăptuirea idealului scump tuturor românilor, şi noi lăcrimăm şi tresărim în sufletul nostru când auzim vaierul de durere care străbate până la noi din ţinuturile frumoasei Transilvanii şi Bucovine, pustiite de tot ce au mai mândru”[300].

În ceea ce priveşte presa politică, după cum am mai precizat şi anterior, partidele beneficiau fiecare de susţinerea câte unui oficios local. “Vocea Democraţiei” susţinea şi publica activitatea Partidului Conservator. „Lupta - organ naţional-liberal” era organul de propagandă al Partidului Naţional Liberal şi a tratat probleme generale şi locale din unghiul de vedere liberal. Partidul Naţional Ţărănesc era susţinut de către „Ţăranul Dobrogean”, ziar naţional-ţărănist condus de Nicolae Georgescu-Tulcea. Periodicul „Dunărea Socialistă” susţinea 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.- secţia Tulcea”.

“Voinţa Tulcei” reprezenta ziarul organizaţiei judeţene a Partidului Comunist din România, primul organ al Partidului Comunist Român ce şi-a început apariţia în Tulcea după 23 August 1944.

Activitatea economică şi administrativă a teritoriului nord-dobrogean a fost oglindită într-o serie de buletine lunare, semestriale sau anuale editate de Camera de Comerţ şi de primăriile mai importante din judeţ. Reprezentative în acest sens sunt publicaţiile:

- „Buletinul Camerei de Comerţ şi Industrie Tulcea” editat în perioada iulie 1909 - mai 1916 şi aprilie 1923 - ianuarie 1944. În cei 26 ani de apariţie buletinul a publicat informaţii cu privire la economia judeţului Tulcea, documente oficiale şi procese-verbale ale şedinţelor Camerei de Comerţ, legi şi

[299] S. Lascu, *Presa dobrogeană şi idealul unităţii naţionale româneşti,* în “Revista muzeelor şi monumentelor”, nr. 9-10, Consiliul Culturii şi Educaţiei Socialiste, Bucureşti, 1989, p. 61.
[300] *Ibidem,* p. 65.

proiecte de legi cu caracter economico-social, tabele statistice, anchete comerciale, acte, avize de licenţe, poliţe protestate, falimente, ipoteci, firme noi, preţuri, bilanţuri etc.

- "Buletinul Comunal" organ oficial al oraşului Tulcea, apărea de două ori pe lună, începând cu 1 iunie 1932 şi până în mai 1946; editat de Primăria oraşului Tulcea, publica circulare ministeriale, procese verbale din şedinţele Consiliului comunal, oferte şi licitaţii, liste de preţuri, date de la Starea Civilă, diverse anunţuri. A publicat şi seriale de articole sub rubrici ca „Din monografia oraşului Tulcea", „Oraşul Tulcea în timpul de faţă", „Oraşul Tulcea în viitor".

- „Budgetul de Veniturile şi Cheltuielile Consiliului General al Judeţului Tulcea", editat de către prefectura judeţului Tulcea în perioada 1886-1938.

- „Budgetul Comunei Urbane Tulcea pe exerciţiul…" a fost editat de Primăria Tulcea la Tipografia Dobrogea Tulcea în perioada 1900-1928.

- „Buletinul Camerei de Comerţ şi Industrie Tulcea" oferea publicului informaţii cu privire la evoluţia economică a judeţului Tulcea[301].

În anul 1934 oraşul Tulcea beneficia de apariţia unui număr destul de numeros de publicaţii cu diferite tematici, dintre acestea amintim: „Ţăranul 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; „Învăţătorul Tulcean" – condus de M. Mateescu; „Pâinea vieţii" – condus de preot D. Cojocaru din comuna Dăieni, judeţul 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. Hârzău; „Voinţa economică" – condus de Nicolae Petrov; „Progresul Tulcei" – condus de Ştefan Stanb; „Dreptatea noastră" – condus de George Nestor; „Cetatea" – condus de I. Popovici; „Zorile" – condus de I. Vartaş; „Brazda Nouă" – condus de avocat A. Teodorescu; „Gazeta pescarului" – condus de George Borş; „Opinia Tulcei" şi „Voinţa" – conduse de G. Dumitrescu; „Făclia" – condus de Iordan Popescu[302].

---

[301] D.C. Zamfir, O. Georgescu, *op. cit.*, p. 47, 49, 55-56.

[302] S.J.A.N. Tulcea, *Fond Prefectura Judeţului Tulcea, Serviciul administrativ*, dosar 677/1934, f. 18.

ANUL I No. 16

LUNI 30 NOIEMBRIE 1927

CURIERUL TULCEI

Ziar politic independent, Economic, Comercial, Industrial, Social, Literar, etc.

ABONAMENTE:

Redacția și Administrația la Tulcea

UN NUMĂR VECHIU 5 LEI

IN CHESTIA
Asociației județene a învățătorilor

Și în interior, vă se lucă [illegible]

Cât și fost suspendat din funcțiune, acestia au [illegible] prelungită.

După informațiile pe care le avem, prelungirea [illegible] ...

Cât privește și acuzarea [illegible] ...

Pe toate aceste fac și [illegible]

Deși este [illegible] ...

Dacă inițiativa publică a [illegible] ...

Cum [illegible] ...

Dr. Vasile [illegible]

Dr. Ion [illegible]

Dr. Ion [illegible]

Dr. Ion

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 Ţărănesc Radical, intitulat „Brazda Nouă”. Ziarul „Brazda Nouă” era plin de articole critice şi de scandal, unele privind administraţia tulceană. Datorită acestor articole defăimătoare la adresa administraţiei tulcene ziarul a fost interzis. Printre colaboratori mai sunt menţionaţi D. I. Dogaru, Nicolae Iosub, G. A. Nestor, V. Russu, G. Vlădescu[303].

„Dreptatea noastră” – condus de proprietarul George Nestor şi directorul D. Popescu Comişani. Cei doi scriau şi articolele în ziar, apărând drepturile pescarilor din Deltă, a muncitorilor şi a tuturor meseriaşilor cărora li se făceau nedreptăţi[304].

[303] D.C. Zamfir, O. Georgescu, *op. cit.*, p. 316-318.
[304] *Ibidem*, p. 138-139.

CAPITOLUL 3

Oraşul-port Tulcea între anii 1940-1948

3.1. Administraţia oraşului Tulcea în perioada 1940-1948

După 1940 U.R.S.S. şi-a intensificat actele de agresiune în partea de nord-est a Dobrogei, dorind să devină putere dunăreană. Sovieticii îşi doreau să organizeze o flotilă fluvială, să-şi întărească controlul şi să reorganizeze navigaţia în zona Dunării de Jos, să dizolve Comisia Europeană a Dunării, să creeze instituţii sovieto-române[305].

Coaliţia Naţiunilor Unite (Uniunea Sovietică, Statele Unite ale Americii şi Marea Britanie) şi-au împărţit zonele faţă de care aveau interes, astfel c[România a intrat în zona de interes a sovieticilor. Ţările intrate sub incidenţa Coaliţiei Naţiunilor Unite au suferit transformări din punct de vedere politic, social, economic şi cultural[306].

Dobrogea a fost marcată de acţiunile trupelor sovietice care au ocupat punctele strategice ale zonei (Dunărea şi litoralul Mării Negre), au efectuat controale la administraţiile locale, s-au folosit de toate resursele şi bunurile găsite în regiune[307].

Prin prevederile Convenţiei de armistiţiu încheiată în 12 septembrie 1944, partidele istorice precum Partidul Naţional Ţărănist şi Partidul Naţional Liberal au fost asimilate de către comunişti. Partidul Comunist, ajutat de regimul sovietic, a preluat întreaga putere politică, iar regimul sovietic a reuşit 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 Vâlcu[308]. Primele acţiuni ale Partidului Comunist

---

[305] V. Ciorbea, *Evoluţia Dobrogei între 1918-1944,* Editura Ex Ponto, Constanţa, 2005, p. 481-482.

[306] M. Cojoc, *De la reforma agrară la colectivizarea forţată (1945-1957),* Editura Muntenia&Leda, Constanţa, 2001, p. 5.

[307] *Idem, Octombrie 1944 în ţinutul dintre Dunăre şi Mare. Noi documente privind ocupaţia sovietică*, în „Anuarul Muzeului Marinei Române”, Tom III/2, Editura Companiei Naţionale Administraţia Porturilor Maritime Constanţa SA, Constanţa, 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 adepţilor săi la conducerea consiliilor judeţene ale Frontului Naţional Democrat. În localităţile din judeţul Tulcea, primarii reacţionari au fost schimbaţi cu membrii Partidului Comunist, chiar dacă cei din urmă erau lipsiţi de carte şi nu aveau nici o legătură cu munca administrativă. Tot acest proces s-a generalizat la nivelul prefecturilor şi primăriilor din cele două reşedinţe de judeţ[309]. Procesul a continuat atât la nivel naţional cât şi local, prin supravegherea şi urmărirea partidelor politice de opoziţie şi prin sugrumarea presei aparţinând acestor partide.

Instalat la putere, Partidului Comunist îi revenea misiune de refacere economică, misiune nu tocmai uşoară având în vedere distrugerile suferite de toate întreprinderile existente în Dobrogea. Unele dintre aceste întreprinderi îşi închiseseră porţile 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 şi producţia pe jumătate. Într-o astfel de situaţie se găseau mina Altân-Tepe, carierele de piatră, morile din judeţul Tulcea[310].

Prima manifestare a PCR în Tulcea, 23 august 1944

Relevante pentru situaţia în care să găsea oraşul Tulcea în anul 1944 sunt rapoartele întocmite de către conducerea Băncii Naţionale a României - filiala Tulcea şi adresate guvernatorului Băncii Naţionale a României Bucureşti. Din ele constatăm că în lunile ianuarie-februarie 1944 în oraşul Tulcea băncile nu mai activau, comerţul şi ramurile industriei tulcene nu mai funcţionau la parametrii normali, totuşi alimentele nu lipseau de pe piaţă. Doar peştele lipsea, datorită nivelului scăzut al Dunării[311].

---

[309] A. Rădulescu, I. Bitoleanu, *Istoria Dobrogei*, Constanţa, Editura Ex Ponto, 1998, p. 452-461.
[310] *Ibidem*, p. 464-470.
[311] D. Flaut, *Situaţia pieţei Tulcea în anul 1944 în rapoartele Băncii Naţionale a României*, în "Tulcea 1878-1948: memoria unui oraş", Editura Istros, Brăila, 2012, p. 117.

Prefectura judeţului Tulcea întocmea la rându-i rapoarte cu privire la situaţia socială şi economică a judeţului. În luna aprilie 1944 populaţia oraşului Tulcea era îngrijorată din cauza ştirilor legate de război. Locuitorii părăseau oraşul, îndreptându-se spre alte localităţi, de teama posibilelor bombardamente. În schimb, populaţia rurală îşi continua activitatea zilnică.

Militarii români erau liniştiţi şi disciplinaţi, în schimb militarii germani erau obosiţi şi dezordonaţi. Unităţile germane în trecere prin oraşul şi judeţul Tulcea, încadrate de voluntari străini, pătrundeau cu forţa prin casele locuitorilor pentru găzduire, ameninţând locuitorii cu armele. Poliţia militară locală reuşea, totuşi, să mențină ordinea. Infiltrarea elementelor străine în rândul armatei germane a demoralizat militarii germani. Dintre aceşti voluntari, unii erau agenţi sovietici[312].

În aceste condiţii de debusolare și dezordine, agricultorii au reuşit să cultive doar 70% din suprafaţa agricolă. Întreprinderile comerciale din oraşe şi din comunele rurale şi-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 şi restaurantele erau închise. Industriile activau cu program redus[313].

Coloanele evacuaţilor germani din Rusia respectau traseele stabilite. Populaţia evacuată era disciplinată, însă organele militare de coordonare lipseau. Coloanele nu erau însoţite de ambulanţe pentru asistenţa bolnavilor.

În comunele Isaccea, Niculiţel, Ciucurova şi Topolog se organizaseră cantine cu hrană caldă pentru evacuaţi. Zilnic se serveau între 400 și 3.000 de porţii de hrană[314].

În luna mai 1944 acţiunile militare româno-germane şi stabilirea frontului de răsărit au liniştit populaţia locală, îngrijorată datorită pregătirilor de pe front. O parte din populaţia oraşelor Sulina şi Tulcea a fost evacuată în comunele apropiate, din cauza alarmelor şi incursiunilor avioanelor inamice.

Funcţionarii publici şi-au continuat activitatea fără să-şi exprime vreo nemulţumire. Refugiaţilor sosiţi în circumscripţie, aflaţi în trecere sau stabiliţi în oraş, li s-a acordat asistenţă socială de către Consiliul de Patronaj. Invalizii, orfanii şi văduvele de război, precum şi familiile celor imobilizaţi primeau

---

[312] S.J.A.N. Tulcea, *Fond Prefectura Judeţului Tulcea, Serviciul administrativ,* dosar 1282/1944, f. 8.
[313] *Ibidem*, f. 9.
[314] *Ibidem*, f. 10.

pensiile, ajutoarele băneşti şi ajutoarele în natură pentru efectuarea muncilor agricole. Prezenţa trupelor germane în circumscripţie nu deranja populaţia locală română, iar raporturile între autorităţi, populaţie şi armata germană erau bune. Traficul de mărfuri şi cereale pe Dunăre a stagnat, iar muncitorii din port au fost nevoiţi să-şi reducă activitatea[315].

Lucrătorii și angajaţii temporari ai atelierelor Direcţiei Dunării Maritime Sulina au fost concediaţi din lipsa comenzilor. Le-au fost plătite salariile pe trei luni. Chiar dacă în porturi nu era activitate, în carierele şi atelierele Direcţiei Dunării Maritime muncitorii îşi continuau activitatea.

Plugarii erau mulţumiţi deoarece au fost luate măsuri pentru valorificarea produselor agricole. Comercianţii încercau să se aprovizioneze de la centru sau din alte oraşe mari ale ţării. Din cauza bombardamentelor aeriene şi dezorganizării transporturilor, comercianţii însoţeau personal mărfurile până la destinaţie, deoarece transportul pe calea ferată nu prezenta nici o garanţie şi siguranţă, mărfurile fiind sustrase în timpul transportului.

Comercianţii şi industriaşii contribuiau la „Împrumutul înzestrării” fără să creeze probleme.

Comercianţii de manufactură (braşovenii) şi coloniale erau nemulţumiţi datorită faptului că programul de deschidere a magazinelor s-a redus de la 8 la 12 dimineaţa.

În ceea ce priveşte industria, morile şi presele de ulei ţărăneşti aveau activitatea normală.

În Tulcea, fabrica Talpa şi-a redus activitatea din lipsa materiilor prime.

Din piaţă nu lipseau legumele, produsele lactate şi carnea, în schimb lipseau uleiul şi zahărul.

Populaţia minoritară rusă, compusă din pescari, meseriaşi şi muncitori, manifesta o simpatie vădită pentru bolşevici. Grecii, bulgarii şi turcii nu se manifestau în nici un fel.

Elementele comuniste se aflau departe de zona Dunării, iar cei bănuiţi, sau simpatizanţi, erau supravegheaţi de către organele locale. În cursul lunii mai legionarii nu au avut nici un fel de activitate. Nu a fost semnalată prezenţa nici unei organizaţii iredentiste.

Evreii sperau într-o victorie a aliaţilor, pentru a-şi recăpăta drepturile şi libertăţile pierdute în septembrie 1939[316].

---

[315] *Ibidem*, f. 14.
[316] *Ibidem*, f. 15-16.

Delta Dunării a fost complet inundată datorită creşterii nivelului apei, iar locuitorii s-au mutat provizoriu pe ambele maluri ale Deltei (în judeţul Tulcea şi Ismail), până la retragerea apelor. Multe locuinţe au fost inundate, terenurile agricole şi grădinile cu zarzavaturi au fost complet acoperite de ape[317].

La 20 septembrie 1944 prefectura judeţului Tulcea a fost înştiinţată despre hotărârea guvernului de înfiinţare a sindicatelor. Până la elaborarea unei astfel de legi, lucrătorii se puteau constitui în sindicate şi patronii întreprinderilor nu puteau împiedica organizarea sindicatelor şi a comitetelor respective. Lucrătorii aveau libertatea de a se înscrie sau nu în sindicatele constituite. Întrunirile membrilor de sindicat trebuia să se desfăşoare numai în afara programului de lucru[318]. În această perioadă în oraşul Tulcea funcţionau 15 întreprinderi industriale şi au mai fost înfiinţate în plus două sindicate:

1. Afanase Egor - moară de făină şi presă de ulei, sediul în strada Babadag nr. 3.
2. Avramide A. Adrian - fabrică de cherestea, fabrică de făină şi 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 şi porumb, sediul strada Libertăţii nr. 60.
9. Serghei Ichim - presă de ulei, sediul în strada Isaccea nr. 180.
10. Lichiardopol Gheorghe - moară de făină şi 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 şi pielărie, sediul în strada Portului nr. 41.
15. Ioan Iacobini şi Dionisie Tomocurg, industria opiuă, boiangerie şi spălătorie, sediul în strada Isaccea nr. 145.
16. Sindicatul Muncitoresc Tulcea.
17. Sindicatul pescarilor Tulcea[319].

---

[317] *Ibidem*, f. 17.
[318] *Ibidem*, f. 43.
[319] *Ibidem*, f. 44.

Clădiri şi prăvălii vechi în Tulcea

În luna octombrie a anului 1944 situaţia oraşului nu se schimbase prea mult, în schimb populaţia era mai agitată şi îngrijorată datorită jafurilor şi furturilor provocate de armata sovietică, aflată în trecere prin oraş sau staţionară. Autorităţile române împreună cu cele militare sovietice au luat măsuri pentru scăderea numărului de infracţiuni.

Muncitorii aveau de lucru suficient. Funcţionarii erau însă îngrijoraţi pentru populaţia oraşului Sulina deoarece nu aveau mijloace de transport pentru aprovizionare, aceasta făcându-se cu ajutorul bărcilor.

Invalizii, orfanii, văduvele de război şi-au primit drepturile cuvenite, nefiind semnalate nemulţumiri.

Din punct de vedere economic, agricultura, viticultura şi creşterea animalelor au rămas ocupaţiile de bază ale locuitorilor judeţului. Lucrările în agricultură au fost oprite deoarece forţa de muncă a fost repartizată la construirea unui drum de 18 km în Delta Dunării, între oraşele Tulcea şi Ismail, lucrări impuse de Armata Sovietică.

Comerţul a înregistrat o stagnare datorată lipsei de mărfuri, riscurilor cu care se transportau mărfurile spre oraş, transportul pe căile ferate fiind nesigur datorită militarilor sovietici care furau produsele şi mărfurile în timpul transportului.

Industria oraşului se rezuma la o fabrică de tăbăcărie şi piele, la fabrica Olivia, fabrica de cherestea şi mai multe mori şi prese de ulei. Fabrica Talpa îşi închisese porţile din cauza lipsei materiilor prime, iar muncitorii au fost transferaţi la centrala Fabricii Talpa în Bucureşti. Morile şi presele de ulei funcţionau ajutând astfel la aprovizionarea populaţiei cu făină şi ulei. Din piaţă lipseau cartofii, ceapa, brânza, iar pâinea nu era suficientă pentru populaţie.

Cauza acestor lipsuri se justifica prin faptul că în oraşul Tulcea se înfiinţaseră mai multe spitale în care se adăposteau 3.000-4.000 militari sovietici răniţi. Pe lângă aceştia se aflau şi alte unităţi sovietice cantonate, şi zilnic treceau alte grupări de armată, oraşul fiind un punct de trecere. Toţi militarii erau aprovizionaţi în detrimentul populaţiei locale[320].

Rapoarte despre situaţia oraşului Tulcea se întocmeau aproape lunar de către Partidul Comunist Român - Organizaţia Judeţeană Tulcea. Membrii Partidului Comunist din oraşul Tulcea întocmeau aceste rapoarte ce cuprindeau informaţii cu privire la acţiunile politice întreprinse atât în oraş, cât şi pe raza judeţului.

Din raportul întocmit în luna aprilie 1945 remarcăm faptul că membrii comunişti au participat pe teren la aplicarea reformei agrare şi la campania de însămânţare, în paralel cu susţinerea guvernul Dr. Petru Groza, informând şi explicând populaţiei acţiunile guvernului.

Situaţia grupărilor politice din Frontul Naţional Democrat se prezenta astfel: pescarii au fost organizaţi în secţii sindicale, o parte din muncitorii agricoli au fost organizaţi în Frontul Plugarilor, Organizaţia Partidului Social Democrat era slab reprezentată numeric dar şi ca activitate politică. În grupările Naţional Liberalilor şi Naţional Ţărăniştilor F.N.D-işti nu existau membrii. Acţiunile subversive împotriva guvernului şi Partidului Comunist se manifestau prin lansarea de zvonuri tendenţioase.

Până în aprilie 1945 membrii partidului comunist din oraşul Tulcea au reuşit să organizeze un număr de 14 celule în tot atâtea comune din judeţ; au fost înscrişi 800 de membrii, dintre care 602 bărbaţi şi 198 femei[321].

Organizaţia Judeţului Tulcea a Partidului Comunist din România şi-a continuat activitatea şi în anul 1946, întocmind rapoarte cu privire la acţiunile lor politice şi 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 împărţit la un număr de 515 locuitori. S-au îndiguit terenurile inundabile, obţinându-se astfel suprafeţe de teren pentru agricultură. S-au cultivat diverse cereale, mai puţin plante textile şi tutun. În ceea ce priveşte pescuitul, se practica la scară mare, producţia s-a mărit datorită faptului că pescarii au fost organizați în sindicate[322].

---

[320] *Ibidem*, f. 52-53.
[321] S.J.A.N. Tulcea, *Fond P. C. R. Comitetul Judeţean Tulcea*, dosar 1/1945, f. 1.
[322] *Idem*, dosar 22/1946, f. 2.

Muncitorii membrii de partid au organizat conferinţe pentru susţinerea guvernului Dr. Petru Groza, pentru popularizarea reformei agrare, pentru sărbătorirea zilei de 1 Mai, zilei Victoriei, zilei de 10 mai.

Comuniştii din oraşul Tulcea au trimis echipe în judeţ pentru a ajuta pe ţărani la împărţirea pământurilor moşiereşti confiscate. Au susţinut campania de însămânţare, trimiţând echipe pentru repararea maşinilor şi uneltelor agricole, cât şi pentru împărţirea uneltelor dăruite de Apărarea Patriotică. Au sprijinit şi dezvoltat Sindicatele, Frontul plugarilor şi celelalte organizaţii de masă. S-a înfiinţat Comitetul Cetăţenesc pentru combaterea speculei. Au sprijinit şi înfiinţat cooperativa de consum Victoria Tulcea. Au iniţiat, sprijinit şi înfiinţat un atelier colectiv de bastimente fluviale şi au repus în funcţiune Fabrica de cherestea Avramide. Au luat măsuri pentru punerea în funcţiune a Fabricii Talpa. Au luat măsuri pentru deschiderea unui atelier colectiv de croitorie şi lemnărie.

Oraşul a fost organizat în 5 sectoare: sectorul 1, cu o celulă şi 44 membrii; sectorul 2, cu o celulă de cartier (33 membrii) şi 6 celule de întreprinderi (4 celule la port cu 106 membrii, celula de întreprindere a producţiei 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 oraş era de 445. Sindicatele aveau 7.067 membrii, Frontul Plugarilor avea 706 membrii, Uniunea Patrioţilor 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.

Situaţia economică a oraşului nu se schimbase prea mult. Carierele întâmpinau greutăţi: dintr-un număr de 12 cariere abia funcţiona una, şi aceea lipsită de mijloacele de transport a pietrei extrase. Străzile erau în stare proastă. Portul avea nevoie de instalaţii tehnice, precum silozuri, macarale, vinciuri pentru piatră, dublarea şi prelungirea liniei ferate cu 1 km, elevatoare, docuri. Fabrica ”Praga” (de conservare a peştelui) funcţiona în mică măsură, în timp ce Fabrica ”Talpa” nu putea reîncepe lucrul din cauza lipsei materiilor prime. Fabrica de cherestea funcţiona împreună cu două mori mici ţărăneşti şi una

comercială. Mai funcţionau în oraş 4 mori şi 5 teascuri de ulei. Nu mai funcţionau 2 mori şi o fabrică de frânghii[323].

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 cartelă[324].

Sindicatul muncitorilor din Port şi Transport Tulcea a luat ființă la data de 12 septembrie 1944 având în componenţa sa un număr de 12 membrii. Până la 12 septembrie 1945 s-au înscris 415 muncitori, împărţiţi în 4 secţii: muncitorii manuali, căruţaşii din port, birjarii şi căruţaşii de piatră. Dintre aceştia 132 s-au înscris ca membrii în Partidul Comunist, Organizaţia judeţului Tulcea, înfiinţându-se trei celule de partid. Muncitorii comunişti şi membrii sindicatului din Port şi Transport au participat la acţiunile Partidul Comunist (sărbătorirea zilei de 23 August, 1 şi 12 septembrie) demonstrând cu placarde şi care alegorice.

Munca în portul Tulcea se efectua în condiţii 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 producţia la 1.000% pentru Armata Sovietică, în cadrul respectării condiţiilor de Armistiţiu, și au fost încărcate 2.000 vagoane de cereale în 30 zile, lucrându-se şi noaptea. Portul Brăila a pus la dispoziţia muncitorilor din portul Tulcea un elevator plutitor pentru a le uşura munca.

Tot vorbind despre port, trebuie să menționăm că era necesară dublarea liniei ferate şi prelungirea ei cu încă 1 km, cât ţinea raza portului. P.A.R.I.D. făcuse un proiect pentru construirea unor şantiere şi a unui doc, proiect aprobat de către Ministerul de Finanţe, dar acesta nu a mai ajuns la finalizare deoarece ministerul a retras capitalul ce urma să fie investit în infrastructura portului. Sindicatul Port şi Transport nu avea un local propriu, acesta funcţiona în localul Ministerului Asigurărilor Sociale[325].

La fel de grea era situaţia în toate cele 12 cariere de piatră ale oraşului Tulcea precum şi cele din judeţ (Turcoaia, Greci, Baschioi, Măcin). Toate aceste cariere aveau piatră potrivită pentru construcţii şi 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 Judeţean Tulcea*, dosar 1/1945, f. 36-37.

confruntau cu lipsuri sau nu funcţionau. Oraşul Tulcea avea un număr de 80 de muncitori specialişti înscrişi în Sindicatul Uniunii Minelor şi Petrolului, filiala Tulcea, dintre aceştia 62 fiind membrii ai Partidului Comunist.

Lucrătorii carierelor de piatră erau lipsiţi de mijloace pentru transportul de piatră extrasă. Cu toate că Direcţia Dunării Maritime dispunea de şlepuri pentru transportul de piatră, sub pretextul că toate şlepurile s-au scufundat, refuzau să mai pună mijloacele lor de transport la dispoziţia carierelor de piatră din oraş. Direcţia Dunării Maritime avusese 30 căruţe confecţionate special pentru transportul de piatră, pe care le-au vândut particularilor, iar linia de transport era una singură şi 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, ieşirea la Mare risca să rămână împotmolită, toate porturile dunărene să fie afectate şi transportul de piatră să fie împiedicat.

Lucrătorii carierelor de piatră doreau să lucreze la maximum de randament, pe o suprafaţă de 600 m, pe două terase, nu doar pe o suprafaţă de 50 m. De asemenea, iarna doreau să decoperteze de pământ carierele pentru ca primăvara să înceapă direct lucrul. Direcţia Dunării Maritime trebuia să-şi mărească numărul compresoarelor pentru a mări producţia de la 2 la 10 m liniari.

De asemenea, se propunea deschiderea unui şantier de lucru în Başchioi, deoarece acolo se găsea cea mai bună piatră albă de construcţie (marmură românească), piatră în care, de altfel, s-a cioplit în întregime faţada Palatului Regal, piatră care ar fi ajutat la reconstruirea multor clădiri, economisind cimentul. În carierele din Turcoaia, Greci şi Măcin se găsea granit, piatră care fasonată ar putea fi utilizată la construcţia de şosele şi pavarea oraşelor, mai ales a oraşului Tulcea care, deşi aşezat între dealuri de piatră, avea 60% din străzi nepavate fapt pentru care ”în timpul ploilor se înota prin noroi”[326].

Organizarea de sindicate şi înscrierea de membrii în aceste sindicate a continuat astfel că în 1946 în oraşul Tulcea existau 15 sindicate cu un număr de 9.665 membrii (6.967 bărbaţi, 206 femei, 2.353 tineri), iar în judeţ funcţionau 10 sindicate cu 1.990 membrii. Toate comitetele de fabrică, întreprinderi şi sindicate s-au reorganizat, astfel s-au îmbunătăţit relaţiile dintre sindicalişti şi PSD-işti. Sindicatele s-au implicat în organizarea şi pregătirea sărbătorii zilei de 1 Mai, pregătind lozinci, care alegorice, vitrine şi grafice, coruri.

[326] *Ibidem*, f. 38-39.

„Frontul Plugarilor” avea ca activişti 3 salariaţi şi unul cu ajutor bănesc, numărul total al membrilor în 1946, pentru oraşul Tulcea, erau aproximativ 15.035 membrii.

„U.F.A.R.” avea un număr de 170 membrii. Această organizaţie făcea reuniuni săptămânale pentru a explica rolul acestei organizaţii, făceau înscrieri în partid şi îndrumări pentru membrii din U.F.A.R.

Nu a avut loc nici o manifestare a Federaţiei 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.

„Asociaţia Română pentru Strângerea Legăturilor cu Uniunea Sovietică” avea un număr de 1.141 membrii. Nu au reuşit să atragă intelectualitatea în această organizaţie.

„A.P.” avea un număr de 843 membrii. Asistenţa socială acordată consta în ajutorul în cuantum de 149.000 lei dat familiilor nevoiaşe. Cu ocazia sărbătorilor s-au distribuit cozonac şi vin bolnavilor din Spitalul Tulcea. Invalizilor, văduvelor şi oamenilor nevoiaşi 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 înfiinţat un orfelinat cu 20 de copii. Organizaţia s-a pregătit pentru sărbătorirea zilei de 1 Mai.

„Tineretul Progresist” nu reuşise să-şi totalizeze numărul membrilor şi nu avea nici un reprezentant al P.C.R., totuşi organizaţia avea peste 400 membrii.

„Apărarea Patriotică” avea un număr de 829 membrii, majoritatea muncitori. S-au acordat ajutoare invalizilor şi văduvelor de război cu îmbrăcăminte şi alimente în valoare de 300.000 lei. Distribuiau lunar *Buletinul AP* - 600 numere.

„Cooperativa”. În oraş şi judeţ au fost înfiinţate 71 cooperative cu 26.851 membrii. Dintre acestea 15 unităţi erau de tip nou şi nu au fost federalizate. Cooperativele noi nu aveau drept de vot la alegerea Consiliului şi nu aveau nici un consilier în Consiliul Federal, membru al Partidului Comunist Român[327].

În luna martie 1946, Comisia presă din cadrul Organizaţiei Judeţene Tulcea a Partidului Comunist Român a organizat Comitetul de redacţie al gazetei locale ce urma să fie pusă sub tipar. Depozitul P.C.R. punea la dispoziţia ziarului 200 kg hârtie pentru tipărirea de început a ziarului. S-au ales

[327] *Idem*, dosar 16/1946, f. 5-12.

corespondenţii oraşului Tulcea pentru Ziarul Scânteia: Cozma Anton din partea Sindicatului Lemn Forestier, Cotoc Petre din partea PARID, Vasile Argint din partea Funcţionarilor 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 locale[328].

Singurul ziar local care apărea la momentul respectiv în oraşul Tulcea era ”Progresul”. Directorul şi 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 judeţ şi abonamente particulare.

Dintre ziarele bucureştene primite şi vândute în Tulcea menţionăm: „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 dispoziţia 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; „Viaţa Sindicală” - din 300 primite, doar 100 vândute; „Grai Nou” - din 100 primite, doar 50 vândute; „Scânteia ilustrată” - 30 primite, toate vândute; „Naţiunea” - 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; „Renaşterea” - 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 vândute[329]. Comisia locală distribuia săptămânal 700 exemplare.

La împlinirea unui an de la instalarea Guvernului dr. Petru Groza, toate partidele şi organizaţiile politice ce compuneau Guvernul de Concentrare Democratică au sărbătorit evenimentul în faţa prefecturii Tulcea, ţinând discursuri cu această ocazie. Oraşul a fost împodobit cu Tricolorul şi cu Drapelul de Luptă Roşu al clasei muncitoare. Iosif Naumov a fost cel care a

[328] *Idem*, dosar 21/1946, f. 12.
[329] *Ibidem*, f. 26.

deschis şirul cuvântărilor, precizând însemnătatea zilei de 6 martie pentru poporul român. Din partea Partidului Naţional Popular a vorbit Cahu Mihai care, în discursul său, spunea „ziua de 6 martie 1945 este o zi de biruinţă a poporului împotriva reacţiunii conduse de către Maniu şi 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 ţara noastră”. Din partea Partidului Naţional Ţărănesc 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 ţării în istoria neamului nostru”. Din partea Frontului Plugarilor a vorbit Vintilă Voinea care considera că „plugărimea din ţara noastră sărbătoreşte cu adâncă recunoştinţă un an de rodnică guvernare a primului guvern democratic instaurat la 6 martie 1945 prin voinţa întregului popor. Guvernul Groza a făcut un act de dreptate socială şi a confiscat pământurile moşiereşti împărţindu-l ţăranilor luptători de pe frontul antihitlerist şi ţăranilor fără pământ”.

Din partea Partidului Comunist Român şi în numele Comitetului Central a vorbit tovarăşul Nicolae Ceauşescu care afirma că „poporul român, la 6 martie 1945, a rupt jugul exploatării moşiereşti şi a alungat din fruntea ţării pe trădătorul Rădescu, care pus în slujba reacţiunii condusă de către Maniu şi Brătianu a vrut să facă în România un război civil, în felul acesta a împiedicat participarea României la războiul just dus împotriva Germaniei Hitleriste, duşmanul dintotdeauna a poporului român. 6 Martie 1945 însemna pentru poporul român zi de biruinţă a poporului român împotriva reacţiunii care, şi de astă dată, au căutat să oprească mersul istoric al poporului eliberat la 23 august 1944 de către Glorioasa Armată Roşie eliberatoare. 6 martie 1946 însemna pentru poporul român zi în care se leagă dorinţa lui de a participa cu toată dragostea şi hotărârea la consolidarea democraţiei şi făurirea unei păci durabile între popoare”.

Din partea Partidului Naţional Liberal Gheorghe Tătărescu a luat cuvântul Mihail Gioga, în calitate de prefect al judeţului, precum şi reprezentant al partidului. Acesta spunea că „este o zi de mare sărbătoare, în care întregul popor îşi manifestă recunoştinţa şi încrederea în guvernul Dr. Petru Groza, guvern care era salvatorul poporului român de la catastrofa în care reacţionarii conduşi de Maniu şi Brătianu au vrut să arunce poporul în noi şi grele suferinţe. Datorită guvernului Dr. Petru Groza faţă de Uniunea Sovietică pentru aplicarea democraţiei consecvente, am fost ajutaţi dându-se în primul acord

economic încheiat 30.000 vagoane cereale, iar apoi alte 20.000 vagoane astfel că s-a scăpat populaţia de foametea ce se abătea asupra noastră. Sărbătorim astăzi un an de guvernare democratică, poporul român păşeşte cu încredere în marea operă de consolidare a democraţiei alături de marele Naţiuni Unite în frunte cu Uniunea Sovietică, iubitoare de pace şi libertate”[330].

Nici sărbătoarea zilei de 1 Mai nu scăpa fără atenţia organizaţiilor locale politice. Aceştia pregăteau proiecte program pentru a sărbătorii ziua solidarităţii internaţionale a clasei muncitoare, aşa 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 Forţelor Democratice pentru ca din bătălia alegerilor Maniu şi Brătianu cu clica lor reacţionară să iasă definit zdrobiţi; 1 Mai 1946 să mobilizeze clasa muncitoare, poporul muncitor la reclădirea ţării, sprijinind astfel în mod efectiv guvernul Groza în greaua sa operă de guvernare; dar 1 mai înseamnă pe lângă o mobilizare pentru eforturi viitoare şi un bilanţ al realizărilor, constatarea slăbiciunilor şi 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”, „Federaţiei femeilor democrate”, „Tineretului”, „Apărării Patriotice”, „ARLUS.- ului”. La sate, pe lângă întruniri ale „Frontului Plugarilor”, se vor face întruniri pe linia alianţei dintre muncitori şi ţărani. Peste tot se va prelucra importanţa zilei de 1 mai şi se va demasca adevăratul caracter al partidelor „istorice”.

În oraşul Tulcea la sărbătoarea zilei de 1 mai 1946 aveau să participe muncitori, membrii ai organizaţiilor politice locale, membrii ai sindicatelor, având o echipă de 20 de muncitori cu drapelele U.R.S.S. şi România; „Tineretul Progresist” şi şcolile - cu drapele naţionale şi placarde; într-un car alegoric, un muncitor dând mâna cu un plugar şi un elev; Şcoala profesională de fete - cu un car alegoric şi costume naţionale; un detaşament militar cu muzică, după ce va trece prin faţa tribunei se va desprinde din grup şi va rămâne lângă tribună; „Frontul Plugarilor” cu care alegorice şi placarde: munca primitivă şi munca mecanizată, semănător şi păstor cu oi. Cortegiul va fi precedat de ţărani, delegaţi din judeţ; „Sindicatul Pescarilor” cu o echipă de pescari purtând peşti împăiaţi. În frunte udarnicii cu eşarfe scrise şi drapelul sindical. Car alegoric cu barcă, unelte de pescuit, diagramă a producţiei, placarde. Sindicaliştii pescari încolonaţi; „Sindicatul Cizmarilor” cu car,

[330] *Idem*, dosar 14/1946, f. 7-8.

placarde şi pavilion: evidenţiat atelierul de producţie colectiv; „Sindicatul Îmbrăcăminte” cu car, placarde şi pavilion: evidenţiat atelierul de producţie colectiv; „Sindicatul Constructorilor” cu car, placarde şi pavilion; „Sindicatul Marinarilor” cu machete, car, placarde şi pavilion; „Sindicatul Forestier” cu car, diagramă a producţiei, placarde şi pavilion: evidenţiat atelierul de producţie; „Sindicatul Alimentar” cu car, placarde şi pavilion; „Sindicatul Minerilor” cu car, placarde şi pavilion; „Sindicatul Port – Transport” cu car, diagramă a muncii, placarde şi pavilion; „Sindicatul P.T.T.” cu placardă şi pavilion; „Sindicatul Direcţiei Dunării Maritime” cu placardă şi pavilion; „Sindicatul Sanitar” cu placardă şi pavilion; „Sindicatul Funcţionarilor Particulari” cu car, placarde şi pavilion; „Sindicatul Funcţionarilor Publici” cu car, placarde şi pavilion; „Tipografii” cu car şi placardă. Mai vine un car cu o maşină Boston instalată, care va multiplica şi răspândi în mers Manifestul F.U.M., apoi un car alegoric reprezentând pacea; A.R.L.U.S. cu drapele sovietice şi naţionale, panouri şi placarde; „Apărarea Patriotică” cu panouri, placarde şi pavilion naţional; „Federaţia Femeilor Democrate” cu panouri, placarde şi pavilion naţional[331].

Partidele politice FND şi PNL Tătărăscu se vor încolona în urma detaşamentului militar, în următoarea ordine: Partidul Comunist Român, Partidul Social Democrat, Partidul Naţional Popular, Partidul Naţional Tătărăscu, Partidul Naţional Ţărănesc Alexandrescu.

Defilarea se va face pe strada Elisabeta. Deschiderea paradei se va face la ora 10 dimineaţa. Se va vorbi de la balconul prefecturii. Vor lua cuvântul reprezentanţii organizaţiilor şi partidelor politice democratice. Durata discursurilor 10 minute. Penultimul vorbitor din partea PSD, ultimul din partea PCR.

Oraşul împodobit cu drapele sovietice şi româneşti. Pe stâlpi, încrucişate, steguleţe sovietice şi româneşti. Balcoanele împodobite cu verdeaţă şi covoare. Organizaţiile, şi în special sindicatele, organizau vitrine cu panouri, diagrame, verdeaţă, covoare. Muzica militară şi tarafurile concertau în pieţe. Jocuri naţionale. Pentru după amiază se organiza, de către Comisia culturală a Sindicatelor, un festival artistico-cultural, la cinema Select. La cinematograf va rula filmul „Aşa s-a călit oţelul”. Seara, retragerea Armatei şi tineretului, cu torţe.

În centru şi la încrucişarea străzilor principale se vor afişa lozinci pe pânze. Dintre acestea amintim câteva: „Trăiască 1 mai, ziua solidarităţii internaţionale a clasei muncitoare!”, „Proletari din toate ţările, uniţi-vă!”, „Trăiască unitatea

[331] *Idem*, dosar 21/1946, f. 28-29.

dintre muncitori, plugari şi intelectuali!”, „Trăiască Partidul Comunist, detaşamentul de avangardă al clasei muncitoare!”, „Trăiască România democrată, liberă şi independentă!”, „Trăiască în veci prietenia româno-sovietică, reazim sigur al libertăţii şi independenţei ţării noastre!”, „Învingem specula mărind producţia şi creând cooperative!”[332].

În judeţ, 1 Mai se sărbătorea în reşedinţele de plăşi prin organizarea de către F.U.M. în cadrul F.N.D.-ului. Se trimiteau delegaţii din Tulcea.

Proiectul program a fost întocmit de către secretarul secţiei de educaţie politică, Cornel Vasilescu”[333].

Câteva luni mai târziu, în noiembrie 1946, aveau loc alegeri. Rezultatele locale erau în favoarea Blocului Partidelor Democrate cu următoarea componenţă: ”Dr. Florica Bagdasar (P.N.P.), Drăghici N. Ion (P.N.L. Tătărăscu), 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 şi mai multe pierderi materiale pentru populaţie. Prin adoptarea de către Marea Adunare Naţională a legii privind naţionalizarea unor bunuri materiale, s-a desfăşurat o adevărată campanie de confiscare, fără nici o justificare faţă de cei deposedaţi de bunuri, dar mai ales, fără nici o despăgubire. Multe familii care prin obiectivele economice pe care le deţineau contribuiau la dezvoltarea economică a oraşului şi judeţului Tulcea, odată cu naţionalizarea au pierdut nu numai acele ateliere, au pierdut casele în care locuiau, au pierdut membrii de familie, şi-au pierdut identitatea. Comisiile judeţene de naţionalizare nu au avut nici o ezitare în a inventaria şi a trece în patrimoniul statului aceste întreprinderi. În judeţul Tulcea, de exemplu, s-au inventariat un număr de 27 de întreprinderi aparţinând industriei metalurgice, textile, alimentare, miniere şi materialelor de construcţie, în afara celor câtorva zeci de mori, prese de ulei şi brutării.

Nici situaţia agriculturii nu era mai bună. În judeţul Tulcea, de pildă, pământul n-a mai fost capabil să dea în 1946 decât 150 kg grâu în medie la hectar şi 95 kg porumb.

Din cauza subnutriţiei, agravată de ravagiile malariei, mortalitatea infantilă a ajuns să depăşească media pe ţară, fiind mai mare decât în Moldova, regiunea cea mai greu lovită de secetă[335].

---

[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 priveşte aprovizionarea cu pâine a populaţiei oraşului Tulcea, aceasta primea de trei şi respectiv patru ori pe săptămână raţia de mălai - 12 kg şi pâine - 250 gr la preţul de 14 lei /kg[336].

În această perioadă la conducerea Primăriei oraşului Tulcea s-au aflat profesor Ioan Stratulat - 10 ianuarie 1941; Nicolae Mateescu - 15 iunie 1942; Constantin Ţigău - 1943-1.08.1944; Oprea Maraloi - 1944; căpitanul Nicolae Grigorescu - 1decembrie 1944-1945; Grigore Horbencu -1945; Gheorghe Buga -1946[337].

Tulcea, 1941

În fruntea Prefecturii judeţului Tulcea a fost delegat colonelul Costin Ionaşcu care a exercitat această funcţie în perioada 21 ianuarie - 2 decembrie 1941. În timpul celui de-al doilea Război Mondial colonelul Costin Ionaşcu a fost avansat în grad de general şi a condus Divizia 9 Infanterie. Convins de situaţia grea în care se afla oraşul, constatând lipsurile populaţiei tulcene din perioada războiului el a decis aprovizionarea cu alimente a locuitorilor afectaţi de aceste evenimente.

Nicolae Ghica a fost prefect al judeţului Tulcea în perioada 2 decembrie 1941 - 13 octombrie 1944. În această perioada a contribuit la apariţia unei Monografii a judeţului Tulcea, realizată de profesorul Nichita Bonjug.

Mihail Ionescu a fost prefect al oraşului Tulcea în perioada 13 octombrie 1944 - 13 martie 1945. S-a preocupat de îmbunătăţirea drumurilor judeţene, în

---

[336]M. Cojoc, *Repere economico-sociale în Dobrogea primelor decenii postbelice*, în „Studii Istorice Dobrogene”, Editura Ovidius University Press, Constanţa, 2003, p. 459.

[337] T. Brătianu, *Politică şi Societate în Dobrogea*, Constanţa, Editura Fundaţiei „Andrei Şaguna”, 2010, p. 266.

special şoseaua Regele Carol - Lascăr Catargiu. A sprijinit repararea sediului delegaţiei Comisiei pentru controlul aplicării armistiţiului şi a obţinut din partea Prefecturii judeţului Constanţa şi Ialomiţa un număr de 335 vagoane cu grâu, cu scopul de a asigura pâinea pentru populaţia afectată de război. A insistat ca armata sovietică, care se afla în trecere prin judeţul Tulcea, să înceteze a mai fabrica ulei, astfel se putea creşte consumul de alimente atât de necesar locuitorilor judeţului[338].

Dumitru Olteanu a fost prefect al oraşului Tulcea în perioada 13 martie - 15 noiembrie 1945. A sprijinit înfiinţarea în comuna Lolescu a cantinei cetăţenilor sovietici care se repatriau. A ocupat funcţii în cadrul Institutului pentru relaţii culturale cu străinătatea, în Procuratura generală şi a fost ambasador în mai multe state. Membru al Partidului Comunist Român (din 1938), a fost arestat şi închis de mai multe ori. Pe timpul mandatului de prefect al judeţului a îndeplinit şi funcţia de Secretar al Comitetului judeţean al Partidului Comunist Român.

La conducerea Prefecturii judeţului Tulcea a urmat Victor Duşa, până la 26 ianuarie 1946, când în această funcţie a fost numit Mihail Gioga care a rămas până la 24 noiembrie 1947. A demonstrat un interes deosebit faţă de activităţile culturale şi educaţionale ale judeţului. În anul 1946 prefectul a sprijinit constituirea Comisiei Teatrale locale, compusă din membrii: profesor Vasile Cârlov - din partea Direcţiei Generale a Teatrelor, învăţător Constantin Găvenea - din partea Prefecturii Judeţului Tulcea, Nicolae Djendov – reprezentant al Comisiei Locale Sindicale, Constanţa Costea - secretara comisiei. În anul 1946 Gioga s-a implicat în strângerea fondurilor pentru repararea Liceului de Băieţi din Tulcea, care fusese distrus în urma incendiului din 20 ianuarie 1946.

Marin Enescu a fost prefect al judeţului Tulcea în perioada 24 noiembrie 1947 - martie 1949. A contribuit la îmbunătăţirea pescuitului marin prin luarea de măsuri vizând confecţionarea unui număr ridicat de scule pescăreşti de mare (taliene, setci de calcan, năvoade, setci de scrumbii), repararea vaselor de pescuit marin precum şi cele de transportat peşte, repararea şi construirea gheţăriilor. A sprijinit înfiinţarea în oraşul Tulcea a unei şcoli pentru calificarea profesională a viitorilor şefi de puncte piscicole. A contribuit la revigorarea sistemului sanitar prin înfiinţarea unui cabinet medical (în 1949) pentru Liceul Mixt Tulcea şi a altor 9 cabinete la şcolile elementare din oraş[339].

---

[338] V.H. Baumann, Raluca-Elena Petrov, Elena Franga, *Instituţia Prefecturii - Judeţul Tulcea, trecut şi prezent*, Editura Celebris, Constanţa, 2012, p. 120-124.

[339] *Ibidem*, p. 126-132.

3.2. Activitatea edilitară a oraşului Tulcea după anul 1940

În vara anului 1940 administraţia din ţinutul Dunărea de Jos, prin Primăria oraşului Tulcea, porneşte o amplă acţiune de inventariere a bunurilor imobiliare publice, cu termen de finalizare în primăvara anului 1941. Cu ocazia acestei acţiuni au fost inventariate toate bunurile clădite şi neclădite din oraşul Tulcea ce aveau funcţiune publică. Multe dintre aceste imobile au fost distruse.

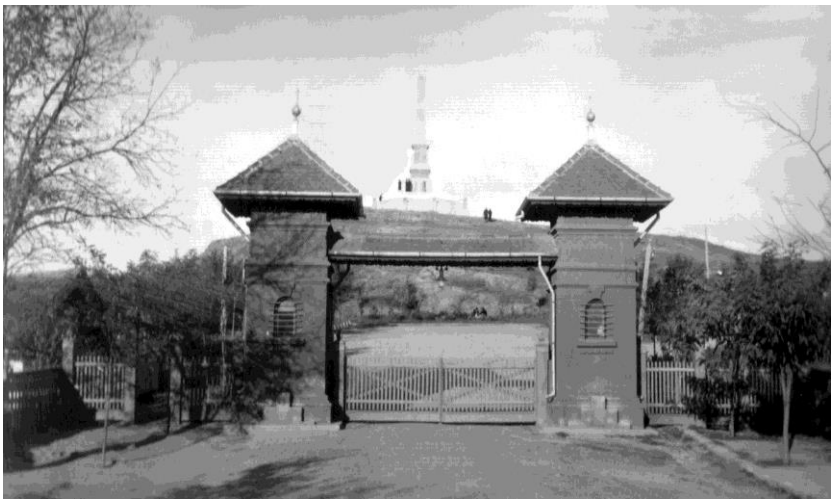
Dintre imobilele ce se mai păstrează şi astăzi amintim: sediul „Primăriei Oraşului Tulcea", imobil situat în strada 14 Noiembrie nr. 11, din anul 1907 funcţiona ca sediul primăriei; se compunea din teren în suprafaţă de 2.164 mp şi construcţie, parter şi etaj, cu 15 camere şi 2 săli, în suprafaţă construită 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 societăţi comerciale.

Primăria oraşului

„Administraţia Pescăriilor Statului", imobil situat în Piaţa Ferdinand, aparţinând de peste 50 de ani Administraţiei Domeniului Statului cu titlu de posesie netulburată. Clădirea avea o suprafaţă de 633 mp, cu parter şi etaj, parterul compus din şapte camere, şapte săli, două camere de serviciu; etajul cuprindea trei camere, nouă săli şi o cameră de baie.

Parcul Comunal „Colnicul Hora", cu o suprafaţă de 35.500 mp, avea în componenţa sa un parc public şi Monumentul Independenţei[340].

[340] Lavinia Vizauer, *Recuperarea memoriei oraşului Tulcea prin documente de arhivă şi imagini – vechi şi nou*, în "Tulcea 1878-1948: memoria unui oraş", Editura Istros, Brăila, 2012, p. 342-348.



1937, intrarea în Parcul Comunal

În lista acestui inventar se regăseau şi alte imobile, la fel de frumoase şi importante pentru oraşul Tulcea, dintre care amintim: „Palatul Administrativ al Judeţului Tulcea”, „Secţia de Pompieri şi Serviciul Salubrităţii”, „Parcul Comunal Mircea (Grădina Publică)”, „Piaţa Sf. Gheorghe”, „Piaţa de alimente”, „Hala de Carne şi Circumscripţia II Poliţienească”, „Liceul Teoretic de băieţi Principele Carol”, „Şcoala Primară nr. 2 de fete”, „Gimnaziul Industrial de băieţi”.

Piaţa Sf. Gheorghe cu Hala de carne şi Circumscripţia II Poliţienească

Dar, ce avea să aducă cel de-al Doilea Război Mondial oraşului Tulcea? Distrugerile provocate şi-au pus amprenta şi asupra zestrei edilitare a oraşului: ca urmare a bombardamentelor aviaţiei şi artileriei sovietice, numai în perioada iunie-octombrie 1941 au fost distruse complet 70 imobile, grav avariate 99 (printre care şi clădirile prefecturii judeţului Tulcea, primăriei, Băncii

Naţionale, Administraţiei Pescăriilor Statului, cazărmii de pompieri) şi uşor avariate alte 89. Efortul de reconstrucţie a acestor imobile a fost evaluat la suma de 25.196.000 lei.

Izvoarele arhivistice menţionează pentru anul 1941 prezenţa în oraşul 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 şi mutat în 1940 pe strada Gloriei, colţ cu strada 14 Noiembrie"[341].

Aceleaşi izvoare păstrează scrisoarea trimisă distinsului profesor Constantin Giurescu, deoarece acesta luase iniţiativa de a reface monumentul Mircea cel Bătrân şi chiar donase 100.000 de lei. Documentul, emis de Prefectura Judeţului Tulcea la 18 august 1941, aducea la cunoştinţă 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 Ţinutul Dunărea de Jos, punând bazele unui comitet de construcţii care a declanşat 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 Ionaşcu, îl ruga "să comunice planul de acţiune şi posibilitatea unui contact personal cu membrii comitetului de construcţie şi cu subsemnatul"[342].

Eforturile făcute de către autorităţile locale pentru reconstrucţia şi dezvoltarea oraşului Tulcea sunt reflectate şi păstrate în numeroase documente de arhivă. Mărturie stă documentul din care constatăm că în şedinţa Consiliului de Colaborare, ţinută la 27 noiembrie 1943 în localul primăriei, s-a discutat problema aşezării gării Căilor Ferate. În expunerea domnului arhitect Gheorghe Brătescu au fost prezentate aspecte privind stabilirea locaţiei gării cât şi exproprierile dorite în vederea acestei aşezări. Prin acest proiect, Căile Ferate, de comun acord cu P.C.A., au prevăzut aşezarea gării de pasageri pe locurile cuprinse între Fabrica Avramide, magaziile negre de cereale, litoralul Dunării şi strada Isaccea, având intrarea pieţei prin strada Isaccea, locuri care urmează să fie în mare parte expropriate. Proiectul conţinea destule neajunsuri, deoarece amplasamentul sau aşezarea gării persoanelor era dezaxată faţă de aliniamentul general al căilor de circulaţie ale cartierului. S-a constat absenţa legăturii cu

[341] S.J.A.N. Tulcea, *Fond Prefectura Tulcea, Serviciul administrativ*, dosar 978/ 1941, f. 19.
[342] *Ibidem*, f. 17.

serviciile şi debarcaderele navigaţiei fluviale, această legătură trebuind să se facă pe străzi laterale şi prin strada Isaccei. De asemenea, se închidea circulaţia liniei de centură şi de bază a oraşului de-a lungul portului şi Dunării, pe care se sprijinea tot sistemul radial de circulaţie al oraşului în partea sa cea mai activă, adică strada Carol. Aceiaşi perspectivă se prezenta şi pentru strada Isaccea, dacă se prelungeau liniile de centură şi creştea în viitor numărul de persoane, deoarece se făcea o supraîncărcare a circulaţiei pe această stradă care rămânea singura arteră de comunicare cu restul judeţului, urmând ca ea să primească şi deservirea gării, cu toate serviciile acesteia, iar deservirea cartierelor din amont-ul Dunării rămânea numai printr-o singură stradelă secundară, dintre malul lacului Ciuperca şi Fabrica Avramide. Tot la neajunsuri se menţiona faptul că piaţa gării era insuficientă ca întindere şi dezvoltare, având abia o faţadă de aproximativ 40 m în lungime şi mult mai puţin în lărgime, iar accesul din strada Isaccea se făcea printr-o gâtuire a pieţei. Totodată s-a dus la devalorizarea terenurile particulare din jur, cărora le era oprită obţinerea de faţade suplimentare, în afara celor de pe strada Isaccea. Neajunsul principal a constat în eliminarea posibilităţii aşezării oboarelor de cereale şi a silozurilor în vecinătatea liniilor Căilor Ferate. Clădirea gării era închisă, prin aşezarea dosnică şi în fundul pieţei, și lipsită de perspectivă estetică.

Gheorghe Brătescu prezenta o soluţie, printr-un plan întocmit, prin care toate neajunsurile de mai sus erau înlăturate, obţinându-se, în plus, un teren mai dezvoltat atât pentru nevoile Căilor Ferate, cât şi pentru toate serviciile portului, creându-se un bulevard dublu (prin dublarea străzii Carol) cu separare printr-o bandă plantată cu pomi, şi din care una dintre străzi deservea portul - lărgindu-i platformele, iar a doua Gara, oboarele şi restul oraşului. Proiectul a fost prezentat Direcţiei Căilor Ferate Române, Casei APC şi Ministerul Afacerilor Interne. Consiliul de colaborare şi-a dat avizul în acest sens[343]. 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 lei[344], iar din prevederile din fondul propriu în valoare de 2.215.550 lei, valoarea lucrărilor executate a fost de 439.912 lei[345].

---

[343] S.J.A.N. Tulcea, *Fond Primăria Oraşului 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 obligativităţii de participare la organizarea apărării antiaeriene activă şi pasivă a teritoriului oraşului Tulcea" care prevedea ca toţi locuitorii oraşului Tulcea cu "vârsta cuprinsă între 16 şi 55 de ani să participe la toate serviciile necesare apărării antiaeriene activă şi pasivă a oraşului. Serviciile prestate de locuitorii oraşului constau în participarea două zile la pregătirea materialelor şi diverselor instalaţii necesare teritoriului şi populaţiei, pentru a putea face faţă pericolului aerian. Cine nu dorea să participe la aceste lucrări putea plătii o taxă de 600 lei/an"[346].

În perioada anilor 1943-1947 oraşul Tulcea îşi propunea să realizeze câteva obiective importante cu privire la îmbunătăţirea condiţiilor de trai a locuitorilor, şi nu numai. Printre acestea se regăseau: întocmirea planului oraşului intra şi extravilan, cu suburbanele, şi încheierea dosarului urbanistic; întocmirea planului de canalizare generală a oraşului; executarea unei porţiuni de canalizare pe strada Regina Elisabeta şi strada Gloriei, în conformitate cu planul general de canalizare pentru deservirea construcţiilor publice de pe acest traseu, adică: Casa Sănătăţii, Şcoala Primară nr. 2 de fete şi Liceul de fete, după terminarea şi intrarea în folosinţă în cursul acelui an; refacerea străzilor Isaccea, Babadag, Regina Elisabeta, Ştefan cel Mare, Basarabilor, Carol, Lascăr Catargiu, Mahmudia, Piaţa Mircea; construirea unui grup edilitar pe strada Carol, colţ cu strada Ştefan cel Mare şi Regina Elisabeta; construirea şi organizarea parcului Sf. Gheorghe prin demolarea construcţiilor vechi din Piaţa Sf. Gheorghe; construirea pieţei de alimente şi produse ale comerţului ambulant, prin pavarea şi alimentarea cu apă a străzii Basarabilor; plantări pe străzi şi completarea plantaţiilor existente cu arbori pe strada Babadag, Sf. Nicolae, Mahmudiei, Gloriei, Carol, Libertăţii, Parcul Monumentului Reanexării; plantarea islazului, în părţile improductive, şi cultivarea grădinilor de zarzavat ale Primăriei; plantarea malurilor lacului Ciuperca, nivelarea terenului acestor maluri spre şoseaua Isaccea şi acoperirea malurilor cu semănături furajere; lucrări pregătitoare şi construirea monumentului Eroilor Regimentul 33 Dorobanţi, în parcul Sf. Gheorghe; procurarea şi punerea în funcţiune a instalaţiilor de sterilizare a apei potabile; refacerea reţelei electrice de transport şi distribuţie şi refacerea generatorilor electrici; construirea sorbului

[346] *Ibidem*, f. 69-71.

la Dunăre; refacerea reţelei de distribuţie a apei, identificarea vanelor, gurilor de apă, a nodurilor de distribuţie, a defectelor din reţea, cu repararea lor[347].

Activitatea culturală nu lipsea din planul de activitate a Primăriei, aceasta trebuia ”să susţină solicitarea şi intervenţia prin mijloacele ce le aveau la îndemână pentru terminarea şi completarea de construcţii şcolare din cuprinsul oraşului, obţinerea ajutoarelor şi creditelor pentru executarea sau amenajarea lor; realizarea pe lângă una dintre construcţiile şcolare a unui pavilion necesar cantinei şcolare a oraşului, cu dependinţele şi mobilierul necesar, şi ajutorarea elevilor săraci; realizarea unei secţiuni de băi şcolare şi introducerea metodei de curăţenie, deparazitare, igienă în educaţia fizică a elevilor din şcoli prin construirea acestei băi şi piscine pentru elevi şi a sălii de gimnastică anexată ei. Înfiinţarea Asociaţiei Culturale a oraşului printr-o Universitate Populară pentru răspândirea culturii în popor, în toate ramurile asociaţiei din domeniul Sociologiei şi legislaţiei, Moralei, Ştiinţelor exacte, Artelor, Educaţiei fizice, Patriotismului, Muzicii şi Şezătorilor cu concursul şcolilor de toate gradele din oraş; înfiinţarea de premii pentru elevii meritoşi, artişti, meşteşugari, gospodari, cultivatori; dezvoltarea activităţii Consiliului de Patronaj prin organizarea unei secţiuni pentru ocrotirea, ajutorarea şi plasarea tinerilor (fete, băieţi, orfani sau săraci) în întreprinderi pentru crearea viitorului lor, a unei secţiuni pentru strângerea şi trierea infirmilor, bătrânilor săraci, cerşetorilor şi vagabonzilor, internarea lor în secţiunile unui azil; combaterea concubinajului şi acţiunilor imorale; colectarea ajutoarelor pentru suferinzi şi nevoiaşi, controlarea vieţii de familie a populaţiei în ceea ce priveşte igiena copilului şi condiţiilor de muncă ale membrilor din familie”[348].

În anul 1944 trebuiau continuate toate lucrările începute în 1943. Pe lângă acestea erau prevăzute şi alte lucrări precum: canalizarea străzilor Regina Elisabeta - secţiunea I, Isaccea - secţiunea I, Carol cu Vasile Lascu, Basarabilor – secţiunea I, Ştefan cel Mare şi străzile dintre strada Carol şi Isaccea; trasarea şi executarea definitivă a străzilor Isaccea - sectorul I, strada Carol şi strada Vasile Lascu cu străzile de legătură dintre strada Carol şi strada Isaccea, conform planului director de sistematizare; construirea unei Hale de Alimente cu frigorifer, cu post poliţienesc şi post sanitar în Piaţa de Alimente din strada Basarab; construirea unui pavilion mic de ziare şi consumaţiuni, destinat Parcului Sf. Gheorghe; amenajarea terenului de sport în acest parc, pe locul

---

[347] S.J.A.N. Constanţa, *Fond Inspectoratul General Administrativ Constanţa*, dosar 6/1943, f. 5-7.

[348] *Ibidem.*

vechilor barăci de lemn desfiinţate; amenajarea şi plantarea cu arbori şi grădină a Bulevardului nou trasat compus din Cheiul Dunării, strada Carol şi strada Vasile Lascăr; refacerea conductelor în reţeaua de distribuţie a apei, verificare, înlocuire, construire de cămine la noduri, sistematizarea reţelei Strada Regina Elisabeta – sectorul I, strada Isaccei – sectorul I, strada Carol până în strada Lascăr Catargiu, strada Basarabilor – sectorul I, strada Ştefan cel Mare şi joncţiunele 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 şi strada Gloriei – sector I, conform Planului General de canalizare al oraşului; trasarea şi executarea definitivă a străzilor: Isaccea – sector I, Regina Elisabeta – sector I, strada Babadag – sector I, strada Sf. Nicolae şi strada Regele Ferdinand – sector I; pregătirea alinierilor şi a terenului pentru trasarea străzilor Regina Elisabeta - sector II, strada Babadag - sector II, strada Griviţei - sector II, strada Mahmudia - sector I, strada Gloriei - sector I, Piaţa pescăriilor sau a comerţului şi străzile adiacente acestora; construirea hotelului comunal, pe locul filat prin planul director, în faţa Geamiei, pe Cheiul Dunării şi a Bulevardului V. Lascăr, la capătul stadionului Mircea cel Mare; pregătirea terenului dintre noul local al primăriei şi localului Prefecturii destinat Stadionului oraşului şi Monumentul Mircea cel Mare din faţa Liceului de băieţi; executarea grajdurilor primăriei şi al serviciilor Salubrităţii. Executarea unui atelier de căruţărie şi potcovărie al comunei; dragarea lacului Ciuperca şi pregătirea pentru amenajarea unei pisciculturi şi a unei şcoli de canotaj[350].

Lucrările prevăzute pe anul 1946: canalizarea străzilor Regina Elisabeta sector II, strada Babadag sector II, strada Basarabilor sector II şi a străzilor adiacente; construirea pieţei Comerţului din Portul Pescarilor; construirea teatrului şi Căminului Cultural al oraşului, cuprinzând Muzeul şi Biblioteca oraşului; construirea amfiteatrului şi 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, joncţiunea la reţeaua de înaltă tensiune; refacerea reţelei de distribuţie a apei, verificare, înlocuire, construire de cămine la noduri, sistematizarea reţelei[351].

---

[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 şi căminul Cultural; construirea unui pavilion piscicol şi de canotaj la lacul Ciuperca; completări de materiale şi aparate necesare Serviciului de Salubritate şi amenajarea îndiguirilor islazurilor comunale de pe grinduri; construirea Monumentului lui Mircea cel Mare; refacerea reţelei electrice de înaltă tensiune; refacerea reţelei de distribuţie a apei/ verificare, înlocuire, construire de cămine la noduri, sistematizarea reţelei pe străzile rămase din planul de lucrări pe anii precedenţi[352].

3.3. Instituţii sanitare

Populaţia oraşului Tulcea beneficia de câteva instituţii sanitare. În luna septembrie 1940 situaţia personalului medical existent în oraşul Tulcea, plătit de ministerul sănătăţii şi casa sănătăţii, se prezenta astfel: 1 medic pentru circuit urban, grad 4, 1 medic pentru circuit urban, grad 2, 2 agenţi sanitari, grad 5, 1 moaşă, grad 1, 1 moaşă, grad 3, 1 soră de ocrotire; 2 persoane de serviciu.

În laboratorul Tulcea îşi desfăşurau activitatea 1 medic de laborator, grad 1, 1 chimist, 2 laboranţi, 2 persoane de serviciu.

Spitalul Tulcea dispunea de 1 medic primar grad 2, 1 medic primar fără grad, 1 medic secund fără grad, 2 ofiţeri sanitari cu gradul 2, 1 moaşă cu grad 2, 2 infirmiere cu gradul 1[353].

Din situaţia nr. 6271/1940, solicitată de Inspectoratul General Sanitar Constanţa, constatăm în Tulcea existenţa a 24.080 suflete ce trebuiau să beneficieze de un local spitalicesc închiriat, dotat cu 1 baie, 1 mobilă, 1 etuvă şi deservit de 2 medici, 4 agenţi sanitari, 3 moaşe, 1 soră de ocrotire[354].

În anul 1941 constatăm că judeţul Tulcea era împărţit în 28 circumscripţii medicale, dintre care 5 urbane (2 în oraşul Tulcea). Fiecare circă medicală era condusă de un medic ajutat de agenţi sanitari şi moaşe. Spitalul Tulcea dispunea de 85 paturi pentru bolnavi și dispunea de trei secții (conduse de medici) - secţia de boli interne, chirurgie, epidemii şi antirabic. Spitalul putea primii și răniţi de război, având la dispoziţie 180 de paturi utilate potrivit[355]. Pentru anul 1941 avem următoarele date statistice: număr bolnavi consultaţi -

---

[352] *Ibidem*, f. 12-13.
[353] S.J.A.N. Tulcea, *Fond Prefectura Judeţului Tulcea, Serviciul Administrativ*, dosar 45/1942, f. 9.
[354] *Ibidem*, f. 24.
[355] *Ibidem*, f. 19.

5.360 persoane, 1.938 bolnavi internaţi, 23.576 numărul zilelor de tratament, 1.706 ieşiţi din spital vindecaţi, 148 externaţi ameliorаţi, 5 externaţi în aceeaşi stare, 3 externaţi în stare mai gravă, 86 morţi. Numărul intervenţiilor chirurgicale mari – 168, mici – 372, intervenţii cu plată – 47, fără plată - 493. Suma încasată pentru operaţii a fost de 86.062 lei, iar suma încasată pentru întreţinere 385.691 lei[356].

În ceea ce priveşte bolile sociale şi 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 guşă, 184 de conjunctivită granuloasă, 13 de gripă parodită epidemică, 2 de tetanos, 13 de tuse convulsivă, 1 de variolă şi 9 de blenoragie[357].

În anul 1942-1943 se propunea personalului sanitar mobilizare la lucru:

Spitalul Tulcea dispunea de 12 femei personal nemilitar, 1 ofiţer, 1 subofiţer, 7 grupa personal militar, 1 subofiţer mai în vârstă de 32 ani, 4 trupă;

Serviciul Sanitar al oraşului Tulcea dispunea de 1 bărbat şi 5 femei personal nemilitar, 1 ofiţer, 4 grupă personal militar, 1 ofiţer mai mare de 30 ani, 1 trupă;

Laboratorul Tulcea beneficia de 1 femeie personal nemilitar, 1 ofiţer, grupă de 4 personal militar, 1 ofiţer mai mare de 30 ani[358].

Serviciul sanitar al judeţului Tulcea trebuia să deservească numai în oraş un număr de 20.437 suflete. Populaţia oraşului beneficia de 2 medici plătiţi de stat, 2 medici particulari, 1 soră medicală, personal medical bugetari de stat – 7 persoane. Nu existau locuinţe pentru medici[359].

Situaţia materială a unităţilor sanitare din oraş se prezenta astfel: Spitalul oraşului dispunea de 85 paturi, 2 secţii: chirurgie şi interne. Personalul spitalului compus de 1 medic primar, cu funcţia de director, era medic pe secţia chirurgie, 1 medic primar pentru secţia de interne, care conducea şi secţia antirabică, 1 medic secundar provizoriu la secţia chirurgie, 1 oficiant sanitar, 1 post de oficiant sanitar vacant, 1 moaşă, 2 infirmiere clasa I, 1 administrator, 1 secretar contabil, 11 personal de serviciu. Spitalul înzestrat cu aparate Röutgen, etuve fixe şi mobile, baie cu duşuri şi căzi.

Laboratorul de igienă Tulcea funcţiona cu 2 secţii (bacteriologie şi chimie) conduse de 2 medici şi 1 agent sanitar.

---

[356] *Ibidem*, f. 25.
[357] *Ibidem*, f. 37.
[358] *Ibidem*, f. 2.
[359] *Ibidem*, f. 4.

Populaţia oraşului Tulcea beneficia de 3 farmacii şi 2 drogherii: farmacia Constantinescu, situată pe strada Regina Elisabeta, farmacia Aglaia Wagner Drăghici, situată pe strada Regina Elisabeta nr. 26, farmacia H. Varcovici, funcţiona 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. 100[360].

Drogheria Popp

3.4. Situaţia întreprinderilor industriale înfiinţate, desfiinţate sau naţionalizate

În conformitate cu Legea nr. 119 din anul 1948 toate întreprinderile industriale sau comerciale, mici sau mari, urmau să intre sub administraţia locală a oraşelor. Nici Tulcea nu a scăpat de această reglementare legislativă emisă la nivel naţional. Astfel, putem constata din izvoarele de arhivă care au fost întreprinderile naţionalizate sau desfiinţate din oraşul Tulcea.

Printre primele societăţi desfiinţate s-a numărat:

1. Proprietatea lui Pavel Cernescu care deţinea o presă mecanică de ulei, capacitate 24 h/ 500 l ulei, cu sediul în strada Isaccei nr. 102;

2. Proprietatea lui Gheorghe Hrisafi, 1 moară de mălai cu valţ dublu 600/300, capacitate 12.000 kg; 2 maşini de pasat cu capacitate 2.400 kg, cu sediul în strada Isaccei nr. 104; 1 presă mecanică de ulei, capacitate 600 l, pe strada Isaccei nr. 127;

[360] *Ibidem*, f. 18.

3. Proprietatea lui Eger Afanase, 1 moară de grâu cu 2 valţuri duble, capacitate 15.000 kg; 1 moară de porumb cu valţ dublu, 12.000 kg, pe strada Isaccei nr. 161;

4. Proprietatea lui S. Svartz şi Grigore Hrisafi, 1 moară de grâu cu 2 valţuri duble, 15.000 kg capacitate, pe strada Isaccei nr. 165;

5. Proprietatea lui Grigore Hrisafi, 1 moară de porumb cu valţ dublu 600/300, capacitate 12.000 kg, 1 presă mecanică de ulei, capacitate de 600 l, 1 maşină pasat mei, capacitate 1600 kg, pe strada Isaccei nr. 65;

6. Proprietatea lui Grigore Lichiardopol şi I. Siminovici, 1 moară de grâu cu 3 valţuri, 1 valţ 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 valţ dublu, capacitate de 12.000 kg, pe strada Libertăţii nr. 68-70;

8. Proprietatea lui Hasan Suliman, 1 moară de grâu cu 4 valţuri, 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. 15-17[361].

Proprietăţile menţionate mai sus au intrat sub administraţia locală a oraşului 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 şi 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 oraşului 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 – român[362].

De remarcat faptul că erau preferaţi ca administratori persoane de altă naţionalitate decât română, în acest caz fiind preferaţi ruşii şi 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 naţionalizarea întreprinderilor, au fost trecute în administraţia oraşelor brutăriile, abatoarele particulare, morile sistematice şi presele de ulei mecanice, care se încadrau în prevederile legii. Conform articolul 22 din legea naţionalizării mai putea fi date în proprietatea sau simpla folosinţă a administraţiilor locale, pe baza jurnalelor Comisiei de Miniştrii, şi alte întreprinderi naţionalizate. În acest sens, un caz special a reprezentat Fabrica de cherestea, moara şi presa de ulei, proprietăți ale lui Adrian Avramide. Acestea nu puteau fi date în proprietate sau folosite de către administraţia locală pentru oraş, deoarece capacitatea de producţie a fabricii abia permitea satisfacerea nevoilor oraşului şi judeţului. De asemenea, toate secţiile fabricii lucrau cu aceeaşi capacitate motrică şi în aceeaşi locaţie, deci nu puteau fi scindate[363].

În registrul profesioniştilor înregistraţi de Camera de Comerţ şi Industrie Tulcea figurau în anul 1947-1948 un număr de 616 proprietari: 396 români, 52 ruşi,

[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 proprietăţi au fost radiate din registrul profesioniştilor în perioada anilor 1945-1948[364].

Acelaşi registru evidenţiază un număr de 52 de firme sociale care funcţionau în oraşul Tulcea, dintre cele mai importante menţionăm:

1. „Societatea Unirea Ape Gazoase" – strada Isaccei nr. 91.

2. „Johan Scultety" (manufactură, pescărie) – strada Ştefan cel Mare.

3. „Gherasim Papadatos şi Gavril Papadatos" (cereale, lână) – strada Isaccea, radiată în 1947.

4. „Banca Naţională a României" (operaţiuni de scont şi 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 Naţională" (asigurări) – radiat în 1949.

8. „Banca Federală Gurile Dunării" (operaţiuni de credit) – strada Carol 41, radiată.

9. „Banca Populară Spiru Haret" (credit şi economie) – strada Isaccea 16, radiat 1946.

10. „Banca Unirea Plugarilor" (societate de credit şi economie) – radiat 1945.

11. „S.R.D." – Societate anonimă de navigaţie pe Dunăre – strada portului 9, radiat 1949.

12. „Banca Populară Didactică Învăţătorimea" (operaţiuni de credit şi 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." (comerţ de cereale) – strada Isaccea 27, radiat în anul 1946;

16. „Asociaţia Pescarilor Colectori" – strada Carol 26.

17. „Ioan Iacobini şi D. Tomorug" (exploatare postav, baiengerie, curăţătorie chimică şi darac de lână) – strada Isaccea 145, radiat în 1948.

18. „Unirea Pescarilor" – Halele pescarilor funcţiona din 1943.

19. „Societatea de Asigurări Generale" (asigurări) – strada 14 Noiembrie, nr. 16, funcţiona din 1943, radiată în 1949.

---

[364] S.J.A.N. Tulcea, *Fond Camera de Comerţ şi Industrie Tulcea*, dosar 251/1947-1948, f. 75-95.

20. „Praga S.A.R.” (comercializarea şi industrializarea articole alimentare) – strada Gloriei 12, radiată în 1949.

21. „Albert Avramide şi Nicolau Nicolae” (băuturi spirtoase cu amănuntul) – strada Isaccea 28, radiată în 1948.

22. „Adrian Avramide şi Tr. Klipper&Co” (industrializarea, comercializarea lemnului, fabrică) – strada Isaccea 176.

23. Societatea Anonimă Română de Navigaţie pe Dunăre S.R.D. cu sediul pe strada Isaccea radiată în 1949[365].

În locul societăţilor radiate până în anul 1948-1949, s-au înfiinţat o serie de societăţi sau întreprinderi de stat. Acestea aveau de cele mai multe ori aceleaşi preocupări comerciale:

1. Societatea Comercială de stat Compescaria – comercializarea şi industrializarea peştelui, strada Piaţa Republicii nr. 2, funcţiona 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, funcţiona din 1948, sucursale la Sulina şi Babadag.

3. Societatea Comercială de stat Romcereal – comercializare cereale, strada Babadag nr. 60-64, înfiinţată în 1948.

4. Societatea Comercială Aprolacta de Stat – lapte şi derivate, sediul strada Mărăşeşti, înfiinţată în 1948.

5. Magazinul de stat Plugul, filiala Tulcea – articole de fierărie, strada Ştefan cel Mare nr. 15, înfiinţată în 1948, radiată în 17 septembrie 1948.

6. Magazinul de stat Şantierul – articole de fierărie brută şi lucrată, str. Ştefan cel Mare nr. 15, înfiinţat în anul 1948, după desfiinţarea magazinului Plugul.

7. Banca R.P.R. (operaţiuni bancare), str. Paul Stătescu nr. 2, înfiinţată în 1948.

8. Societatea Comercială de stat Delta Dunării – desfacere cu ridicata şi amănuntul a produselor alimentare, vegetale şi animale, str. 23 August nr. 12, înfiinţată în 1948.

9. Societatea Sovieto-Română de Navigaţiuni S.A. Sovromtransport – transporturi, strada Portului nr. 5, înfiinţată în 1948, cu filială la Sulina.

10. Întreprinderea pentru industrializarea şi valorificarea experimentală a stufului, strada portului nr. 15, înfiinţată în 1949.

11. Societatea Anonimă Kalla – fabricarea şi desfacerea conservelor de peşte, legume şi murături, strada independenţei nr. 2, înfiinţată în 1949[366].

---

[365] *Ibidem*, f. 96-97.
[366] *Ibidem.*

Cu toate că, în perioada 1946-1948, majoritatea firmelor care funcţionau în oraşul Tulcea tindeau să fie desfiinţate sau naţionalizate de către autorităţile locale, constatăm că altele se înfiinţează sau îşi extind activitatea, fapt confirmat de izvoarele de arhivă.

În luna decembrie a anului 1946 au fost înregistrate la Oficiul Registrului Comerţului firme precum proprietatea lui Victor S. Costea cu sediul comercial în strada Piaţa Nouă, ghereta nr. 18, având ca preocupare comercializarea de fructe, zarzavat şi articole confecţionate din papură; firma Anei G. Vicenţatos cu sediul în strada Isaccea nr. 17, măcelărie şi mezelărie; brutăria pe cont propriu a lui Boris Tomici cu sediul în strada Sf. Niculae.

În aceeaşi perioadă, Societatea Sovromtransport, cu sediul la Constanţa, efectua reparaţii de nave în Tulcea, având un număr de 1000 de angajaţi[367].

Existenţa pieţei de desfacere a legumelor şi fructelor a înmulţit numărul comercianţilor tulceni care aveau ca preocupare principală comercializarea legumelor, zarzavaturilor şi fructelor.

În anul 1946, situaţia comercianţilor de legume şi zarzavaturi se prezenta astfel[368]:

Nume proprietar	Sediul comercial	Numărul firmei
1. Alexandru I. Mihail	Piaţa Nouă, ghereta 5	Nr. 51/1946
2. Botez Gh. Gheorghe	Piaţa Nouă, ghereta 2 şi 3	Nr. 59/1944
3. Bijda V. Ioan	Piaţa Nouă, ghereta 17	Nr. 117/1946
4. Barvinschi Sava	Piaţa Nouă, ghereta 7	Nr. 118/1946
5. Caşecu M. Constanda	Strada Babadag 82	Nr. 2523/1938
6. Cutov Chirilă	Piaţa Nouă, ghereta 24	Nr. 2877/1942
7. Cutov Agripina	Piaţa Nouă, ghereta 19	Nr. 2991/1943
8. Cuţov I. Zenovei	Piaţa Nouă, ghereta 29	Nr. 55/1944
9. Cosencu A. Ioan	Piaţa Nouă, ghereta 37	Nr. 66/1944
10. Constantinescu I. Margareta	Piaţa Nouă, ghereta 8	Nr. 78/1944
11. Costea S. Victor	Piaţa Nouă, ghereta 18	Nr. 129/1946
12. Doiciu T. Ioan	Piaţa Nouă, ghereta 6	Nr. 79/1944
13. Dobre G. Iov	Piaţa Nouă, ghereta 10	Nr. 21/1945
14. Epure D. Zane	Piaţa Nouă, ghereta 4	Nr. 32/1946
15. Gelbalief S. Zaharia	Piaţa Nouă, ghereta 25	Nr. 44/1944
16. Lesovici I. Dumitru	Piaţa Nouă, ghereta 9	Nr. 61/1944

[367] *Ibidem*, dosar 13/1946-1947, f. 1, 2.
[368] *Ibidem*, f. 6.

17. Niculiţă N. Iordache	Piaţa Nouă, ghereta 10	Nr. 91/1946
18. Nichita Gr. Roman	Piaţa 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 - oraş turistic

Prin diversitatea zonelor de care dispune, partea de Nord a Dobrogei a oferit dintotdeauna multiple posibilităţi de petrecere a timpului liber: explorarea pădurilor din împrejurimile oraşului până în Munţii Măcinului, excursii în Delta Dunării, plajele din Sulina, Sf. Gheorghe sau Tudor Vladimirescu, vizitarea mănăstirilor Cocoş, Saon sau Celic-Dere.

Nici oraşul Tulcea nu este lipsit de puncte de atracţie: plimbări pe faleza oraşului, pe „Lacul Ciuperca", în „Parcul Monumentului Independenţei", unde cânta fanfara militară la fiecare sfârşit de săptămână - aşa cum îşi amintesc bătrânii. De fapt Parcul Monumentului Independenţei a constituit dintotdeauna un punct de atracţie pentru tulceni şi pentru turişti fiind amplasat pe locul cel mai înalt din oraş unde, cândva, a dăinuit vechea cetate *Aegyssus.* De aici se puteau observa mahalalele oraşului, cu bisericile şi şcolile lor, întreaga panoramă a oraşului până în Portul Industrial, Dunărea, amplasamentul portului.

Dacă este să vorbim despre monumentele ridicate în oraş, trebuie să facem precizarea că Tulcea a fost "unul dintre primele oraşe din ţară în care s-au ridicat, prin colectă publică, monumente evocatoare ale unor mari evenimente istorice şi al unor personalităţi de seamă ale vieţii culturale şi ştiinţifice"[369]. Piatra fundamentală a „Monumentului Independenţei" a fost pusă de domnitorul Carol I cu prilejul vizitei din 17-18 octombrie 1879, la ridicarea monumentului contribuind populaţia judeţului Tulcea[370]. Contribuţia la realizarea monumentului şi-au adus-o doi sculptori români Giorgio Vasilescu şi după moartea acestuia, Constantin Bălăcescu. Lucrarea a fost începută în anul 1897, terminată în 1899 şi inaugurată în 2 mai 1904. La inaugurarea „Monumentului Independenţei" din Tulcea a participat şi familia regală [371].

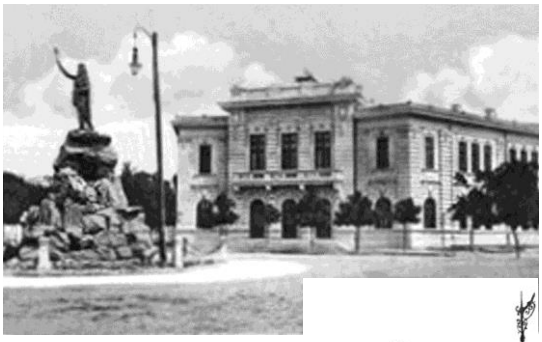
[369] C. Găvenea, *Amintiri şi imagini din Tulcea de odinioară*, Editura Şcoala XXI, Tulcea, 2004, p. 67.
[370] Valentina Postelnicu, *Monumentele Eroilor Tulceni*, Editura Harvia, Tulcea, 2003, p. 6.
[371] *Ibidem*, p. 7.

Monumentul a fost distrus în timpul Primului Război Mondial de trupele de ocupaţie. A fost refăcut în anul 1933 dar, din lipsa fondurilor băneşti, fără cele două elemente sculpturale (dorobanţul şi vulturul).

Cu ocazia centenarului Independenţei de stat a României au început lucrările de refacere a monumentului în forma sa iniţială (din 1899), fiind inaugurat la 9 mai 1977.

Un alt monument ridicat în oraşul Tulcea a fost cel a lui „Mircea cel Bătrân” (1900-1902), ridicat de către locuitorii oraşului pentru a cinstii victoriilor domnitorului împotriva turcilor şi a unirii Dobrogei cu Ţara

Românească. Monumentul a fost amplasat în „Piaţa Mircea”, denumire folosită până în anul 1947.



Distrus de trupele de ocupaţie bulgaro-germane din timpul Primului Război Mondial (în anul 1917), rămâne doar soclul care se mai păstrează şi 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 Ismail[372]. Documentele de arhivă păstrează corespondenţa purtată între autorităţile locale ale oraşului Tulcea şi oraşului 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, Fundaţia culturală Galeriile „Acum” a dezvelit replica statuii originale a lui Mircea cel Bătrân, în acelaşi loc în care a existat între aprilie 1903 şi februarie 1917. Din păcate, o iniţiativă nereuşită şi 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 instituţii tulcene, pentru ca azi să-şi găsească locul în oraş, fiind amplasată în sensul giratoriu din faţa Gării Tulcea.

Un alt monument a domnitorului Mircea cel Bătrân, variantă ecvestră, este amplasată în centrul oraşului, în Piața Civică. Opera sculptorului Ion Jalea a fost dezvelită la 1 decembrie 1972 iar pe frontispiciul piedestalului, pe o placă de marmură, este scris „Mircea cel Bătrân. Domn al Ţării Româneşti 1386-1418”.

Pe lângă aceste monumente impunătoare şi importante, locuitorii oraşului 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 Neniţescu (prefect al oraşului 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 ocupaţie. Din iniţiativa edililor oraşului, noul bust a lui Ioan Neniţescu a fost ridicat pe „Aleea Personalităţilor 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 şi Gloriei, unde există şi azi[373].

Acestea sunt doar câteva dintre monumentele care se puteau, şi încă se mai pot vedea în oraşul Tulcea.

Nu trebuie să uităm nici bisericile clădite în oraş, adevărate monumente de arhitectură. Exemplul cel mai elocvent este Catedrala cu hramul „Sfântul Nicolae”, o construcţie monumentală, realizată în stil bizantin, având formă de cruce. Iniţial, pe acel loc s-a aflat o altă biserică, din lemn, care a fost construită de către refugiaţii din satul Beştepe, aceştia fiind nevoiţi să părăsească localitatea din cauza unor bande de răufăcători care jefuiau permanent satul.

Construcţia actualei clădiri a început în anul 1862, cu binecuvântarea mitropolitului Dionisie al Durostorului. A fost primul edificiu creştin din Tulcea căruia sultanul, printr-o iradea (autorizaţie), a permis să i se înalţe turle. În anul 1867 principele Carol I, trecând prin Tulcea, donează bisericii un potir şi 100 de galbeni. Finalizarea lucrărilor catedralei a avut loc în 1877, sub păstorirea mitropolitului Nechifor al Dobrogei[374].

Alte monumente istorice din Tulcea: Biserica de rit vechi „Sfânta Paraschiva” - construită în anul 1857 prin contribuţia comunităţii ruşilor-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 şi 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, Constanţa, 2006, p. 25-26.

[374] Alexandrina Cuţui, *Catedrala „Sf. Nicolae” din Tulcea – mărturii istorice*, în „Tulcea 1878-1948: memoria unui oraş”, 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 Ştefan Dopron) de către credincioşii ortodocşi tulceni.

Biserica „Sf. Gheorghe” sau „Biserica cu ceas” (datorită orologiului aflat de mai bine de 100 de ani în turnul clopotniţei) a fost construită în stil bazilical, cu trei nave; are o înălţime de 18 m şi nu este prevăzută cu turle (datorită interdicţiei islamice de a nu depăşi în înălţime minaretul din Tulcea). Construcţia prezintă similitudini arhitecturale cu bisericile „Sf. Gheorghe” din Fanar, sediul Patriarhiei Ecumenice, şi „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 oraşul Tulcea: Hotelul „Carol” cu sediul în strada Carol, nr. 42, administrator Heschia Mişu; 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 Ştefan 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 Griviţei, 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. 18[376].

---

[375] ***_Ghid turistic al judeţului Tulcea_, Editura cartografică S.C. Shubert&Franzke S.R.L., Cluj Napoca, 2011, p. 49-56.

[376] S.J.A.N. Tulcea, _Fond Prefectura Judeţului Tulcea, Serviciul Administrativ_, dosar 854/1939, f. 2.

Hotelul „Carol” avea o capacitate de 18 camere la parter şi 17 camere la etaj. Clădirea hotelului a fost construită la sfârşitul 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 şi până la naţionalizare a fost a lui Teodosie Svidcenco. La parter a mai funcţionat şi firma de băuturi spirtoase „La Mişu Bucureşteanu”, a lui Mişu Heschia, administratorul hotelului.

Hotelul şi 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 şi 13 camere la etaj, clădirea a folosit ca restaurant şi 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 şi alte magazine ce comercializau bragă, bere, vin.

Cinematograful a reprezentat o altă modalitate de petrecere a timpului liber. În acest sens prefecţii judeţelor 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

despărţi”, „Dansul destinului”, „Visuri realizate”, „Fetiţa din Chicago”, „Corul Florentin”, „Sub soarele Mediteranei”[377].

Din anul 1934, ministrul de interne stabileşte sărbătorirea zilei de 1 Mai de către Sindicatele muncitoreşti de nuanţă social-democrată şi social naţională prin întruniri ţinute în localuri închise şi serbări câmpeneşti în grădini sau locuri situate în marginea sau în afara oraşului. În Tulcea această sărbătoare putea fi sărbătorită doar de „Sindicatul muncitorilor manuali” cu sediul în strada Carol, nr. 36, „Sindicatul muncitorilor căruţaşi” cu sediul în strada Elena Doamnă, nr. 19, „Sindicatul lucrătorilor brutari” cu sediul în strada Mahmudiei, nr. 77 şi „Organizaţia locală a Partidului Social Democrat”. Sărbătoarea era permisă doar dacă se vor respecta liniştea şi ordinea publică, în acest sens conducătorii sindicatelor completau o declaraţie[378].

În anul 1939 pentru populaţia oraşului Tulcea a fost amenajat un ştrand. Acesta urma să se deschidă duminică, 2 iulie 1939, la ora 10, după cum anunţa însuşi primarul oraşului Tulcea, D.J. Nistor și secretarul P.N. Constatinescu care invitau oficial tulcenii la ştrandul comunal ce avea să se deschidă în Suburbia Regele Carol II. Intrarea la ştrand era de 5 lei, în care intrau următoarele servicii: transportul cu barca Ligii Navale Române dus-întors, plaja de nisip, baia şi cabina. La plaja amenajată funcţiona şi un bufet. Biletele se eliberau la debarcaderul Ligii Navale Române[379].

Traseele turistice practicate de către turiştii care doreau să viziteze nordul Dobrogei erau foarte interesante şi cuprindeau obiective importante din judeţ. Astfel, în 4 mai 1939 era programată excursia Facultăţii de Farmacie, condusă de profesorul dr. G. Pamfil. Excursioniştii au fixat următorul traseu: Brăila – Măcin – Turcoaia – Niculiţel – Mănăstirea Celic Dere – Somova – Tulcea – Vâlcov – Periprava – Letea – Sulina – Tulcea – Galaţi. În această drumeţia menţionau câteva obiective de interes: în Turcoaia, spre exemplu, doreau să viziteze carierele de piatră, apoi Mănăstirea Celic Dere şi împrejurimile, Niculiţelul era recunoscut pentru aerul curat, fiind numit staţiune balneoclimaterică, pădurea Letea, Vâlcovul[380].

În data de 14 mai, elevii Liceului de fete ”Principesa Ileana” din Tulcea împreună cu directoarea doreau să viziteze judeţul, itinerariul fiind: Tulcea – Jurilovca – Istria (judeţul Constanţa) – Altân Tepe – Babadag – Tulcea.

---

[377] *Ibidem*, dosar 533/1930, f. 1-3.
[378] *Ibidem*, dosar 677/1934, f. 18.
[379] *Idem*, *Fond Primăria Oraşului Tulcea, Serviciul Secretariat*, dosar 2/1938-1939, f. 138.
[380] *Idem*, *Fond Prefectura Judeţului Tulcea, Serviciul Administrativ*, dosar 854/1939, f. 16-17.

O altă excursie, organizată în perioada 3-7 iunie 1939 de către Societatea Română de Ştiinţe, Secţia de Ştiinţe Agricole, avea un interesant traseu ales, ţinta fiind Delta Dunării, o excursie cu caracter ştiinţific, cu scopul de a cunoaşte biologia deltei cu frumuseţile şi bogăţiile sale. Această excursie era patronată de către decanul Tr. Săvulescu.

Itinerariul excursie era următorul:

- prima zi, sâmbătă 3 iunie, plecare din portul Galaţi spre Vâlcov, vizitarea cherhanalelor şi plimbări cu bărcile prin Vâlcov;
- ziua a II-a, duminică 4 iunie, cu lotcile pe braţul Oceanov până în Gura Chiliei, apoi prin Golful Vâlcov, până în Jibrieni;
- ziua a III-a, luni 5 iunie, cu lotcile la Periprava, de la Periprava cu căruţele spre Letea, vizitarea pădurii Letea. Plecarea spre Sulina cu lotcile, pe Gârla Magearu şi Braţul Sulina, vizitarea diferitelor tipuri de plauri;
- ziua a IV-a, marţi 6 iunie, excursie în Insula Şerpilor;
- ziua a V-a, miercuri 7 iunie, plecarea cu vaporul spre Galaţi, apoi plecarea spre Bucureşti.

O altă excursie organizată în perioada 9-10 iulie de către profesorul universitar Drăcea, de la Facultatea de Silvicultură Bucureşti, avea ca scop cercetarea locurilor ce urmau să fie vizitate. Grupul era format din 30-40 persoane care mergeau pe traseul Constanţa – Jurilovca – Babadag – Ciucurova – Niculiţel – Luncaviţa – Galaţi. Popasurile erau stabilite la Ciucurova, unde dormeau, apoi se mergea la Niculiţel şi Mănăstirea Cocoş, unde se lua prânzul şi se înnopta, apoi plecarea spre Galaţi, cu prânz stabilit în Luncaviţa[381].

Liga Navală Română, secţia Chişinău, organiza în zilele de 23-25 iunie o excursie pe traseul Sulina - Insula Şerpilor, cu plecare din Tulcea. Preşedintele secţiei, domnul Cristache Popescu invita pentru a participa la această excursie pe prefectul de Tulcea[382].

Putem concluziona că existau turişti atraşi de aceste locuri, fie cu scopul cercetării, fie pentru relaxare sau plăcere în judeţul nord-dobrogean.

Situaţia turiştilor cazaţi în hotelurile tulcene, pentru lunile februarie – iulie 1939, se prezenta astfel: luna februarie 184 turişti; luna martie 301 turişti; luna aprilie 225 turişti; luna iunie 225 turişti; luna iulie 152 turişti[383].

Cu toată prezenţa turiştilor şi interesul arătat de aceştia pentru zonă, nu exista încă un plan de sistematizare, regiunile vizitate de turişti nu erau

---

[381] *Ibidem*, f. 20, 25.
[382] *Ibidem*, f. 27.
[383] *Ibidem*, f. 4.

recunoscute de către Oficiul Naţional de Turism şi acceptate ca staţiuni balneoclimaterice de interes local. Regiunile care se încadrau aici erau următoarele: Sulina cu regiunea împrejmuitoare din Deltă - ca staţiune balneoclimatică de interes local; Babadag – pentru poziţia climatică, balneară şi pitorească; regiunea pitorească Isaccea – Niculiţel – Podgoriile Sarica – Sfintele Mănăstiri Celic Dere – Cocoş – Saon; regiunea Jurilovca – Sarichioi – Razelm - zonă de pescărie; canalele din Deltă şi Braţul Sf. Gheorghe cu legătura cu Balta Dranov şi Razelm; regiunea Măcin – Muntele Consul (Cinel până în 1945) – zone cu formațiuni și vegetație unică, munţii de granit de la Greci – Turcoaia[384].

Fie că poposeau în orașul sau județul Tulcea, turiștii găseau destule puncte de atracție specifice zonei nord-dobrogene.

[384] *Ibidem*, f. 13.

CAPITOLUL 4

Evoluţia portului Tulcea în perioada 1878 – 1939

4.1. Regimul de navigaţie 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 şi militară, o oportunitate comercială pentru greci - ca şi pentru genovezi, veneţieni, turci, ruşi, austrieci - a căror interese a stârnit.

Cu aceste rădăcini din antichitate, luptele pentru stăpânirea navigaţiei pe Dunăre a cuprins toate marile puteri ale lumii și în epoca modernă. Dunărea a devenit în scurt timp "trăsura de unire a mari interese, a celor două continente Europa şi Asia", fiind martor al luptelor marilor cuceritori ai lumii[385].

Fluviul leagă destinul poporului nostru de propriul său destin, dar şi de cel al Europei Centrale. Dacă despre Rin se afirma că este „romantic", Dunărea înseamnă mult mai mult, acesta este „clasic" şi în acelaşi timp „etern"[386]. Fluviu internaţional, Dunărea a constituit dintotdeauna principala cale de navigaţie internaţională din răsăritul şi centrul Europei. Toate statele dunărene sau nedunărene şi-au manifestat interesul faţă de posibilităţile economice pe care acesta le oferea, „deschizând accesul la bogăţiile bazinului dunărean: cereale, lemn, petrol, bauxită şi multe metale preţioase"[387].

Pe lângă aceste bogăţii, Dunărea permitea efectuarea transporturilor cu mai puţine cheltuieli. De asemenea, întreţinea relaţiile economice între statele dunărene, între statele Europei Occidentale şi din sud-estul Europei. Pe lângă importanţa economică deosebită, Dunărea a avut o însemnătate politică şi militaro-strategică, fiind „singurul fluviu internaţional care străbate, sau desparte, teritoriile unor sisteme economice sociale deosebite"[388].

---

[385] C.I. Baicoianu, *Dunărea privire istorică economică şi politică,* Tipografia Eminescu Institutul de Arte Grafice, Bucureşti, 1915, p. 23-25; www.dacoromanica.ro/ accesat 17.02.2014.

[386] Jan Bart (E. Botez), *Cartea Dunărei*, Biblioteca Ligii Navale, Bucureşti, 1933, p. 3-6; www.dacoromanica.ro/ accesat 17.02.2014.

[387] L. Băbulescu, Gh. Canja, E. Galser, *Contribuţii la studiul istoriei regimului internaţional de navigaţie pe Dunăre*, Editura Ştiinţifică, Bucureşti, 1957, p. 11.

[388] *Ibidem*, p. 17.

După cum afirma şi Grigore Antipa, Dunărea pune la dispoziţia ţării noastre „cea mai importantă cale naturală de navigaţie ce străbate întreg continentul şi care poate fi cu uşurinţă legată de bazinele altor mari fluvii, fie pentru a găsi ieşirea la alte mări, fie pentru a aduna mărfurile din toate părţile şi a le aduce spre Marea Neagră”[389]. Dunărea a prezentat încă din antichitate un interes geopolitic şi geostrategic, constituind frontieră între imperii şi state[390]. Interesul faţă de acest fluviu se justifica prin puterea pe care statele o obţineau şi prin rolul pe care-l jucau atât la nivel naţional, cât şi internaţional[391].

Dintre toate puterile lumii, singurii care au înţeles 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 navigaţie. Spre mijlocul secolului IX se introduc taxe pentru traversarea fluviilor, mai târziu, odată cu declararea Dunării ca fluviu internaţional - de către turci, începe lupta între marile puteri internaţionale. Drept consecinţă, Dunărea devine „o chestie de drept internaţional 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 „porţi” va putea domina zona[393]. Valoarea comercială a fluviului creşte însemnătatea acestuia[394], iar puterile europene urmăreau să-şi impună influenţa în regiunea danubiană folosind calea comercială a Dunării ca pretext pentru a-şi atinge aceste scopuri[395].

[389] G. Antipa, *Dunărea şi problemele ei ştiinţifice, economice şi politice*, Academia Română, Bucureşti, 1921, p. 98.

[390] I. Giurcă, *Dunărea în geopolitica puterilor europene în epoca modernă*, în „Anuarul Marinei Militare”, Tom IV, Editura Companiei Naţionale Administraţia Porturilor Maritime Constanţa SA, Constanţa, 2001, p. 171.

[391] C.C. Giurescu, *Formarea poporului român*, Editura Scrisul Românesc, Craiova, 1973, p.17.

[392] D.S. Neniţescu, *Dunărea şi Dreptul Internaţional Public*, Tipografia lucrătorilor asociaţi Marinescu şi Şerban, Bucureşti, 1903, p. 10-28; www.dacoromanica.ro/ accesat 18.02.2014.

[393] Jean Bart, *Cum se dezleagă chestiunea Dunării?*, Chişinău, 1918, p. 23-24.

[394] C. Ardeleanu, *Comerţul exterior şi navigaţia la Dunărea de Jos. Serii statistice (1881-1900)*, Editura Europolis, Galaţi, 2008, p. 5.

Supremaţia privind navigaţia pe Dunăre a fost deţinută de Imperiul Otoman pentru un veac şi jumătate, monopol spart în urma unor acorduri bilaterale între Turcia, pe de o parte, şi Austria şi Rusia, pe de altă parte. În urma tendinţei marilor puteri de a domina navigaţia pe bătrânul fluviu, regimul de navigaţie s-a stabilit în urma încheierii unor acorduri (Tratatul de la Teschen din 1779; Tratatul dintre Austria şi Palatinat din 1851; Tratatul de la Bucureşti din 1812; Capitulaţiile oferite de Turcia; Acordul dintre Rusia şi Austria de la Petesberg din 1840) şi prin semnarea unor acte internaţionale 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].

Deşi scopul Tratatului de la Londra din 10 mai 1883 fusese legat de stabilirea unui statut juridic al Dunării de la Sulina până la Porţile de Fier, statele riverane Dunării, cu excepţia Rusiei, nu au fost invitate să participe. Prin acest tratat s-a stabilit pe de o parte, extinderea autorităţii Comisiei Europene a Dunării până în Brăila, şi pe de altă parte, adoptarea regulamentului de navigaţie pentru segmentul Dunării cuprins între Brăila şi Porţile de Fier. Prin acest tratat României i s-a încălcat independenţa, guvernul român nu a fost consultat în acest sens, în calitatea sa de putere suverană. Faptul că s-a adoptat un regulament de navigaţie pe tronsonul Brăila – Porţile de Fier, fără consultarea României şi Bulgariei a însemnat tot o încălcare a drepturilor micilor state riverane[397].

Documentele menţionate au constituit temeiul reglementării navigaţiei pe Dunăre până la declanşarea Primului Război Mondial.

România îmbrăţişa ideea aplicării principiilor de drept internaţional privitoare la libertatea de navigaţie pentru toate pavilioanele comerciale, în condiţiile în care erau respectate drepturilor suverane ale riveranilor. Cu toate acestea, a fost imposibilă stabilirea pe Dunăre a unui regim internaţional care să corespundă interesului european al navigaţiei, fapt datorat intereselor multiple şi de cele mai multe ori contradictorii. După încheierea Conferinţei de pace de la Paris şi a Tratatelor de pace din 1918-1920 s-a observat tendinţa de

---

[395] *Idem, Evoluţia intereselor economice şi politice britanice la gurile Dunării (1829-1914),* Editura Istros, Brăila, 2008, p. 6-7.

[396] P. Gogeanu, *Dunărea în relaţiile internaţionale*, Editura Ştiinţifică, Bucureşti, 1970, p. 160-161.

[397] A. Tuluş, *Problema Dunării la Conferinţa de la Paris şi în perioada imediat următoare*, în "Analele Universităţii Dunărea de Jos Galaţi", Seria 19, Istorie, Tom VII, Galaţi, 2008, p.177.

dominare a fluviului de puterile occidentale învingătoare, acestea supunând controlului lor întregul curs al Dunării[398].

La 23 iulie 1921 s-a semnat Convenţia Statutului Definitiv al Dunării. Conform acestui act libertatea navigaţiei şi egalitatea între pavilioane pe cursul internaţional al Dunării, din Ulm până în Marea Neagră, inclusiv pe afluenţii navigabili ai fluviului, erau asigurate de două organisme internaţionale: Comisia Europeană a Dunării - a cărei competenţă se exercita pe Dunărea maritimă şi Comisia Internaţională a Dunării - pe sectorul fluvial şi pe reţeaua de afluenţi.

Comisia Europeană a Dunării păstra în continuare drepturile şi atribuţiile pe care le avea dinainte de război, competenţele sale se întindeau pe sectorul maritim, de la gurile fluviului până unde se terminau cele ale Comisiei Internaţionale, adică până la Brăila[399].

Au urmat o serie de evenimente politice internaţionale (căderea acordurilor de la Locarno, reînarmarea strâmtorilor, denunţarea germană a regimurilor fluviilor europene[400], dispariţia Austriei prin unirea cu Germania) care au avut efecte imediate pentru Dunăre şi gurile ei. În contextul european al anului 1938, Germania propunea tuturor statelor riverane să se înlocuiască sistemul navigaţiei dunărene (sistem de gospodărie tehnic, cu caracter diplomatic-politic) printr-o colaborare pe temei de reciprocitate[401].

Cum guvernul român urmărea de mulţi ani revizuirea statutului dunărean şi schimbarea regimului de navigaţie la Dunărea maritimă, demersul german pe lângă statele riverane a fost binevenit. Astfel, s-a întrunit Conferinţa de la Sinaia, încheiată sub forma unui „Aranjament” cuprinzând 23 de puncte şi un „Protocol” final, încheiat la 18 august 1938; acestea nu au fost desăvârşite decât la 1 martie 1939. S-a finalizat Acordul suplimentar de la Bucureşti, care constata intrarea Germaniei în C.E.D. şi adeziunea Germaniei şi Italiei la Aranjamentul de la Sinaia[402]. Pentru Germania, intrarea în C.E.D. a constituit doar o etapă preliminară şi necesară în vederea instaurării preponderenţei

---

398 Maria Petru, M. Sârbu, *Consideraţii privind restabilirea suveranităţii statelor riverane Dunării în urma Aranjamentului suplimentar de la Sinaia (august 1938) şi a Acordului suplimentar de la Bucureşti (1939),* în „Anuarul Muzeului Marinei Române”, Tom II, Editura Companiei Naţionale Maritime Constanţa SA, Constanţa, 1999, p. 210.

399 A. Tuluş, *op. cit.,* p. 181-182.

400 P. Manolescu, *Istoricul reglementărilor navigaţiunii pe Dunăre*, Bucureşti, 1941, p. 252.

401 N. Daşcoviciu, *Regimul Dunării şi al strâmtorilor în ultimele două decenii*, Iaşi, Tipografia Al. Terek, 1943, p. 62.

402 Maria Petru, M. Sârbu, *op. cit.,* p. 210.

politice şi economice germane în sud-estul Europei, Reich-ul fiind de fapt şi singurul stat acceptat în Comisia Europeană a Dunării în perioada interbelică[403].

Ultima sesiune a Comisiei Europene a Dunării a avut loc în mai 1939. După această zi România şi-a dobândit exerciţiul drepturilor de suveranitate la Dunărea maritimă şi deplina libertate la gurile celui mai însemnat fluviu european[404]. Această victorie a României nu putea fi acceptată de către Uniunea Sovietică care „a căutat prin toate mijloacele să ia în stăpânire gurile Dunării şi Delta devansând, încă din vara anului 1940, planurile celui de-al treilea Reich”[405].

Germania dorea să-şi menţină controlul la gurile Dunării şi strâmtori, de aceea nu putea accepta expansiunea sovietică în zonă. Interesul Germaniei se explică prin faptul că „atât bauxita din Iugoslavia, petrolul şi cerealele din România, cât şi cromul din Turcia erau materii prime strategice, fără de care nu se putea duce un război de amploare”.

În contextul existenţei conflictului româno-sovietic referitor la frontierele fluviale şi la regimul de navigaţie pe Dunărea maritimă, Germania acceptă ideea unui regim unitar din Sulina în Bratislava, scop în care a iniţiat o conferinţă pregătitoare în Bucureşti, cerând şi participarea Italiei[406]. Pe de o parte, delegaţiile română, germană şi italiană şi-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 reprezentaţii României, Germaniei şi 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 Administraţii sovieto-române a Dunării maritime, compusă dintr-un număr egal de reprezentanţi români şi ruşi; lichidarea Direcţiunii Autonome Române; interzicerea navigaţiei pe Dunărea maritimă a oricărui vas de război, în afară de navele de război române şi sovietice; tranzitul de arme, muniţii şi material exploziv pe Dunărea maritimă urma să fie admis printr-o hotărâre comună a

---

[403] A. Tuluş, *Cereri şi intenţii interbelice de aderare ale unor state la Comisia Europeană a Dunării*, în “Analele Universităţii Dunărea de Jos Galaţi”, Seria 19, Istorie, Tom VIII, Galaţi, 2009, p. 96.

[404] Maria Petru, M. Sârbu, *op. cit.*, p. 211.

[405] M. Cojoc, *Repere cu semnificaţie geostrategică în ţinutul românesc dintre Dunăre şi mare după al doilea război mondial*, în „Anuarul Muzeului Marinei Române”, Tom IV, Editura Companiei Naţionale Maritime Constanţa SA, Constanţa, 2001, p. 325.

[406] I. Aurel, *Politica Uniunii Sovietice la Dunărea maritimă în timpul Conferinţei de la Bucureşti (21 octombrie – 21 decembrie 1940*), în „Anuarul Muzeului Marinei Române”, Tom II, Editura Companiei Naţionale Maritime Constanţa SA, Constanţa, 1999, p.237-238.

României şi Uniunii Sovietice; România şi U.R.S.S. au dreptul să controleze echipajele vaselor ce navigă pe Dunărea maritimă[407].

Cu toate încercările de dizolvare a Comisiei Europene a Dunării, aceasta a continuat să funcţioneze pe toată perioada celui de-al Doilea Război Mondial[408].

Cele două mari puteri Germania şi Uniunea Sovietică au exercitat pe rând controlul asupra navigaţiei pe gurile Dunării[25].

4.2. Activitatea Comisiei Europene a Dunării în zona portului Tulcea

Odată înfiinţată, 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 importanţa pe care Tulcea o capătă după 1860, determină efectuarea de amenajări portuare şi consolidarea malurilor Dunării.

În această perioadă în portul Tulcea funcţiona o Căpitănie de port, înfiinţată încă din anul 1841 şi considerată una dintre cele mai vechi din bazinul carpato-danubiano-pontic. Prezenţa navelor sub pavilion străin în traficul portului tulcean a determinat apariţia consulatelor străine la Tulcea[409].

Constituită la 4 noiembrie 1856, cu sediul în Galaţi, Comisia Europeană a Dunării avea, la începutul activităţii sale, cinci comitete a căror activitate era examinată în sesiuni plenare. Ulterior s-au creat încă două servicii care cuprindeau un birou central şi corpul inginerilor. Ca inginer şef 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 şi pe fluviu.

Activitatea Comisiei Europene a Dunării se baza pe activitatea acestor servicii, şi anume: a) Secretariatul general, b) Contabilitatea generală, c) Casa de Navigaţie, d) Serviciul Tehnic, e) Inspectoratul de Navigaţie, f) Căpitănia portului, g) Serviciul spitalelor. Dintre acestea cel mai important era Serviciul Tehnic, deoarece de buna lui organizare şi funcţionare depindea şi bunul mers al navigaţiei.

Serviciului Tehnic, având în componenţa sa 6 ingineri, urmărea elaborarea proiectelor de ameliorare la gură şi pe fluviu, studiul resurselor locale de

---

[407] *Ibidem*, p. 239.

[408] C. Hlihor, *Armata Roşie în România. Adversar – Aliat – Ocupant, 1940-1948,* vol. I, Editura Academiei de Înalte Studii Militare, Bucureşti, 1996, p. 34.

[25] Şt. Stanciu, *România şi Comisia Europeană a Dunării. Diplomaţie. Suveranitate. Cooperare Internaţională,* Editura PAX AURA MUNDI, Galaţi, 2002, p. 327.

[409] *Ibidem.*

materiale pentru lucrări, pregătirea şi depozitarea materialelor, construcţia liniei telegrafice între Galaţi, Tulcea şi Sulina[410].

1928, Tulcea, a 4-a stație CED

Comisia Europeană a Dunării trebuia să execute lucrări pentru despotmolirea gurilor Dunării pentru crearea bunelor condiţii de navigaţie pe fluviu, iar pavilioanele tuturor naţiunilor trebuiau tratate pe picior de deplină egalitate[411]. În Rapoartele sale, Sir Stokes, delegatul englez, remarca problemele cu care se confrunta Comisia: din punct de vedere financiar depindea de Turcia care se angajase să procure fonduri; comerţul întâmpina greutăţi deoarece navele mai mari nu puteau naviga fără lest, fiind trase la edec cu mare greutate astfel că pentru a ajunge în porturile din Galaţi sau Brăila (pentru a fi încărcate cu cereale) le trebuia săptămâni întregi; primăvara, navele se nămoleau în bancurile de nisip şi aşteptau până ce veneau alte nave să le descarce, astfel că în porturile Sulina, Tulcea, Galaţi şi Brăila se găseau la tot pasul flotile întregi de asemenea nave[412].

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 şi Sulina, a fixat, cu titlu provizoriu, taxele de pilotaj percepute la gură, pentru asigurarea comunicaţiilor sale între sediul său din Galaţi şi oraşele Tulcea şi Sulina a obţinut din partea Administraţiei poştelor austriece dreptul de corespondenţă oficială, a decis construirea unei linii telefonice între Galaţi, Tulcea şi Sulina, a ridicat epavele care îngreunau navigaţia, 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.

distanţa faţă de Sulina, a fixat (pentru procurarea resurselor necesare începerii lucrărilor provizorii) tariful dreptului de navigaţie perceput la gură începând cu 1 septembrie 1860, cât şi contractarea unor împrumuturi[413]. De asemenea, CED adoptă o serie de hotărâri în interesul navigaţiei, una dintre acestea văzând poliţia navigaţiei. În acest sens, Comisia Europeană a Dunării a fost lăsată să reglementeze provizoriu politica portului şi radei Sulina, aruncarea lestului[414], serviciul de uşurări a navelor, poliţia portului Tulcea, poliţia navigaţiei fluviului în aval de Isaccea, navigaţia plutelor şi convoaielor de lemne, iar dispoziţiile regulamentare puse în exerciţiu pe diverse probleme au fost codificate în Regulamentul de navigaţie şi poliţie anexat Actului public din 2 noiembrie 1865, primind calitatea unui document internaţional. Ţinând cont de inconvenientele ce rezultau pentru navigaţia aglomerată cu nave în portul Tulcea, CED a decis ca serviciul său tehnic să delimiteze şenalul[415] navigabil prin geamanduri, cărora le-au fost adăugate drumuri de halaj[416], astfel ca navele să aibă posibilitatea de a dubla cotul Tulcea la vânturi contrare.

Comisia a adoptat la 16 aprilie 1861 un Regulament provizoriu pentru poliţia navigaţiei în portul Tulcea, a cărui aplicare a fost consfinţit de autoritatea teritorială[417].

Între anii 1865 şi 1930 au urmat o serie de revizuiri şi modificări aduse Regulamentului de navigaţie şi de poliţie. În regulamentul anului 1930, pentru poliţia portului Tulcea erau prevăzute regulile relative ce aveau ca obiect asigurarea liberei circulaţii pe şenalul navigabil, interdicţia de legare a mai mult de trei nave corp la corp pe malul drept, ca şi de aruncare a ancorei într-o anumită secţiune a şenalului navigabil.

În ceea ce priveşte iluminarea fluviului în zona Tulcea, erau prevăzute următoarele reguli: iluminarea şi balizajului fluviului pe braţul Tulcea se făcea cu 3 faruri fixe, sistem Lindberg de ordinul 6 (instalate între 1893 şi 1894): un far cu lumină verde pe stânca Tulcea, unul tot luminând verde la Ceatalul[418]

---

[413] *Ibidem*, p. 56.

[414] lest – încărcătură formată din nisip, pietriş, plumb care asigură stabilitatea navelor de apă sau aeriene; balast, savură.

[415] şenal – porţiune navigabilă în lungul unui râu, al unui canal sau al unui lac, destul de largă şi de adâncă pentru a asigura navigaţia la intrarea unui port.

[416] drum de halaj – traseu de-a lungul unei ape rezervat acestui fel de tracţiune (remorcarea unei ambarcaţii, plute sau şlep, 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, Bucureşti, 2010, p. 343-345.

[418] ceatal – porţiune de uscat, în formă de triunghi, care provoacă difluenţa fluvială.

Sf. Gheorghe şi al treilea la Ceatalul Ismail, acestea indicând extremităţile epiului[419] 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 roşii pe malul stâng, la milele 83 şi 56. În împrejmuirile Inspecţiei din Tulcea şi în trei posturi de supraveghere de pe braţul Sulina au fost instalate catarge de semnalizare, pentru a face comunicări navelor[420].

Problemele Comisiei Europene a Dunării şi a autorităţilor 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, ştiut fiind faptul că formarea barelor de nisip la gurile fluviului împiedicau circulaţia navelor şi accesul acestora între Dunăre şi Mare[421]; găsirea soluţiilor şi rezolvarea problemei navigaţiei pe Dunăre în perioadele de îngheţ; asigurarea adâncimii navigabile pe cursul fluviului prin rezolvarea canalului maritim.

De asemenea, existau dificultăţi de ordin administrativ care împiedicau dezvoltarea traficului pe Dunăre. Între aceste dificultăţi se înscriau formalităţile vamale, problema porturilor, problema cabotajului fluvial, taxele de navigaţie. Nu trebuie uitate nici dificultăţile naturale, atât pentru traficul maritim, cât şi pentru cel fluvial de pe Dunăre: perioada de îngheţ reprezenta o piedică serioasă, traficul fiind oprit din cauza îngheţului între 33 şi 38 de zile. În această perioadă activitatea porturilor fluviale rămânea blocată, unele nave erau prinse în gheţuri mai bine de trei luni. Nici portul Tulcea nu făcea excepţie confruntându-se, în fiecare iarnă, cu această problemă[422].

Misiunea de a rezolva problemele porturilor fluviale, în special portul Sulina şi Tulcea, şi a traficului pe Dunăre în zona Gurilor Dunării a revenit Comisiei

---

[419] epiu / epiuri – dig de piatră sau de nuiele, construit transversal, cu un capăt încastrat în mal, pentru a regulariza cursul apei, a-i micşora lăţimea sau a apăra malurile de eroziuni.

[420] C. Bondar, Virginia Dima, Eugenia Iacovici Lungu, *op. cit.*, p. 351-376.

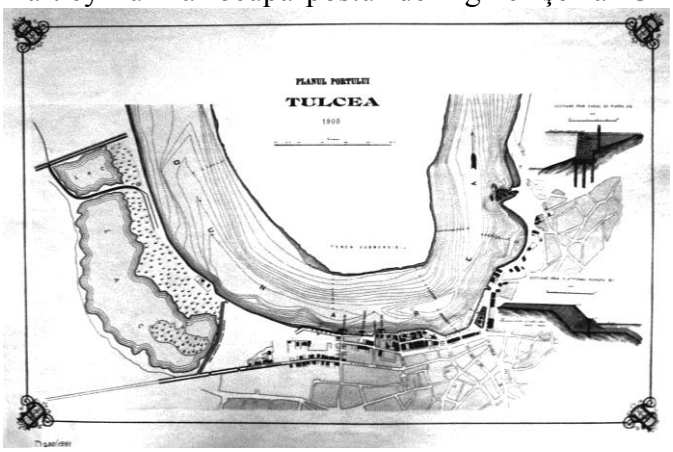
[421] G.C. Vasilescu, *Dunărea internaţională şi transporturile*, Institutul Naţional Român pentru Studiul Amenajării şi Folosirii Izvoarelor de Energie, Bucureşti, 1931, p. 12.

[422] *Ibidem*, p. 77-140.

Europene a Dunării, prin reprezentantul său, inginerul englez Sir Charles Augustus Hartley, apreciat pentru eforturile şi munca sa şi denumit „părintele Dunării”[423].

Primele lucrări întreprinse de Hartley au fost asupra braţului Sulina prin aplicarea digurilor paralele. Lucrările au început la 21 aprilie 1858 şi s-au încheiat la 21 iulie 1861. Pentru efectuarea digurilor provizorii s-au folosit 200.000 tone piatră şi 12.500 piloţi, piatra folosită fiind cea existentă în judeţ. Au urmat apoi alte lucrări precum reparaţii sau prelungirea digurilor la gură, îmbunătăţiri pe şenal. Efectele acestor lucrări efectuate au fost uşor resimţite, prin îmbunătăţirea traficului şi creşterea 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 şi totodată finalizat. După finalizarea lucrărilor Hartley nu mai ocupă postul de inginer şef al CED-ului, fiind numit inginer consultant până în 1907[424].



Una dintre problemele cu care se confrunta portul Tulcea era provocată de prezenţa cotului pe care-l face Dunărea în faţa oraşului, o problemă veche care a preocupat de-a lungul timpului mai mulţi ingineri. Printre aceştia putem enumera consultanţii CED: Nobiling, Wex şi Paleocapa. Dar,

[423] Charles Hartley s-a născut la data de 3 februarie 1825, al doilea născut al familiei William Augustus şi Lillias Hartley. La vârsta de patru ani, părinţii lui Charles au hotărât să se mute în Darlington. Nu se cunosc date certe despre unde au mers la şcoală Charles şi fraţii săi în copilărie, o alternativă fiind Anchorage School, din Gateshed, şcoală ce preda (printre altele) cursuri de algebră, geografie, astronomie, mecanică, navigaţie. În anul 1830 Charles se pregătea să devină inginer. Mai târziu destinul l-a adus mai aproape de Gurile Dunării, fiind numit inginer şef al Comisiei Europene a Dunării. Pentru mai multe informaţii 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 şi Gurile Dunării*, Coperta Marvan SAR, Bucureşti, 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 pomeneşte a rămas la locul lui, navigaţia continuând şi azi, poate cu mai multă grijă, pentru evitarea eventualelor accidente[425].

4.3. Situaţia portului Tulcea între anii 1878-1918

Forma cea mai veche de strângere a relaţiilor dintre oameni a fost reprezentată de navigaţia fluvială şi maritimă. Atât aşezările omeneşti, cât şi zonele de staţionare ale navelor s-au dezvoltat şi funcţionat pe malurile şi gurile râurilor, lacurilor şi mărilor. Dezvoltarea activităţii comerciale şi creşterea dimensiunilor navelor folosite la transporturile mărfurilor au determinat apariţia primelor porturi maritime, ale căror urme datează încă din anul 34 î.Hr.[426].

La dezvoltarea navigaţiei şi a vieţii portuare au contribuit condiţiile geografice ale Dobrogei, acest lucru determinând apariţia unei industrii a construcţiilor de nave, de la simple bărci, până la vase maritime[427]. Un alt factor ce a determinat dezvoltarea acestei activităţi în Dobrogea a fost acela al existenţei pădurilor aflate la distanţe mici de porturi, păduri cu copaci de esenţe potrivite pentru construirea de nave, atât pe plan local, cât şi internaţional[428].

Rolul portului este acela de a facilita schimburile de produse, iar „comerţul său exterior reprezintă indicatorul de bază al valorii absolute şi relative al unui oraş-port în economia regiunii sau statului în discuţie”[429].

După Tratatul de la Adrianopol (1829), activitatea portului Tulcea se intensifică, oraşul este populat de piloţi, patroni de bărci, dulgheri, călăfătuitori, toţi antrenaţi în activităţi de construcţii navale. Din anul 1830 la Tulcea se înfiinţează o societate austriacă ce pune în circulaţie vase cu aburi, sporeşte construcţia 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 şi Tulcea se exporta o mare cantitate de lemn de stejar şi alte esenţe pentru construirea de corăbii[430].

---

[425] *Ibidem*, p. 55-57.
[426] R. Ciortan, *Porturi maritime şi fluviale*, Editura Tehnică, Bucureşti, 1984, p. 11-12.
[427] T. Mateescu, *Construcţii navale la Tulcea înainte de 1877,* în “Peuce”, IX, 1984, p. 395.
[428] *Ibidem*.
[429] C. Ardeleanu, *Rolul portului Tulcea în comerţul exterior al României moderne (1878-1914),* în “Tulcea 1878-1948: memoria unui oraş”, Editura Istros, Brăila, 2012, p.14.
[430] Valentina Postelnicu, *Tulcea de altădată*, Editura Harvia, Tulcea, 2000, p. 6.

Odată cu înfiinţarea punctului de "schelă"[431] al Tulcei (în interiorul unei vechi aşezări ce datează aproximativ din secolul VII î.Hr., cunoscută sub denumirea de Cetatea *Aegyssus*) se poate vorbi şi de începuturile portului Tulcea[432]. Portul Tulcea, aşezat pe ţărmul drept al Dunării, la patru mile în aval de Ceatalul Chiliei[433], veghează la bunăstarea oraşului căruia îi poartă numele.

În josul Tulcei se desprinde un alt braţ, ce poartă numele de Sf. Gheorghe (locul desprinderii purtând numele Ceatalul Sf. Gheorghe), acesta îndreptându-se în direcţia SE pentru a-şi 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 faţa 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, şi până la locul unde se afla un mic far al Comisiei Europene a Dunării, numit Stânca de Piatră.

Portul avea o suprafaţă 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 suprafaţă de 619 m, pereu[434] 315 m, restul fiind mal natural.

Înainte de Primul Război Mondial raza portului a fost lărgită, fiind necesară traficului comercial al mărfurilor şi călătorilor, dar şi în vederea construirii, în viitor, de linii ferate în port. Lărgirea portului se datorează exproprierilor făcute de Ministerul Lucrărilor Publice[435].

Încă din anul 1893 au existat preocupări pentru lărgirea razei portului Tulcea şi fixarea limitelor sale. "Limitele portului se fixau după cum urmează: ca limită în susul Dunării, înspre Vest, s-a fixat punctul care se găseşte la distanţa de 885 m, plecând din capul cheiului vechi până în dreptul stâncilor. Lăţimea zonei portului în partea din susul Dunării, plecând de la ultimul punct stabilit ca limită şi 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 uneşte punctul de încrucişare al străzii vadului şi strada Gării. Plecând din acest punct,

---

[431] schelă – port pe malul unui fluviu; debarcader; punct vamal situat într-un asemenea port (lângă o apă); târg, piaţă de mărfuri.

[432] Georgeta Borandă, *Porturi Dobrogene: Scurt istoric*, în "Analele Dobrogei", serie nouă, An III, nr. 1, Ex Ponto, Constanţa, 2005; *apud* T. Voicu, B. Cotovu, P. Constantinescu, *Monografia oraşului Tulcea*, 1928, p. 5.

[433] Ceatalul Chiliei reprezintă locul unde apele Dunării se bifurcă şi formează braţul Chiliei.

[434] pereu – strat de piatră care căptuşeşte un taluz, un şanţ sau o suprafaţă înclinată de teren pentru a împiedica surparea pământului sau eroziunea lui de către ape.

[435] ******Oraşul Tulcea. Trecutul Prezentul şi Viitorul Său,*** Institutul de Arte Grafice al Ziarului „Dobrogea Jună", Constanţa, 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 și de aici la ultimul punct spre NE, limita portului va fi strada Pescăriilor. Tot terenul astfel delimitat aparţinea parte statului, parte diferiţilor proprietari, menționând 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 Hidraulic[436].

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 staţionare a vapoarelor pentru serviciul Comisiei Europene a Dunării se afla situat mai sus de Agenţiile de Navigaţie ale Societăţii Navigaţiei Fluviale Române şi Societăţii Române de Navigaţie pe Dunăre, în faţa instalaţiilor de serviciu ale aceleiaşi Comisii, instalaţii ce au fost distruse în timpul războiului şi refăcute apoi. Tot în această zonă se afla locul de staţionare a mahumelor[437] pentru transportul pietrei extrasă din carierele Comisiei Europene a Dunării din apropiere şi destinate întăririi şi ridicării malurilor canalului Sulina.

În port aveau agenţii de navigaţie austriecii şi ruşii, care până în anul 1916 îşi foloseau vapoarele pentru transportul mărfurilor şi călătoriilor pe ruta Galaţi şi Sulina, precum şi între Brăila şi Ismail. De-a lungul cheiului, mai jos de pontoanele N.F.R. şi S.R.D., se încărcau în şlepuri şi vapoare de mare cerealele pentru export. Porţiunea din port dintre capătul de N al cheiului şi staţiunea de acostare a Comisiei Europene a Dunării era destinată opririi plutelor ce soseau de pe Siret la Tulcea[438].

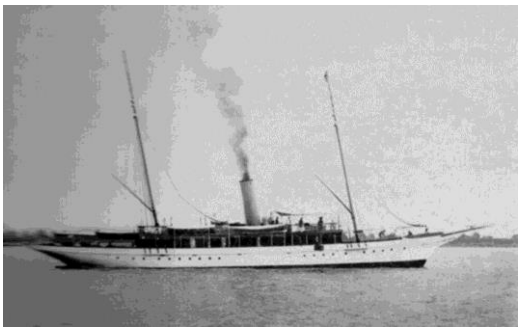
Pe lângă funcţia comercială pe care o îndeplinea portul Tulcea, acesta era folosit şi în scopuri militare, în special ca port de adăpost al flotei otomane, ajutându-i în diverse situaţii să-şi împiedice adversarii a efectua anumite operaţiuni[439].

---

[437] mahume – şlepuri deschise; șlep – navă, fără propulsie proprie, folosită pentru transportul mărfurilor pe fluvii, pe canale sau pe lacuri.

[438] ****Oraşul Tulcea. Trecutul Prezentul şi Viitorul Său*, Institutul de Arte Grafice al Ziarului „Dobrogea Jună”, Constanţa, 1928, p. 57.

[439] Lt. M. Drăghicescu, *Istoricul principalelor puncte pe Dunăre de la Gura Tisei până la mare şi pe coastele mării de la Varna la Odessa*, Bucureşti, 1943, p.416.



Nava de inspecție a CED

Cu toate acestea, navigaţia în zona portului Tulcea nu se desfăşura cu uşurinţă datorită existenţei anaforului[440] ce punea în pericol corăbiile și a lipsei vântului prielnic, fapt care punea navigatorii în situaţia de a întrebuinţa serviciul special al edecarilor[441].

Serviciul edecarilor era condus de un „liman captan" (căpitan de port) care îndeplinea şi atribuţia de pilot. În perioada evului mediu şi epoca modernă navigaţia maritimă a portului Tulcea era îngăduită, cu puţine excepţii, numai pavilionului turcesc, iar navigaţia de cabotaj[442], redusă ca trafic, se rezuma la

[440] anafor - vârtej format de apă în lungul ţărmului.

[441] edecar - persoană care trage la edec; a trage la edec - a remorca o ambarcaţiune sau o navă de pe mal, cu un odgon, împotriva cursului apei; odgon – funie groasă şi lungă, îmbibată de obicei cu gudron şi întrebuinţată în marină, la pescuit, în transporturi; cablu, parâmă, pălămar - orice funie groasă.

[442] cabotaj – navigaţie comercială de-a lungul coastei; transport naval de mărfuri între porturi apropiate.

barcaze[443] cu rame care efectuau diverse transporturi. Datorită acestui anafor periculos din faţa portului, oficialităţile oraşului s-au adresat Comisiei Europene a Dunării, Direcţiunii Porturilor, Direcţiei Hidraulice, Camerei de Comerţ şi Industrie Tulcea cu cererea de a lua măsurile necesare lărgirii razei portului şi adâncirii, prin drenaj, a albiei Dunării în zona portului Tulcea[444].

Unul dintre proiectele Comisiei Europene a Dunării consta în tăierea, în insula din faţa 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 faţa Tulcei. Proiectul a fost respins de guvern, pentru a se evita lovitura ce s-ar fi dat oraşului Tulcea prin deplasarea portului la mare distanţă în delta cu teren mocirlos[445].

În anul 1904 portul Tulcea avea un chei solid unde se încărcau toate produsele din nordul Dobrogei, ce urmau a fi trimise în ţară sau străinătate. Totuşi, prezenţa dealului stâncos (colnicul Hora) care se prelungea sub albia fluviului, punea în dificultatea navigaţia pe Dunăre în zona portului Tulcea. De aceea cerealele se încărcau la distanţă de rada portului, unde şlepurile ieşeau din acţiunea anaforului[446].

Portul Tulcea apare menţionat în diverse lucrări ca "un port comercial al cărui trafic era orientat în special către porturile dunărene"; se menţionează, de asemenea, exportul de material lemnos ce se efectua prin acest port[447]. Pe la mijlocul secolului al XIX-lea din Tulcea se transportau cu vasele cantităţi însemnate de lemn de stejar, mai ales pentru şantierele navale din Sulina, Brăila şi Galaţi, unde lemnul necesar pentru construcţia unei nave de 300 de tone costa 520 ducaţi[448]. În 1840 călătorul german Adalbert Müler constata în Tulcea „un comerţ considerabil cu unele produse, printre care figura şi lemnul".

Într-un raport datat 22 decembrie 1859 Louviéres, viceconsulul Franţei la Tulcea, preciza progresele realizate în Tulcea ca urmare a deschiderii navigaţia pe Dunăre prin Tratatul de la Adrianopol. El consemna astfel o creştere a

---

[443] barcaz - ambarcaţiune 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, *Dobrogia în pragul veacului al XX-lea*, Atelierele Grafice I.V. Socecu, Bucureşti, 1904, p. 670.
[447] Georgeta Borandă, *op. cit.*, p.127.
[448] T. Mateescu, *op. cit.*, p. 395.

populaţiei de la 6.000 locuitori în 1842 la peste 25.000 în 1859[449]. Alte documente menţionează pentru anii 1858-1859 o populaţie între 20.000 şi 28.000 suflete.

În anul 1850 medicul francez Camille Allard nota că în Tulcea existau „ateliere de construcţii maritime”, deţinute de greci, ce foloseau ca materie primă stejarul din împrejurimile Babadagului[450].

În raportul viceconsulului francez Louviéres se preciza că „şantierul naval din Tulcea furniza, în apogeul dezvoltării sale, vase nu numai pentru armatorii din porturile Dunării de Jos şi din Marea Neagră, ci şi pentru cei din insulele Mării Egee. Portul Tulcea se transformase într-un vast şantier”[451].

În perioada anilor 1840-1868 şantierul 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 rusesc, 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, Kerci, Galaţi[452].

După 1890, alături de navele Societăţii Austriece de Navigaţie pe Dunăre (DDSG) şi Societăţii Ruse de Navigaţie Gagarin, îşi fac apariţia în portul Tulcea şi navele societăţii româneşti Navigaţia Fluvială Română.

Portul Tulcea era legat de Orientul Apropiat printr-o linie de navigaţie, navele Societăţii austriece Lloyd şi Societăţii de navigaţie italiene Florio Rubattino efectuând aici escale facultative[453].

Cu toate neajunsurile provocate de poziţia portului Tulcea, nimeni şi nimic nu a putut împiedica desfăşurarea activităţilor comerciale. Astfel, potrivit însemnărilor Baronului D'Hogguer, prin portul Tulcea se exportau în anul 1876: grâu, brânzeturi - în Turcia şi Anglia; lână, peşte, icre - în Rusia; grâne şi lână - în Franţa; peşte şi combustibili - în România; lână, secară - în Austria; grâne în Olanda, Grecia şi Italia. La aceeaşi dată se importau: untdelemn din

---

[449] *Ibidem*, p.396

[450] Valentina Postelnicu, *op. cit.*, p. 6.

[451] T. Mateescu, *op. cit.*, p. 395.

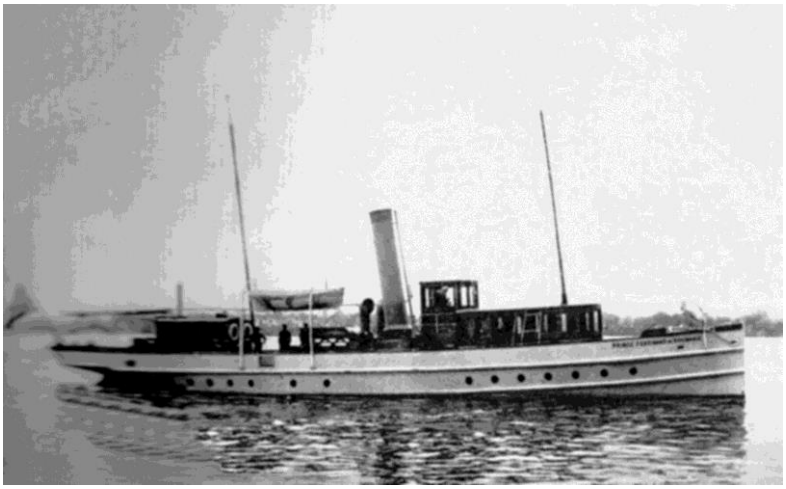
[452] Andreea Atanasiu, *Dobrogea sub administraţie otomană. Constanţa şi Tulcea – Studiu de caz*, în „Dobrogea 1878-2008. Orizonturi deschise de Mandatul Eoropean”, coord. Valentin Ciorbea, Editura Ex Ponto, Constanţa, 2008, p. 134-135.

[453] T. Voicu, V. Cotovu, P, Constantinescu, *op. cit.*, p. 61.

Grecia, Asia Mică și Siria; zahăr din Franţa şi Olanda; spirt din Rusia; săpun, ţesături din bumbac, îmbrăcăminte din Austria; fierărie din Anglia[454].

În oraşul Tulcea aveau sedii următoarele societăţi de navigaţie:

- Navigaţia Fluvială Română (N.F.R.) - înfiinţată în 1890. Această companie avea în dotare 13 pacheboturi, 11 remorchere, 53 şlepuri, 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 Călăraşi, 4 pontoane de fier, 6 pontoane din lemn, 8 platforme din lemn.

- Societatea Austriacă de Navigaţie 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 ès Tengerhajózási Részvénytársaság - M.F.T.R.), cu sediul în Budapesta şi o agenţie fluvială în Galaţi, avea în proprietate 12 pacheboturi și 28 remorchere (dintre care 17 cu pânze).

- Compania IR de Navigaţie pe Dunăre, cu sediul central în Viena, avea în dotare 52 vapoare pentru pasageri, 867 vase pentru transport de mărfuri[455].

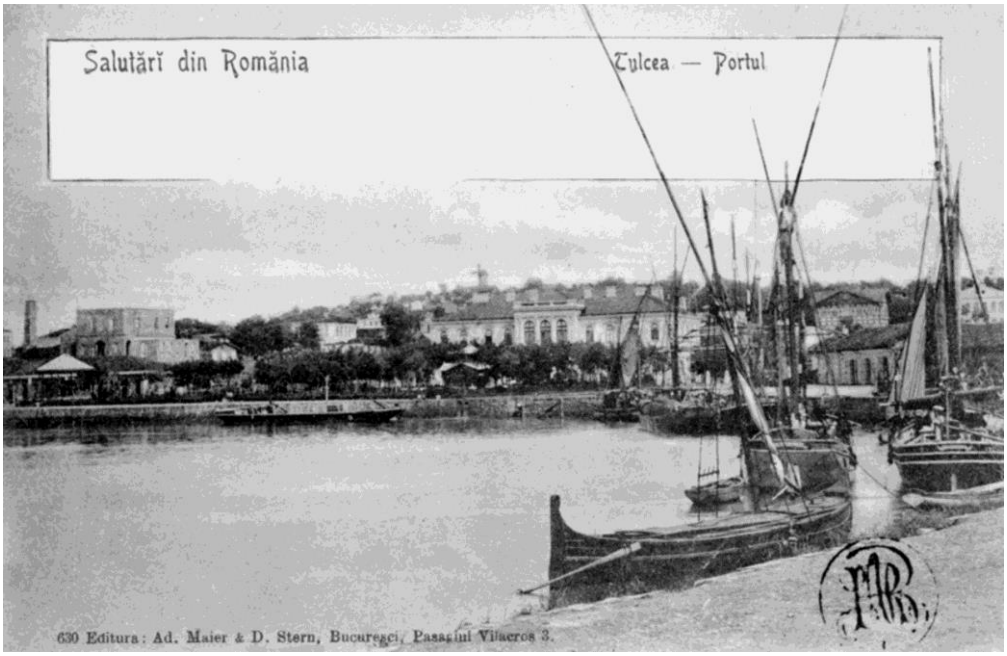
Existenţa acestor societăţi de navigaţie în oraşul Tulcea au contribuit la intensificarea comerţului şi totodată la dezvoltarea portului dunărean[456].

---

[454] L. Ionescu, *Judeţul Tulcea – Dare de seamă prezentată Consiliului Judeţean*, Bucureşti, 1904, p.107-108.

[455] M.D. Ionescu, *op. cit.*, p. 900-901.

[456] P. Zaharia, Lenuţa Gherasim, *Situaţia economică a judeţului Tulcea în anii 1878-1916*, în ”Pontica”, IX, 1984, p. 405.



Baronul D'Hogguer analizează comerţul dobrogean la nivelul anilor 1876-1877, cu privire specială asupra comerţului tulcean. Populaţia din Dobrogea cultiva grâu, orz, secară, porumb şi mei. Dintre aceste culturi, porumbul ocupa ponderea cea mai mare și se și exporta în cantităţi însemnate. Cantităţi însemnate de grâu şi secară se exportau pentru Constantinopol, Grecia și insulele sale. Orzul se exporta pentru Anglia şi Olanda. Producţia anului 1877, comparativ cu cea din 1876, a fost cu 20% mai mare.

Dar, produsul cel mai căutat în Europa pentru export era lâna. Numărul oilor se ridica la 645.000 capete declarate. Fiecare producea o oca și jumătate de lână. Cea mai mare parte (90%) aparţinea rasei numită ţigaia[457]. Se producea aproape 70% lână albă şi restul neagră sau cenuşie. Lâna pleca din Tulcea şi ajungea în Rusia, Austro-Ungaria, Turcia, Marsilia, Franţa şi 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 şi brânzeturi în valoare de 2.185.266,10 franci pentru Turcia; grâne şi brânzeturi în valoare de 1.380.979,90 franci pentru Anglia; lână, peşte şi icre în valoare de 714.192 franci pentru Rusia; grâu şi lână în

[457] Baronul D'Hogguer, *Informaţii asupra Dobrogei. Starea ei de astăzi. Resursele sale şi viitorul ei*, Editura Librăriei Socec&Comp. 7, Bucureşti, 1879, p. 15-17, www.dacoromanica.ro/ accesat 10.02.2013.

valoare de 512.913,72 franci pentru Franţa; peşte şi 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 franci[458]. Principalele articole de import erau: orzul, cafeaua, unt-de-lemnul (Grecia, Asia Mică, Siria, insulele arhipelagului grecesc), zahărul (Franţa, Olanda), spirtul (Rusia), săpunul, ţesăturile de bumbac, petrolul, sticlăria, ţesăturile şi hainele de gata (Austria), fierăria (Anglia)[459].

Preţurile curente mijlocii pentru principalele articole de comerţ în Tulcea în anii 1876-1877 se prezentau astfel[460]:

Mărfuri	**Măsuri**	**lei (1876)**	**lei (1877)**
unt de ţară	ocaua	2,44 - 5,33	2,60 - 4
bere de Galaţi	butoiul de 4 vedre	20	20
bere de Tulcea	butoiul de 4 vedre	15,55	15,55
lemn construcţii	plute de 22	141,33-235,55	300-360
lemn construcţii Moldova	plute de 22	82,44-106	168-240
lemn construcţii Austria	plute de 32	106-177,77	240-300
scânduri	100 de bucăţi	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 peşte	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
gheaţă	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
măsline	ocaua	0,72	0,45-1
petroleu	lada de 25 ocale	17,77-31,11	20-32
piper	ocaua	2,44	1,40
peşte 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 intraţi în portul Tulcea 194.096; total nave operate 37.735. În aceeaşi perioadă au ieşit 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 operate[461].

În aceeaşi perioadă s-au importat 4.662.145 kg produse, cu o valoare de 1.573.531 lei şi 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 şi malţul, porumbul, ţesăturile şi stofele de bumbac, uleiul de măsline, foi, flori, fructe, stofe de lână, cafea şi ceai, zahăr, orez, lămâi, citrice, roşcove, smochine, confecţii din stofe de lână, frânghii, măsline, grâu, bumbăcel, stofe de lână fine, plută, seminţe uleioase, produse din lână, fructe conservate, seminţe diferite, maşini de aburi, piroane şi cuie, foi de aur, ţesături de lână, halva şi turtă dulce, smoală, catran, sfoară de cânepă. Dintre produsele pentru export menţionăm orzul şi malţul, grâul, peşte diferite specii, secară, lânuri, pietre de construcţii, legume făinoase, brânzeturi, seminţe uleioase, cretă, var, fontă, fier, piei, unt şi alte grăsimi, porumb, icre negre, ovăz, maşini cu aburi,

[461] *Ibidem*, p. 888-895.

papură, legume verzi, clei de peşte, animale cornute mari, diverse alte articole[462].

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 şi valoare relativ redusă[463].

Atât exporturile, cât şi importurile au variat la fel de mult. Dintre produsele importate: combustibilii minerali, uleiuri, grăsimi, ceară şi derivatele lor, coloniale şi fructe meridionale, materii textile şi industrii derivate, bitumuri şi derivatele lor, materii minerale, industrii ceramice şi vitrificaţii, metale şi fabricaţii metalice[464].

Pentru anul 1910, conform situaţiei oferite de Căpitănia Portului Tulcea şi Camerei de Comerţ şi Industrie Tulcea, din punct de vedere al navigaţiei, situaţia a fost următoarea: bastimente[465] de mare sub pavilion naţional 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 şi 10 cu vapori, capacitate totală de 15.446 tone. Aceste nave au sosit: 6 din porturi româneşti, 1 din port egiptean, 2 din porturi italiene, 19 din porturi otomane şi 1 din port african. Sub pavilion naţional a ieşit un vapor cu o capacitate de 1.415 tone încărcat cu 941 tone cereale pentru porturi olandeze. Sub pavilion străin au ieşit 29 bastimente cu o capacitate de 24.502 tone din care 1 cu pânze şi 8 cu vapori, acestea fiind încărcate cu 15.096 tone, 259 kg cereale; un bastiment cu pânze şi 19 cu vapori au plecat fără mărfuri din Tulcea. După porturile de destinaţie acestea 29 de bastimente se împart astfel: 18 pentru porturi româneşti, 2 pentru porturi belgiene, 2 pentru porturi engleze, 1 pentru porturi norvegiene, 3 pentru porturi otomane, 3 pentru porturi olandeze. După pavilioanele purtate de aceste nave situaţia 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 registru[466].

Bastimente de râuri intrate sub pavilion naţional – 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 şi 9.784 tone,759 kg mărfuri; 604 bastimente goale cu o capacitate de 86.350 tone. Aceste bastimente au venit: 728 din porturi româneşti, 238 din porturi ruseşti, 1 din port unguresc, cu 20.084 pasageri.

Bastimente ieşite sub pavilion naţional – 697 bastimente din care 278 cu o capacitate de 42.878 tone, încărcate cu 15.840 tone, 107 kg cereale şi 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 ieşit 980 bastimente, din care 614 cu o capacitate de 106.851 tone, încărcate cu 14.679 tone, 425 kg cereale şi 5.097 tone, 692 kg alte mărfuri; 366 bastimente goale cu o capacitate de 45.211 tone. Aceste bastimente au plecat: 727 spre porturi româneşti, 250 spre porturi ruseşti, 3 spre porturi ungureşti, având la bord 16.422 pasageri.

După pavilioanele purtate de aceste bastimente intrate: 1.678, din care 696 româneşti, 332 austriece, 2 bulgăreşti, 1 englezesc, 32 greceşti, 22 otomane, 586 ruseşti, 4 ungureşti, 1 german, 2 italiene. Ieşite un total de 1677 bastimente

[466] *Buletinul Camerei de Comerţ şi 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 şi ieşite de 237.429 tone[467].

După datele preluate de către Camera de Comerţ şi Industrie Tulcea din rapoartele Oficiului Vamal Tulcea, în cursul anului 1910 au fost exportate prin portul Tulcea următoarele cantităţi de produse agricole: orz – 26.264 tone, 462 kg; secară – 14.510 tone, 750 kg; grâu – 3.196 tone, 925 kg; rapiţă – 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 (sămânţă) – 43 tone, 190 kg; mei – 27 tone; linte – 512 tone, 700 kg; total – 51.201 tone/ 186 kg[468].

De asemenea, Camera de Comerţ şi Industrie Tulcea semnala pentru anul 1911 neajunsurile privind desfăşurarea activităţii 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 oraşul-port Galaţi, convorbirile telefonice efectuându-se prin oficiul Brăila. Se impunea deschiderea unui oficiu local de poştă. Deşi Tulcea dispunea de un punct vamal, toate mărfurile ce trebuiau să ajungă în oraşul Tulcea erau taxate la punctul vamal din Burdujeni[469].

Peste 50% din comerţul cu cereale (54,73% în 1905 şi 56,67% în 1906) era reprezentat de navigaţia fluvială prin porturile Dunării maritime, de unde grânele româneşti luau drumul exportului[470].

La nivelul ţării, Direcţia de Statistică Generală a Finanţelor din Ministerul de Finanţe a publicat situaţia comerţul exterior al României şi mişcarea porturilor pentru anul 1911 comparativ cu situaţia din 1910. Totalul comerţului s-a ridicat la 1.261.455,435 lei în 1911, faţă 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% diferenţă în beneficiul exportului produselor naţionale (121.975.381 lei).

În anul 1911 cantitatea de marfă exportată şi 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. Faţă 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 şi 112.511.887 lei - 1910; produse combinate 101.052 tone - 1911, 60.156 tone - 1910 cu o valoare de 120.793.405 lei - 1911 şi 69.364.710 lei - 1910.

Pentru export (pe cele patru categorii de mărfuri) situaţia se prezenta astfel: animale, produse animale 25.082 tone - 1911, 21.676 tone - 1910 cu o valoare de 19.418.624 lei - 1910 şi 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 şi 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 şi 43.399.117 lei - 1910; produse combinate 2.659 tone - 1911, 2.815 tone - 1910 cu o valoare de 1.212.368 lei - 1911 şi 1.510.240 lei - 1910. Total general pentru anul 1911 de 5.390.280 tone și 691.720.408 lei şi 691.720.408 tone cu 616.501.872 lei pentru anul 1910[471].

Ţările cu care se întreţineau relaţii 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%
Franţa	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 Comerţ şi 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%
Franţa	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 şi Anglia. Printre ţările ce exportau petrol din România se numărau: Franţa, Anglia, Germania, Egipt[472].

La nivelul anului 1913 mişcarea portului Tulcea se prezenta astfel: nave naţionale de râuri intrate sub pavilion românesc 1.757, capacitate nave 3.721 tone; nave naţionale de râuri ieşite sub pavilion românesc 1.721, capacitate nave 3.667 tone[473]; 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 ieşite sub pavilion românesc 820, austriac 325, francez 1, german 1, grec 64, italian 3, turc 7, rus 580, ungar 1, capacitate nave 243.711 tone[474].

Nave naţionale 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 ieşite 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 româneşti; pasageri 7.068, marinari 1.261; nave ieşite goale: cu pânze 1.113, cu o capacitate 2.156 to; total nave 1.721, române 1.711, pasageri 7.331, marinari 1.376[475].

Nave naţionale şi 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 Căpitănia 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: româneşti 816, ruseşti 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 ruseşti; pasageri 22.220, marinari 18.510[476].

Buletinul Camerei de Comerţ şi Industrie Tulcea prezintă mişcarea portului Tulcea în cursul anului 1913. Astfel, navele de Dunăre au adus din ţară prin Galaţi şi Brăila diverse mărfuri în cantitate de 7.381 tone. S-au transportat cereale pentru Sulina, Galaţi, Brăila în cantitate de 34.037 tone. Din oraşul Tulcea au plecat mărfuri în cantitate de 41.419 tone; pentru oraş au fost aduse 36.995 tone mărfuri. Mişcarea 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, aceeaşi cantitate (150 tone) de diverse mărfuri au ieşit din oraşul Tulcea. De asemenea, au plecat din oraşul Tulcea 10.926 tone de cereale; s-a înregistrat o mişcarea 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 Galaţi şi de acolo tranzitate în Tulcea. Printre aceste mărfuri se numărau: coloniale, maşini agricole, produse chimice, maşini şi materii prime pentru fabrica de tăbăcărie din Tulcea, extract de tanin, uleiuri.

Produsele judeţului Tulcea destinate străinătăţii erau duse în porturile Galaţi sau Brăila şi de acolo erau încărcate pe navele de mare şi expediate în străinătate. Dintre aceste mărfuri menţionăm lemnul pentru construcţii, caşcavalul, lâna.

Deoarece Tulcea nu beneficia de prezenţa unei agenţii de vapoare de mare, comerţul tulcean a avut de suferit şi a fost păgubit prin scumpirea materiilor prime şi a mărfurilor aduse, ele fiind încărcate cu navlul[477] în Galaţi şi de acolo aduse înapoi în Tulcea, deci cheltuieli multiple de manipulare (încărcare/ descărcare, reîncărcare şi magazinaj). Comercianţii preferau să plătească acelaşi 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 ţările româneşti pentru transportul pe Dunăre.

direct marfa descărcată în portul Tulcea din navele de mare, pentru a nu mai pierde timp şi marfă[478].

În cursul lunii august 1914 au intrat în portul Tulcea 16 bastimente naţionale de râuri cu pânze şi 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 şi 44 cu vapori, având o capacitate de 7.514 tone. Numărul total de bastimente intrate a fost 86, venite din porturile româneşti, având la bord un număr de 3.593 pasageri şi 759 marinari.

Au ieşit din portul Tulcea 12 bastimente naţionale cu pânze şi 22 cu aburi, cu o capacitate de 3.510 tone, încărcate cu 237.621kg mărfuri. Goale au ieşit un număr de 12 cu pânze şi 38 cu vapori, cu o capacitate de 5.836 tone. Au ieşit un număr total de 84 bastimente, toate din porturile româneşti, având la bord un număr de 2.772 pasageri şi 750 marinari.

Bastimente străine de râuri: au intrat 5 cu pânze şi 20 cu aburi, cu o capacitate de 3.228 tone şi încărcate cu 481.887 kg; bastimente goale: au intrat 3 cu pânze şi 34 cu aburi, cu o capacitate de 4.755 tone. Totalul bastimentelor străine intrate 62, din care 36 venite din porturile româneşti şi 26 din porturile ruseşti, cu 2.115 pasageri şi 1.480 marinari.

Bastimente străine ieşite: 5 cu pânze şi 20 cu vapori cu o capacitate de 3.321 tone, încărcate cu 170.000 kg cereale şi 283.972 kg diferite mărfuri. Total bastimente ieşite 63, din care 34 din porturile româneşti şi 29 din cele străine, cu 1.854 pasageri şi 1.483 marinari.

Bastimente de râuri intrate sub diferite pavilioane au fost: 86 româneşti, 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 ieşite: 84 româneşti, cu o capacitate de 9.346 tone, 1 grec – 287 tone, 3 otomane – 303 tone, 59 ruseşti – 7.395 tone.

În total au intrat 148 bastimente, cu o capacitate de 19.580 tone, şi au ieşit 147, cu o capacitate de 17.331 tone[479].

În cursul lunii septembrie 1914 au intrat în portul Tulcea 14 bastimente naţionale de râuri cu pânze şi 12 cu vapori, având o capacitate de 3.347 tone, încărcate cu 60.000 kg cereale şi 2.037.568 kg diferite mărfuri. Bastimente goale au intrat 12 cu pânze şi 53 cu vapori, cu o capacitatea de 8.575 tone.

---

[478] *Buletinul Camerei de Comerţ şi 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 româneşti, cu 4.388 pasageri şi 815 marinari.

Bastimente naţionale de râuri ieşite: 19 cu pânze şi 22 cu vapori, cu o capacitate de 8.425 tone, încărcate cu 6.795.000 kg cereale şi 301.561 kg diferite mărfuri. Bastimente goale au ieşit 11 cu pânze şi 43 cu vapori, cu o capacitate de 5.576 tone. Totalul bastimentelor 95, toate ieşite din porturile româneşti, cu 4.103 pasageri şi 818 marinari.

Bastimente străine au intrat 5 cu pânze şi 16 cu vapori, cu o capacitate de 2.768 tone, încărcate cu 511.472 kg mărfuri. Bastimente străine goale au intrat 10 cu pânze şi 36 cu vapori, cu o capacitate de 7.012 tone. Totalul bastimentelor străine intrate 67, din care 32 sunt venite din porturi româneşti, 25 din porturi ruseşti cu 1.972 pasageri şi 1.399 marinari.

Bastimente străine ieşite: 9 cu pânze şi 17 cu vapori, cu o capacitate de 3.950 tone, încărcate cu 2.270.000 kg cereale şi 617.723 kg diferite mărfuri. Bastimente străine goale au ieşit 4 cu pânze şi 35 cu vapori, cu o capacitate de 4.985 tone. Totalul bastimentelor 65, din care 39 sunt ieşite din porturile româneşti şi 26 din porturile ruseşti, cu 2.184 pasageri şi 1.390 marinari.

Bastimente de râuri intrate sub diferite pavilioane: 91 româneşti, cu o capacitate 11.922 tone; 1 englez - 630 tone; 6 greceşti - 1.612 tone; 6 otomane - 656 tone; 54 ruse - 6.882 tone.

Bastimente de râuri ieşite: 95 româneşti, cu capacitate de 14.001 tone, 1 englez - 630 tone, 4 greceşti - 767 tone, 6 otomane - 656 tone, 54 ruseşti - 6.882 tone. În total au intrat 158 bastimente, cu o capacitate de 21.702 tone şi au ieşit 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 româneşti cu 12 marinari. Au ieşit, spre porturi româneşti, 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, ieşite 1, cu o capacitate de 239 tone[480].

În luna octombrie 1914 prin portul Tulcea au fost importate şi exportate 1.830 kg obiecte de metal, 250 kg maşini agricole, 1.422 kg textile în fir, 3.471 kg ţesături 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 kg[481].

În cursul anului 1914 au intrat în portul Tulcea 139 de bastimente naţionale de râuri cu pânze şi 109 cu vapori, având o capacitate de 33.263 tone, încărcate cu 175.000 kg cereale şi 23.004.412 kg mărfuri diferite. Bastimente naţionale de râuri goale au intrat 115 cu pânze şi 404 cu vapori, având o capacitate de 58.792 tone. Totalul bastimentelor intrate au fost de 363, venite din porturile româneşti şi 4 venite din porturile ruseşti, în total 767 cu 26.080 pasageri şi 6.330 marinari.

Bastimente naţionale de râuri ieşite: 145 cu pânze şi 160 cu vapori, cu o capacitate de 42.417 tone, încărcate cu 16.669.655 kg cereale şi 360.815 kg alte mărfuri. Ieşite şi goale: 104 bastimente cu pânze şi 235 cu vapori, cu o capacitate de 49.418 tone. Totalul bastimentelor ieşite au fost 759 româneşti şi 33 ruseşti, în total 762 cu 22.338 pasageri şi 6.303 marinari.

Bastimente străine de râuri au intrat 45 cu pânze şi 252 cu vapori, cu o capacitate de 48.649 tone, încărcate cu 260.000 kg cereale şi 9.295.577 kg diferite mărfuri. Bastimente străine goale au intrat 90 cu pânze şi 321 cu vapori, cu o capacitate de 65.811 tone. Totalul bastimentelor străine intrate au fost 481 din porturile româneşti şi 227 din porturile ruseşti, în total 708, cu 18.382 pasageri şi 15.004 marinari.

Bastimente străine de râuri ieşite au fost 67 cu pânze şi 296 cu vapori, cu o capacitate de 69.488 tone, încărcate cu 17.766.251 kg cereale şi 3.424.963 alte mărfuri. Bastimente goale au ieşit 113 cu pânze şi 234 cu vapori, cu o capacitate de 44.403 tone.

Totalul bastimentelor de râuri intrate în cursul anului 1914 au fost 184 cu pânze şi 361 cu vapori, cu o capacitate de 81.912 tone încărcate cu 435.000 kg cereale şi 32.299.989 kg diferite mărfuri. Bastimente goale au intrat 205 cu pânze şi 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 româneşti şi 231 porturile ruseşti, cu 44.462 pasageri şi 21.394 marinari. Totalul bastimentelor ieşite au fost de 212 cu pânze şi 456 cu vapori, cu o capacitate de 111.905 to încărcate cu 34.435.906 kg cereale şi 7.032.978 kg alte mărfuri. Goale au fost 217 cu pânze şi 587 cu vapori, cu o capacitate de

[481] *Idem*, Anul VI, Nr. 8-9, octombrie-decembrie 1914, p.12

93.821 tone. Totalul bastimentelor ieşite au fost de 1.229 româneşti, 243 ruseşti, 2 ungare, în total 1.472 cu 39.348 pasageri şi 21.037 marinari[482].

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 ieşite 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 şi 479 ruse.

Totalul bastimentelor naţionale de mare intrate a fost 1 cu vapori, deşert, cu o capacitate de 635 tone, venit din porturile româneşti, cu 61 marinari. Ieşite a fost 1 cu vapori, cu o capacitate de 635 tone.

Totalul bastimentelor străine de mare intrate au fost 1 cu pânze şi 1 cu vapori, cu o capacitate de 1.258 tone, încărcate cu 21.200 kg diferite mărfuri. Goale au fost 4 cu pânze şi 3 cu vapori cu o capacitate de 7.344 tone. Totalul bastimentelor străine intrate au fost de 9 (6 venite din porturile româneşti, 1 din porturile franceze, 1 italian, 1 otoman), cu 139 marinari.

Ieşite au fost 2 cu pânze şi 3 cu vapori, cu o capacitate de 6.946 tone, încărcate cu 3.102.310 kg cereale şi 315.000 kg alte mărfuri. Goale au fost 1 cu pânze şi 1 cu vapori, cu o capacitate de 1.258 tone. Totalul bastimentelor străine ieşite au fost de 7, venite 4 din porturile româneşti, 2 din porturi belgiene şi 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 ieşite au fost: 1 român, 1 belgian, 1 englez, 1 francez, 1 italian, 2 otomane, cu o capacitate de 8.839 tone[483].

În cursul anului 1914 din portul Tulcea s-au transportat, atât pentru export direct, cât şi pentru cabotaj[484] pentru porturile Sulina, Brăila şi Galaţi, următoarele cantităţi 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 - navigaţie comercială de-a lungul coastei mărilor între porturi apropiate (porturile aceleaşi ţări), între localităţi apropiate; transport naval de mărfuri între porturi apropiate.

Brăila); secară - 359 tone pentru Sulina; 374 kg pentru Brăila; 104 tone pentru Galaţi; 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 Galaţi); rapiţă -10 tone (580 kg pentru Brăila); 17 tone (922 kg pentru Galaţi); 2 tone (300 kg pentru Chilia); in - 50 tone (625 kg pentru Galaţi); mei -141 to (282 kg pentru Galaţi); parâng - 71 tone (335 kg pentru Brăila); dughie - 141 to (316 kg pentru Galaţi); mazăre - 50 tone pentru Galaţi. Totalul cabotajului: 31.067 tone, 63 kg mărfuri[485].

În cursul lunii februarie 1915 au intrat în portul Tulcea 6 bastimente de râuri cu pânze şi 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 şi 38 cu vapori, cu o capacitate de 5.577 tone. Totalul bastimentelor intrate au fost de 64, venite din porturi româneşti cu 1.843 pasageri şi 711 marinari.

Bastimente ieşite: 8 cu pânze şi 16 cu vapori, cu o capacitate de 3.744 tone încărcate cu 1.395 tone, 424 kg cereale, şi 115 tone, 206 kg diferite alte mărfuri. Bastimente goale au ieşit 4 cu pânze şi 36 cu vapori, cu o capacitate de 5.018 tone. Totalul bastimentelor ieşite au fost de 66, cu 1.683 pasageri şi 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 şi 1 cu vapori, cu o capacitate de 197 tone. Totalul bastimentelor străine intrate au fost 3 venite din porturi româneşti, cu 5 marinari.

Bastimente străine ieşite: 1 cu pânze şi 1 cu vapori, cu o capacitate de 393 tone, încărcate cu 263 tone, 300 kg cereale şi 700 kg diferite mărfuri. Bastimente străine goale au ieşit 2, cu 3 marinari. Totalul bastimentelor străine ieşite au fost 68 cu 1.638 pasageri şi 712 marinari.

Bastimente de râuri intrate sub diferite pavilioane: 64 române - cu o capacitate de 3.738 tone, 2 greceşti - 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.

Ieşite au fost 66 româneşti, cu o capacitate de 8.782 tone, 2 greceşti cu 273 tone. În total, 68 bastimente, cu o capacitate de 9.045 tone. Bastimente de mare nu au fost[486].

---

[485] *Buletinul Camerei de Comerţ şi Industrie Tulcea*, Anul VII, Nr. 2-3, mai-iunie1915, p.17-19.

[486] *Buletinul Camerei de Comerţ şi Industrie Tulcea*, Anul VI, Nr. 11-12, februarie-martie 1915, p. 15.

În cursul lunii iulie 1915 au intrat în portul Tulcea 14 bastimente naţionale de râuri cu pânze şi 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 şi 45 cu vapori, cu o capacitate de 6.455 tone. Totalul bastimentelor intrate a fost de 92 sosite din porturile româneşti, 1 din porturi bulgare, cu 6.365 pasageri şi 789 marinari.

Au ieşit 27 bastimente naţionale cu pânze şi 26 vapori, cu o capacitate de 6.497 tone, încărcate cu 1.140.776 kg cereale şi 1.059.515 kg alte mărfuri. Bastimente goale au ieşit 6 cu pânze şi 33 cu vapori, cu o capacitate de 4.607 tone. Totalul bastimentelor ieşite este de 92, din care 90 spre porturi româneşti şi 2 spre porturile ruseşti, cu 4.684 pasageri şi 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 româneşti, cu 17 marinari.

Bastimente ieşite: 4 cu vapori, cu o capacitate de 52 tone, încărcate cu 18.910 kg diferite mărfuri. Bastimente goale au fost 1 cu pânze şi 1 cu vapori, cu o capacitate de 146 tone. Totalul bastimentelor ieşite 6, toate spre porturi româneşti, cu 17 marinari.

Bastimente de râuri intrate sub diferite pavilioane: 92 române, cu o capacitate de 10.877 tone, 5 greceşti, cu o capacitate de 88 tone, 1 otoman, cu 110 tone. Total de 98, cu o capacitate de 11.075 tone. Ieşite 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 ieşite au fost: 1 cu pânze, cu capacitate de 238 tone, ieşite din porturile române cu 6 marinari. Bastimente de mare, sub diferite pavilioane, ieşite au fost 1 german, cu o capitate de 238 tone.

În perioada aprilie-iulie 1915 numărul vagoanelor de cereale şi produse măcinate sosite în staţiile porturilor şi ieşite prin staţiile 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 şi produse sosite în staţiile porturilor şi ieşite prin staţiile de frontieră a fost de 9.615 faţă 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 şi prohibirii exportului în zona noastră. Tot din cauza acestor evenimente se constată şi o schimbare în mişcarea staţiilor porturilor şi a staţiilor de frontieră[487].

Despre problemele cauzate de războiul european vorbesc şi comercianţii tulceni: într-o cerere adresată Preşedintelui Camerei de Comerţ şi Industrie Tulcea, datată 30 mai 1915, se constată faptul că oraşul-port Tulcea beneficia de o singură cale de comunicaţie, Dunărea, pe această cale transportându-se toate mărfurile. Odată cu izbucnirea războiului, pe Dunăre circulau doar navele Agenţiei Navigaţiei Fluviale Române. Spre Tulcea, Agenţia N.F.R. trimitea şlepul cu marfa cumpărată din ţară, doar când acesta era încărcat la capacitatea sa maximă fapt pentru care acesta ajungea o dată la 2-3 săptămâni. Comercianţii solicitau Direcţiei N.F.R. ca şlepurile cu marfă să ajungă în portul Tulcea o dată la 10 zile, pentru a preîntâmpina nevoile populaţiei tulcene[488]. În urma acestei solicitări, Preşedintele Camerei de Comerţ şi Industrie Tulcea se adresează Ministrului de Finanţe solicitând suplimentarea transportului pe Dunăre de către Agenţia Navigaţiei Fluviale Române[489].

Direcţia Vămii Bucureşti a considerat această cerere nefondată deoarece Tulcea beneficia de transporturile de mărfuri în fiecare săptămână. Ba mai mult, pentru înlesnirea acestor transporturi comercianţii din porturile Brăila, Galaţi şi Tulcea aveau la dispoziţie câte un şlep care, pe măsură ce se încărca cu cel mult 10 vagoane mărfuri, se expedia imediat la destinaţie[490].

În anul 1915 navigaţia fluvială şi maritimă era deservită de 17 agenţii de vapoare în portul Sulina şi 3 în portul Tulcea. De asemenea, în porturile Sulina şi Tulcea au apărut un număr mare de armatori, constructori navali, agenţii maritime, agenţii de remorcare[491].

Pe măsură ce noul port se întindea în

[487] *Buletinul Camerei de Comerţ şi 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 ţărăneşti, în timp ce locuitorii de la periferia lui, în mare majoritatea comercianţi, încep să-l valorifice prin ridicarea de magazii.

Se conturau astfel viitoarele străzi cu deschidere spre Dunăre: Regina Elisabeta şi Ştefan cel Mare. În apropiere s-a început şi construcţia primelor prăvălii, de către comercianţii şi meşteşugarii bulgari, evrei, armeni, sub o serie de coloane aşezate de ambele părţi ale străzii Ştefan cel Mare[492].

Pe la 1914 portul Tulcea deţinea debarcaderele agenţiilor română, rusă, austriacă, pentru navigaţia fluvială, magazii de cereale şi alte mărfuri, iar Palatul Agenţiei Austriece, Clădirea Vămii, parcul de pe chei, pavilionul muzicii, localurile de pe bulevardul Carol animau oraşul[493].

Toate acestea au fost înlocuite de vitregia ocupaţiei străine, ocupaţie ce a provocat o serie de distrugeri atât în portul cât şi în oraşul Tulcea.

Activitatea Agenţiilor N.F.R. şi S.R.D. a fost afectată de aceste evenimente, prima efectua până atunci curse zilnice între porturile Brăila - Galaţi - Isaccea - Ismail - Chilia Veche - Vâlcov şi Tulcea-Sulina, cea de a doua avea ca obiect de activitate transportul pe apă şi construcţiile navale. Până în 1919 activitatea acestora a fost suspendată. Navele deţinute de către aceste agenţii au căzut pradă armatei inamice, unele au fost avariate sau scufundate. Pentru pierderi societăţile nu au primit despăgubiri.

4.4. Traficul şi mişcarea fluvială în portul Tulcea între anii 1919 - 1939

Traficul de orice natură ar fi fost (comercial sau nu) a constituit întotdeauna o problemă pentru oraşul şi judeţul Tulcea. Acesta nu a beneficiat multă vreme de un bun sistem de drumuri publice. După anul 1882 s-a pus în aplicare legea drumurilor şi s-a început construcţia mai multor şosele. După opt ani de la aplicarea acestei legi Dobrogea a devenit beneficiara a două căi de acces naţionale (Constanţa-Babadag-Tulcea şi Tulcea-Ghecet), 42 şosele vicinale şi 9 şosele comunale. Dar cei 778 km de şosele vicinale şi 14 km de şosele comunale existenţi în judeţul Tulcea la 1907, nu erau de ajuns, nemaivorbind

[492] Valentina Postelnicu, *op. cit.*, p. 7.
[493] ****Monografia oraşului Tulcea*, Tulcea, 1928, p. 46.

de lipsa multă vreme a unei legături directe între Tulcea-Constanţa, stabilită prea târziu, comerţul dobrogean se îndrepta spre portul Constanţa[494].

În anul 1925 se finalizează construcţia liniei ferate Hamangia-Babadag, ceea ce determină locuitorii oraşului şi judeţului Tulcea să solicite, pe diverse căi, prelungirea liniei ferate până în oraşul lor. Dorinţa locuitorilor oraşului Tulcea se îndeplineşte la 1 martie 1939, odată cu finalizarea lucrărilor liniei ferate Babadag-Tulcea.

În anul 1938 prin judeţul Tulcea treceau două drumuri naţionale: Măcin - Tulcea - Constanţa şi Tulcea - I. C. Brătianu.

Dacă la capitolul căilor de comunicaţie terestre Dobrogea nu-şi rezolvase toate problemele, în schimb, regiunea deţinea prioritatea în transportul pe apă, datorită poziţiei şi porturilor sale maritime şi fluviale[495].

Cu toate acestea, portul Tulcea avea legături proaste atât pe cale terestră cât şi fluvială. Pe Dunăre, ea servise ca punct intermediar în drumul navelor din Brăila/Galaţi la Sulina[496].

Pe lângă aceste impedimente mai exista unul legat de navigaţia pe Dunăre, navigaţie care se închidea oficial între 15 noiembrie şi 1 martie a fiecărui an. Dacă timpul se menţinea favorabil circulaţiei pe Dunăre, navele continuau să navige, transportând mărfuri sau pasageri, până începeau să curgă sloiurile pe Dunăre, adică în a doua jumătate a lunii decembrie sau mai mult.

La dezvoltarea comerţului tulcean a mai contribuit unificarea administrativă, folosirea sistemului monetar naţional şi a sistemului metric care au înlăturat sistemul otoman folosit aici[497].

Portul Tulcea în 1925

[494] C. Ardeleanu, *Rolul portului Tulcea în comerţul exterior al României moderne (1878-1914)*, în "Tulcea 1878-1948: memoria unui oraş", 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, *Situaţia economică a judeţului Tulcea în anii 1878-1916*, în "Pontica", IX, MINA Constanţa, 1984, p.406.

Din raportul de activitate prezentat de Camera de Comerţ şi Industrie Tulcea constatăm că în anul 1925 prin portul oraşului Tulcea au ieşit 27.306.317 kg cereale, 35.434.159 kg alte mărfuri. Au intrat 1.664.355 kg cereale, 19.660.511 kg alte mărfuri[498].

Din raportul cenzorilor constatăm că prin portul Tulcea s-au trimis la export în anul 1926 următoarele produse: orz - 32.241.644 kg, rapiţă - 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 kg[499].

În luna decembrie 1927 au intrat în portul Tulcea, în cabotaj, 14 bastimente naţionale cu pânze şi 31 cu aburi, cu o capacitate de 13.681 tone, încărcate cu 2.069.495 kg mărfuri. Bastimente goale au intrat 14 pânze şi 59 cu aburi, cu o capacitate de 118 tone. Numărul total de bastimente a fost de 118, toate româneşti, având la bord 3.732 pasageri şi 1.221 marinari. Bastimente străine de râuri au intrat goale 1 cu pânze şi 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 tone[500].

Pe tot parcursul anului 1927 au intrat în portul Tulcea o serie de bastimente de râuri (naţionale şi străine), încărcate – 188 cu pânze şi 507 cu vapori, cu capacitate de 221.119 tone, valoarea totală a încărcăturilor fiind de 448.709 tone cereale şi 25.607.575 tone alte mărfuri. Bastimente goale au intrat cu pânze 240 şi 937 cu aburi, cu capacitate de 247.869 tone. Numărul total de bastimente intrate - 1872, toate româneşti, având la bord 71.273 pasageri şi 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 ieşite 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 ieşite fiind de 29.751 tone[501].

---

[498] *Buletinul Camerei de Comerţ şi 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 Căpitănia Portului Tulcea*, dosar 22/1928, f. 2.
[501] *Ibidem*, f. 5-5 verso.

În portul Tulcea ajungeau numeroase nave din diverse ţări, 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 şi iarna, când activitatea portului era blocată din cauza îngheţului, aflăm că pe data de 24 ianuarie 1928 şlepul Granitalia numărul 4 solicita dană în port pentru a încărca o sută vagoane orz. Se menţiona prezenţa şlepului Teddy, care supraveghea activitatea şlepului Granitalia. În cazul în care gheţurile din susul Tulcei se rupeau, şlepul Teddy avea rolul de a-l adăposti, însoţindu-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. Antippa[502]. În ceea ce priveşte sărbătorile legale şi duminicile, aceste zile se respectau întocmai de către personalul portului. Muncitorii lucrau în timpul sărbătorilor doar la solicitarea căpitanului portului, când situaţia 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 şlepului Stella ce sosea cu lemne[503].

Mişcarea portului Tulcea pe luna februarie 1928 se prezenta astfel: bastimente naţionale de mare intrate 1 cu aburi, sub pavilion român, capacitate de 1900 tone, cu un număr de 27 de marinari, fără marfă[504].

La 25 iulie 1928 sosea în portul Tulcea vaporul grec Marika, se solicita dană pentru acostare. Semna Georges I. Antippa[505].

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 acelaşi Georges I. Antippa solicita dană la chei, deoarece vaporul grec Menthor sosea în portul Tulcea pentru a încărca cereale[506]. La 3 septembrie 1928 în şlepul nr. 65102 s-au încărcat cereale. La aceeaşi 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 Carpaţi sosea în portul Tulcea pentru a încărca cereale.

Mişcarea 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 naţionale ieşite: 1 cu vapori, capacitate 1.900 tone, încărcat cu 3.316.000 kg cereale, având un echipaj de 27 marinari. Bastimente străine ieşite: 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 anunţa sosirea în port a şlepului S.R.D. nr. 67 încărcat cu 62.900 kg făină şi 470.000 kg grâu, ce trebuia acostat pentru descărcare. Dintr-o altă adresă aflăm că vaporul francez ”Jaques Frassinet” sosea în portul Tulcea la data de 10 septembrie 1928 pentru a încărca cereale. Georges I. Antippa solicita dană la chei pentru vaporul italian ”Fiuma” 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” încărca cereale; la 5 octombrie vaporul francez ”Louis Frassinet” încărca circa 200 tone muştar; pe 8 octombrie şlepul ”Mihail”, sub pavilion român, a sosit la Tulcea cu 10 vagoane de făină și se solicita dană la chei; pe 11, şlepul ”Mercedes” încărca cereale în portul Tulcea; la 15 octombrie vaporul grec ”Rita” încărca 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 Avramide[507].

Cât privește mișcare în portul Tulcea în luna septembrie 1928, putem face următoarele precizări: au ieşit 8 bastimente româneşti (cabotaj) cu pânze şi 47 cu abur, cu capacitate de 17.061 tone, încărcătura ieșită fiind de 206.666 tone cereale şi 150.371 tone alte mărfuri. Bastimente goale 26 cu pânze şi 78 cu aburi, cu o capacitate de 23.182 tone; total 159 bastimente din care 155 româneşti şi 4 germane, cu 480 pasageri şi 1.974 marinari. Bastimente româneşti 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 maşini, manufactură, diverse.

În aceeaşi lună au ieşit în cabotaj 55 bastimente de râu, sub pavilion românesc, cu o capacitate de 17.061 tone, transport pe Dunăre cereale, făină, talpă, butoaie goale, coarne vită, peşte, vin indigen, coloniale, frânghii, rachiu, ciment, bagaje, diverse. Cât priveşte provenienţa: 1 bastiment sub pavilion grec, cu o capacitate de 477 tone, exporta muştar brun, cu destinaţia Olanda; 1 bastiment ungar, cu o capacitate de 330 tone, exporta turtiţe rapiţă, cu destinaţia Ungaria[508].

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 menţionăm: manufactură, cherestea, sare, vinuri, făină, grâu, coloniale, opinci, ciment, petrol, zahăr, motorină, cartofi, saci, cânepă, fructe, seminţe floarea soarelui, fierărie, butoaie goale, diverse bagaje. Au ieşit 68 bastimente de râuri sub pavilion românesc cu o capacitate de 22.419 tone. Mărfurile ieşite (talpă, muştar, seminţe floarea soarelui, rachiu, butoaie goale, peşte, cherestea, fasole, vin, lână, manufactură, copăcei, raci, covrigi, diverse alte) cu nave româneşti au fost 559.909 tone în cabotaj, pe Dunăre, cât priveşte pavilioanele: 2 bastimente sub pavilion austriac, cu o capacitate de 514 tone, 1 bastiment transporta pentru export 116.407 tone turte rapiţă cu destinaţia Viena, 1 bastiment export 60.700 tone turte rapiţă cu destinaţia Cehoslovacia, 2 bastimente sub pavilion grec cu o capacitate de 59 tone, 2 bastimente sub pavilion ungar cu o capacitate de 90 tone[509].

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 aceeaşi lună au ieşit prin portul Tulcea 50 bastimente de râuri sub pavilion românesc, cu capacitate de 17.635 tone, ieşind în total 2.038.905 tone mărfuri prin cabotaj (orz, rapiţă, talpă, peşte, covrigi, butoaie, seminţe floarea soarelui, rachiu, făină de grâu, coloniale, vin, piatră brună, piese de maşini, lumânări, chirpici, zarzavat, diverse alte mărfuri); 1 bastiment sub pavilion francez cu 190.000 tone orz pentru export, cu destinaţia Anglia[510].

În portul Tulcea în anul 1928 au intrat bastimente naţionale de râuri româneşti 175 cu pânze şi 489 cu aburi, cu capacitate de 190.117 tone, totalul mărfurilor încărcate fiind 2.460.461 tone cereale şi 22.154.690 tone mărfuri generale. Bastimente goale au intrat 124 cu pânze şi 835 cu abur, cu o capacitate de 221.988 tone, dintre acestea 1.588 erau româneşti având la bord 50.461 pasageri şi 20.581 marinari. Bastimente străine de râuri intrate: goale - 20 cu pânze şi 44 cu aburi, cu o capacitate de 12.601 tone.

Bastimente naţionale de râuri ieşite 95 cu pânze şi 578 cu aburi, cu capacitate de 198.565 tone, total încărcătură fiind de 4.391.135 tone de cereale şi 3.263.629 tone mărfuri generale. Bastimente naţionale de râuri goale 200 cu pânze şi 712 cu aburi, cu o capacitate de 213.683 tone. Total bastimente româneşti 1.588, având la bord 45.710 pasageri şi 20.603 marinari.

Bastimente străine ieşite - 10 cu pânze şi 575 cu aburi, cu capacitate de 194.226 tone, încărcare totală 222.798 tone cereale şi 957.586 tone mărfuri generale. Bastimente străine goale au ieşit 10 cu pânze şi 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 tone[511]. Putem observa faptul că indiferent de anotimp activitatea portului continua, deoarece existau solicitări chiar şi în sezonul rece.

Cu toată activitatea desfăşurată în port, situaţia acestuia în anul 1928 nu se schimbase foarte mult; conform raportului emis de către căpitanul, portului lungimea totală a cheiului era de 1.274 m din care 619 m cheiul şi 655 m pereu, la care se puteau opera 10 dane, iar când apele creşteau încă două dane, ajungându-se până în faţa 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 priveşte centrele telefonice, în port funcţionau în număr de şase: în clădirea Căpităniei Portului, Vamă, Agenţia tehnică, Comisiunea Europeană a Dunării, Agenţia N.F.R., Agenţia S.R.D., Fabrica de tăbăcărie Talpa. Din păcate, nici magaziile nu sunt mai multe, o singură magazie de sare, şi aceasta o construcţie din lemn cu o capacitate de 100 vagoane[512].

În anul 1928 în registrele Căpităniei Portului Tulcea erau înscrise un număr de 17 vapoare, şlepuri, remorchere, şalupe, mahone, pontoane tubulare, unele aparţinând Ministerului Domeniilor, altele fiind proprietate privată. La 15 noiembrie erau înscrise şi funcţionau un număr de 4 mahone, 17 poduri plutitoare, 997 dube şi lotci mari, 640 dube şi lotci mici. La aceeaşi situaţie se adaugă 9 şalupe motoare, acestea au fost construite 7 în Tulcea, 1 în Canal Regele Carol, 1 în Hamburg.

La aceeaşi dată în port se aflau 10.000 kg cărbuni ce aparţineau Administraţiei Pescăriilor, depozitat în Tancul Pescăriilor Tulcea; 40.000 kg cărbuni aparţineau Serviciului Hidrografic Canal Regele Carol şi depozitat în Mahona nr. 1 a Administraţiei Pescăriilor; 100.000 kg păcură aparţineau Societăţii Talpa Tulcea[513].

Pentru anul 1929, din rapoartele întocmite de către căpitanul portului se constată că în oraşul-port Tulcea se produceau aproximativ 12-16 mii vagoane cereale, 6-8 mii vagoane lemn folosite o parte pentru încălzirea locuinţelor, iar, cealaltă parte pentru construirea de lotci, bărci, barcaze, poduri, mahone şi mici şlepuri. Nu se cunoaşte numărul exact al vagoanelor de peşte, dar acesta era cu siguranţă de ordinul miilor, aproximativ 150-200 vagoane vin.

Se efectuau patru curse în fiecare zi pentru pasageri şi patru curse săptămânale destinate transportului de mărfuri. Capacitatea totală a căilor de comunicaţie atât pe apă cât şi pe uscat se ridica la aproximativ 80-100 vagoane produse transportate zilnic, în afara celor transportate către porturile din Brăila, Galaţi, Reni, Ismail, Chilia şi Vâlcov, Sulina. Capacitatea încărcărilor şi descărcărilor de mărfuri în portul Tulcea se ridica la aproximativ 6.000 vagoane. Muncitorii încărcau aproximativ 60-80 vagoane pe zi, iar, elevatoarele încărcau aproximativ 7-8 vagoane.

În caz de accidente în portul Tulcea, se primea sprijin din partea porturilor Sulina, Galaţi şi Brăila. Tulcea beneficia de o echipă de oameni specializaţi în a rezolva şi salva nave prinse de gheaţă pe Dunăre în zona portului Tulcea.

---

[512] *Ibidem*, dosar 25/1928, f. 2.
[513] *Ibidem*, f. 3, 10-11, 14.

Portul Tulcea avea angajaţi aproximativ 85 muncitori care efectuau reparaţii în lemn şi metalice[514].

În luna ianuarie 1929 au intrat în portul Tulcea bastimente naţionale de râuri (cabotaj) sub pavilion românesc 1 cu pânze, 11 cu abur, capacitatea 3381 tone, încărcate cu 16.200 tone cereale şi 267.841 tone mărfuri generale (făină de grâu, rapiţă, seminţe floarea soarelui, ulei floarea soarelui, fierărie, ţuică, diverse); bastimente goale 26 cu aburi cu o capacitate de 7835 tone, în total au intrat 38 bastimente româneşti cu 1307 pasageri şi 603 marinari.

Au ieşit din portul Tulcea bastimente naţionale de râuri – 1 cu pânze şi 10 cu aburi cu o capacitate de 3.598 tone, încărcate cu 620.000 tone cereale şi 15.222 tone mărfuri generale (orz, talpă, frânghie, peşte, sulfat plumb, covrigi, caşcaval, rachiu, diverse). 1 bastiment sub pavilion grecesc încărcat cu 1.600.000 tone orz, destinaţia cabotaj pe Dunăre. Bastimente româneşti goale 2 cu pânze şi 25 cu aburi cu o capacitate de 8.375 tone; total bastimente ieşite 38 sub pavilion românesc cu 1094 pasageri şi 585 marinari[515].

În luna aprilie a anului 1929 au intrat în portul Tulcea bastimente naţionale de râuri - 11 cu pânze şi 50 cu aburi cu o capacitate de 19.227 tone, încărcate cu 12.697 tone mărfuri generale; bastimente goale 11 cu pânze şi 78 cu aburi cu o capacitate de 20.420 tone; total bastimente de râuri sub pavilion românesc 89 goale şi 61 cabotaj, cu 4132 pasageri şi 2082 marinari.

În portul Tulcea au intrat prin cabotaj 1.272.701 tone mărfuri: zahăr, păcură, pietriş, ciment, coloniale, cartofi, rachiu, fructe, manufactură, motorină, seminţe 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 şi 2 cu abur, cu o capacitate de 1029 tone.

În aceeaşi lună au ieşit prin portul Tulcea bastimente naţionale de râuri 9 cu pânze şi 57 cu abur cu o capacitate de 21.176 tone, încărcate cu 323.854 tone cereale şi 221,9 tone mărfuri generale.

În portul Tulcea au ieşit prin cabotaj 66 bastimente de râuri cu o capacitate de 21.176 tone şi 2.364.249 tone mărfuri cu destinaţia pe Dunăre: orz, muştar galben, sămânţă mei, peşte, talpă, butoaie goale, alimente, frânghie, bagaje, rachiu, vinuri, oase vită şi pui, păr de vită, covrigi, orez, coloniale, marmură, fructe, lumânări, cherestea, diverse. Bastimente de râuri goale au ieşit 16 cu pânze şi 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.

româneşti 154 având la bord 3.903 pasageri şi 2.087 marinari. Bastimente străine de râuri – 2 sub pavilion grec şi 1 sub pavilion francez[516].

În luna mai 1929 au intrat în portul Tulcea bastimente naţionale 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, ţuică, ciment, petrol, benzină, orez, păcură, ulei floarea soarelui.

În aceeaşi lună au ieşit 57 bastimente naţionale de râuri cu o capacitate de 19.152 tone, 34 bastimente au încărcat şi transportat în cabotaj diverse produse în greutate de 197.330 tone: talpă, butoaie goale, peşte, covrigi şi biscuiţi, făină de grâu, rapiţă, vinuri indigene, rachiu, zarzavat, saci, cherestea, tărâţă, cărbuni şi lemne, frânghie; 1 bastiment sub pavilion german a încărcat din portul Tulcea 211.292 tone rapiţă cu destinaţia Viena[517].

În luna iunie 1929 au intrat în portul Tulcea 62 bastimente naţionale 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, ţuică, manufactură, coloniale, fierărie, orz, cherestea brută, păcură, extract săpun.

În aceeaşi lună au ieşit 69 bastimente naţionale de râuri cu capacitate de 18.446 tone, mărfurile încărcate ajungând la 162.465 tone: zarzavat, talpă, butoaie goale, diverse, păr şi oase de vite, petrol, peşte, bagaje strămutare, vinuri indigene, făină de grâu, coloniale, pluguri, rachiu, plase de bumbac, saci, frânghie, cărbuni şi lemne[518].

În luna iunie 1929 au intrat 76 bastimente naţionale 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, ţuică, petrol, motorină, manufactură, benzină, diverse; transportul efectuat prin cabotaj pe Dunăre.

Au ieşit 85 bastimente naţionale de râuri de capacitate 27.213 tone, mărfurile încărcate ajungând la 901.125 tone: orz, zarzavat, butoaie goale, talpă, diverse, cărbuni, vin indigen, peşte, petrol, tuburi, rachiu, piei miel, piatră, coloniale. Transportul efectuat prin cabotaj pe Dunăre[519].

---

[516] *Ibidem,* f. 55- 55 verso.
[517] *Ibidem,* f. 71.
[518] *Ibidem,* f. 90.
[519] *Ibidem,* f. 100.

Din descrierea portului şi prezentarea statisticii activităţii portuare constatăm importanţa portului, dar ne putem da seama și de importanța căpitanului de port. Acesta trebuia să ştie toate detaliile activităţii portuare, dotările şi necesităţile acestuia, să rezolve problemele muncitorilor portuari, dar şi a proprietarilor de ambarcaţiuni. Pentru oraşul Tulcea şi localnici, căpitanul portului reprezenta un punct de reper, făcea parte din elita oraşului, era invitat la toate evenimentele importante din viaţa acestuia, la şedinţe şi întruniri, ocupa un loc important alături de autorităţile locale, cu votul său putea schimba destine.

Nu lipsea nici la evenimentele festive; astfel, căpitanul portului primea invitaţie la toate sărbătorile din oraş: sărbătoarea Anului Nou, ce se desfăşura 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 şi steagurile tuturor bisericilor ortodoxe, urmate de cler, autorităţile civile şi militare şi de credincioşii oraşului se îndreptau la cheiul Dunării unde avea loc un al doilea serviciu divin pentru sfinţirea apelor. La 24 ianuarie căpitanul portului era invitat să participe la sărbătoarea „Unirea tuturor Românilor” desfăşurată în Catedrala Sfântul Nicolae. O altă sărbătoare importantă pentru tulceni „10 mai, Unirea tuturor ţărilor surori la Patria Mumă”, de la care nici căpitanul portului nu putea lipsi. După serviciul divin de la Catedrală, participanţi asistau din tribune la defilarea trupelor, conform programului stabilit, defilarea fiind urmată de recepţia oficială organizată în saloanele Prefecturii.

Dar căpitanului portului nu era invitat doar la astfel de evenimente, şcolile din oraş îl invitau la serbarea de sfârşit de an. Astfel căpitanul portului Tulcea participă pe 29 iunie 1930 la serbarea de sfârşit de an a „Şcolii Profesionale de Fete Gr. I”, serbare care s-a desfăşurat în Arena Mircea, cu începere la ora 8 dimineaţă, urmată apoi de expoziţia de lucru manual, care urma să fie deschisă publicului larg în perioada 2-6 iulie.

„Şcoala normală” din Tulcea îşi sărbătorea sfârşitul de an şcolar prin împărţirea premiilor şi vernisarea expoziţiei de lucru manual realizată de către elevii şcolii - nu putea lipsi căpitanul portului.

„Cercul de Recrutare Tulcea” şi „Cohorta Cercetaşilor” îşi sărbătoreau la 21 mai protectorii (Sfinţii Împăraţi Constantin şi Elena); cum să nu fi fost invitat căpitanul, un personaj important al oraşului, respectat de toată lumea[520].

[520] *Ibidem*, dosar 33/1930, f. 71, 86, 15, 11, 19, 18, 10.

Pe lângă aceste invitaţii, căpitanul portului primea diverse solicitări din partea autorităţilor, pe care trebuia să le soluţioneze. Un exemplu în acest sens, o solicitare din partea Prefecturii Tulcea prin care căpitanul portului trebuia să repartizeze 4 lămpi Petro-Max comunei Niculiţel, declarată staţiune climaterică, pentru înfrumuseţarea comunei. Lămpile aparţineau Ministerului de Război dar nu mai erau folosite nici măcar în port[521].

În aceeaşi categorie se înscrie şi adresa din partea Asociaţiei Cercetaşilor României Comandamentul Marii Legiuni Direcţia Cercetăşiei, prin care se solicita sprijinul căpitanului de port în formarea unei cohorte a cercetaşilor marinăreşti. Din iniţiativa unor marinari şi cu aprobarea A.S. Regale principele Nicolae s-au pus bazele unei cercetăşii marinăreşti. Astfel, căpitanului de port i se solicita sprijinul pentru formarea unui echipaj de cercetaşi marinari în oraşul Tulcea. Programele de lucru, uniforma şi manualele se primeau după formarea acestui echipaj şi înştiinţarea colonelului director al Cercetăşiei[522].

Pe lângă aceste obligaţii de serviciu, Căpitanul Portului primea ordine foarte serioase cu privire la ordinea şi disciplina din port. Astfel, Marele Stat Major, pentru a preveni o eventuală grevă a personalului Marinei Comerciale şi a împiedica dezordinea şi pagubele ce s-ar putea produce în cazul izbucnirii grevei, dă ordin fiecărui Comandant Militar de Port să se înţeleagă cu Comandantul Garnizoanei asupra efectivului militar de care va avea nevoie pentru paza portului şi 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 şi sigilate. Pentru siguranţa acestora răspundea Comandantul Militar de Port, care primea instrucţiuni în acest sens din partea Direcţiei Marinei, din cadrul Ministerului de Război, împreună cu Comandanţii Garnizoanelor din Porturile Române. Acest ordin a fost emis sub semnătura Şefului Marelui Stat Major, Colonel Rădulescu. Pentru conformitate semnează şi Căpitanul de Port[523].

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 şofer, 2 fochişti, 3 meseriaşi 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 menţiona faptul că numărul meseriaşilor în lemn nu se putuse completa, iar litografii, tipografii şi frizerii lipseau. Cu excepţia a doi pescari ruşi din Jurilovca şi un tâmplar albanez din Tulcea, toţi tinerii recrutaţi erau de origine română, cinstiţi, fără condamnări, cu ştiinţă de carte şi foarte buni înotători şi cu dorinţa de a fi recrutaţi la marina militară. Pe lângă aceştia s-au remarcat un număr însemnat de ruşi, bulgari, greci ce-şi doreau să fie recrutaţi. La finalul raportului se preciza faptul că judeţul Tulcea putea ca în fiecare an să recruteze un număr de tineri pentru marina militară, existând resursele necesare[524].

Personalul responsabil cu aceste recrutări, în cazul nostru căpitanul portului Tulcea, primea instrucţiuni 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 atenţie.

Pentru anul 1926 au fost alese 17 centre de recrutare, printre care şi cel din Tulcea. Din comisia de recrutare făceau parte un ofiţer de marină activ sau căpitanul de port delegat al Inspectoratului Marinei. La fiecare cerc de recrutare proporţia recruţilor pe origine etnică trebuia să fie de 65% români şi 35% minoritari (unguri, ruşi, nemţi, bulgari, evrei, turci etc). Recruţii la marină trebuiau să fie aleşi dintre cei mai robuşti şi sănătoşi pentru a putea face faţă vieţii de bord. De asemenea, erau preferaţi cei cu înălţime mică care să nu depăşească 1,70 m. Nu se puteau recruta tineri obezi.

Trebuiau repartizaţi Marinei, pe cât posibil numai tineri vorbitori de limba română, ştiutori de carte, pentru că termenul de serviciu era scurt şi strict necesar instruirii lor militare şi trebuiau să mânuiască sau să întrebuinţeze o sumă de aparate la bord, specificate prin instrucţiuni.

A fost stabilită pentru fiecare cerc de recrutare proporţia tinerilor pe meserii, proporţie ce trebuia respectată cu stricteţe, pentru că nu s-ar mai fi putut obţine totalurile pe meserii, necesare contigentului 1926.

Repartizarea meseriaşilor în fier la fiecare cerc pe specialităţi se efectua astfel: 10% fierari, 20% lăcătuşi mecanici, 12% motorişti şoferi, 6% strungari în fier, 30% mecanici, 3% cazangii, 7% fochişti, 10% electricieni, 2% turnători în metal. Dacă la cercul de recrutare această repartizare nu ar fi fost posibil de îndeplinit, atunci erau recrutaţi tineri din specialităţile care se găseau. În categoria diferitelor specialităţi se alegeau: frizeri, funcţionari comerciali cu

[524] *Ibidem*, f. 50.

scriere frumoasă, litografi, tipografi, zidari, grădinari, măcelari, brutari, tinichigii, cofetari, muzicanţi, plugari.

Cercul de Recrutare Tulcea recrutează 40 de tineri pentru clasa marină a anului 1926, pe specialităţi: meseriaşi în fier şi electricieni (1 fierar, 1 lăcătuşi mecanic, 1 motorist şofer, 2 strungari în fier, 2 mecanici, 1 cazangiu, 1 fochist, 1 electrician, 1 turnător în metal) şi meseriaşi 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 şi vopsitor). Personalul recrutat din judeţul Tulcea era de origine română, rusă, greacă[525].

Fiecare delegat al Inspectoratului Marinei trebuia să înainteze direct Inspectoratului, la sfârşitul operaţiunilor, o dare de seamă asupra felului cum a decurs recrutarea, inconvenientele survenite şi propunerile pentru viitor. Trebuiau trimise câte un tabel şi o situaţie, în dublu exemplar, Inspectoratului Marinei. Instrucţiunile erau semnate de către Contra Amiral Niculescu Rizea şi Şeful Statului Major al Marinei, Comandorul Pantazzi[526].

Pe lângă raportările realizate de Căpitănia portului, Vama realiza propriile raportări cu privire la exporturile realizate. Astfel, conform informaţiilor 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 muştar brun, 20.168 kg fasole, iar ţările de destinaţie au fost Germania, Danemarca, Franţa şi Olanda, firmele exportatoare fiind din Galaţi şi Brăila[527]. În luna iunie au fost exportate 930.000 kg porumb, 2.446.000 kg orz, ţările de destinaţie Germania, Olanda, Franţa şi Rotterdam, firmele exportatoare din Tulcea, Galaţi şi Brăila[528]. În luna august au fost trimise la export 321.217 kg porumb, 7.745.814 kg orz, destinaţia produselor Danemarca, Roterdam, Germania, firmele exportatoare din Tulcea, Galaţi şi Brăila[529].

Între anii 1928-1931 mişcarea mărfurilor în portul Tulcea se prezenta astfel: a intrat 1 navă maritimă naţională 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 ieşite din portul Tulcea: 1 naţională, 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 Comerţ şi 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 şi 17.801.811 tone diverse mărfuri; bastimente de râuri naţionale ieşite 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 şi 71.417.702 tone diverse mărfuri[530].

Pentru anul 1930 traficul portului Tulcea a fost intens, aici sosind numeroase nave sub diferite pavilioane. O să menţionăm în continuare câteva, pentru a ilustra şi susţine cele afirmate: 24 aprilie – vaporul slav ”Dohodak” solicită dană la chei pentru a încărca cereale[531]; 17 mai – vaporul englez ”Penhover” sosea în portul Tulcea solicitând, printr-o telegramă, dană la cheiu[532]; 24 mai – vaporul italian ”Conte Stefano Tisza” sosea în portul Tulcea pentru încărcare[533] (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, peşte sau lemn); 31 mai – vaporul ”Meropi”, sub pavilion elen, soseşte în port; se solicită a se permite acostarea pentru a se efectua încărcarea; 18 iunie – şlepul ”Thetis”, sub pavilion elen, solicită loc la dană pentru încărcarea cu orz; 11 iulie – şlepul ”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 - şlepul ”Silistra” solicita a se permite descărcarea acestuia (deoarece era sărbătoare legală - astfel aflăm şi 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 şi încărcare diverse;

---

[530] O.O. Şeitan, *Dobrogea. Date statistice 1928-1931*, Tipografia Lucrătorii asociaţi, Constanţa, 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 încărcare[534]; 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 - şlepul ”Giacom”, sub pavilion român, solicita dană la chei pentru a încărca cereale; 22 decembrie - se solicita dană la chei pentru şlepul ”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 muştar, 918.288 turte rapiţă, 538.722 mc cherestea brad[536].

Conform comunicărilor Vămii Tulcea, în anul 1932 prin port au fost trimise spre export următoarele cantităţi de produse: 11.584.178 kg porumb, 11.387.592 kg orz, 2.057.009 kg cherestea de brad, 100 kg caşcaval, 1.130.998 kg turtiţe de rapiţă, 316.761 kg fasole, 112.391 kg seminţe de muştar, 1.162.449 kg seminţe in. Ţările de destinaţie erau: Anglia, Olanda, Franţa, Austria, Grecia, Germania, Italia, Danemarca, Belgia, Cehoslovacia, Egipt, Africa, Gibraltar, Siria[537].

Pentru porturile dunărene (Sulina, Giurgiu, Brăila şi Galaţi) au fost expediate din portul Tulcea în lunile octombrie - decembrie 1932 următoarele produse: 353.811 kg muştar, 352.228 kg seminţe in, 6.861 kg linte, 50.407 kg mei, 3.407 kg rapiţă, 1.042.300 kg orz, 1.306.557 kg porumb, 29.246 kg fasole, 12.100 kg mazăre[538].

Se poate constata intensa activitate desfăşurată în portul Tulcea pe tot parcursul anilor 1930-1932, fie că erau nave sub pavilion românesc sau străin, descărcau sau încărcau diverse mărfuri, activitatea portuară însufleţea viaţa oraşului şi a locuitorilor săi, aducându-le noi produse sau ducând către destinaţii străine rezultatul muncii locuitorilor acestui judeţ. Dar problemele din port nu erau nici pe departe rezolvate, mai ales că în anumite situaţii 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 poziţionării 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 Comerţ şi 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 şi variată. În judeţul Tulcea se produceau aproximativ 16.000 vagoane cereale, 6-8.000 vagoane lemne pentru foc, piatră, pietriş, nisip - mai multe mii de vagoane, 1.200 vagoane peşte, 200 vagoane vin.

Zilnic se efectuau 4 curse de pasageri, mărfuri şi colete. Pentru transportul mărfurilor grele se organizau 4 curse pe săptămână. Pentru transportul mărfurilor pe uscat existau legături cu şosele şi calea ferată din Babadag. Capacitatea muncii în port se ridica la aproximativ 100-120 vagoane pe zi. Munca se realiza cu muncitori şi căruţaşi. Portul era iluminat electric. Însă, din păcate, portul nu dispunea de mijloace de salvare proprii şi de asistenţă în caz de urgenţe, accidente, intemperii, îngheţ. Porturile Sulina, Brăila şi Galaţi trimiteau ajutoare în caz de nevoie. Totuşi, portul Tulcea dispunea de un adăpost şi echipe de muncitori specializaţi pentru tăierea gheţii.

Jurisdicţia portului Tulcea era cuprinsă ”de la mila 52, cuprinzând Tulcea pe Dunăre şi malul Sulina, până în Gorgova, iar pe braţul 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 Portiţei, până în Grindul Chitne”[539].

Căpitanul portului Tulcea certifica la data de 5 februarie 1932 faptul că în portul Tulcea nu exista nici un şantier de reparaţii navale; că ”în zilele de 14-15 ianuarie 1932 în faţa Tulcei, pe Dunăre au curs sloiuri rare şi în 16 ianuarie au curs sloiuri mai dese şi mai groase; că în luna martie la cotul Tulcea mila 40-44 s-a format un zăpor[540] de gheaţă de aproximativ 8-10 m grosime”[541].

Cu toate că traficul în portul Tulcea obişnuia 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, şi astfel, de cele mai multe ori, ridicau oarece probleme. Exemplu elocvent în acest sens, nava ”Kinnika” sub pavilion estonian, după părăsirea portului Tulcea, în dimineaţa zilei de 14 ianuarie 1932, s-a împotmolit între mila 37-38. Căpitanul navei încredinţează 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 mişcarea porturilor României şi efectivul vaselor marinei comerciale pe anul 1931. Monografia Porturilor*, Monitorul Oficial şi Imprimeriile Statului Imprimeria Centrală, Bucureşti, 1932, p. 114-115; www.digibuc.ro/ accesat 18.02.2014.

540 zăpor – îngrămădire de sloiuri de gheaţă care se formează primăvara într-un punct al unui râu, îndeosebi la coturi sau pe secţiuni de scurgere mai înguste, datorită căreia se produc creşteri de nivel şi inundaţii.

541 S.J.A.N. Tulcea, *Fond Căpitănia 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 Căpităniei Portului) şi muncitorii sindicatului portului Tulcea plătiţi cu 250 lei pe zi. Nava a fost salvată, muncitorii plătiţi, 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 menţiona 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 epistaţi cu 900 lei/zi, 14 vinceri cu 600 lei/zi, şeful stivuitorilor (Gherasim Mihailopol) cu 10.000 lei. Din păcate, această plată nu concorda cu realitatea, deoarece toate categoriile de muncitori şi hamalii erau plătiţi cu 250 lei/zi pentru munca efectuată, informaţie susţinută de preşedintele sindicatului muncitorilor din portul Tulcea[542].

Dintre categoriile de muncitori ce funcţionau în portul Tulcea în anul 1933: muncitori manuali pentru încărcatul şi descărcatul navelor - 197; muncitori rujari[543] - 21; muncitori băniceri[544] - 17. Muncitorii (rujari şi băniceri) lucrau şi la operaţiunile de încărcare şi descărcare a navelor; muncitori chirigii[545] - 16; muncitori căruţaşi - 56; muncitori ai Agenţiilor N.F.R. şi S.R.D. - 18. Un total de 325 muncitori. Muncitori manuali erau circa 100 de oameni, mai mult decât necesităţile 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 şi încărcătura să nu se poată deplasa în timpul navigaţiei.

[544] bănicer – meseriaş care confecţionează coşuri sau baniţe din scoarţă de tei, cel care măsoară cerealele cu baniţa.

[545] chirigii – cărăuşi, locatar, chiriaş, transport cu carul.

Nu se putea stabili câştigul mediu anual al unui muncitor deoarece în port nu exista nici un birou al muncii care să înregistreze plăţile efectuate. Numai la muncitorii manuali se putea stabili, cu aproximaţie, că în anul 1932 a revenit fiecăruia aproximativ 5.000 de lei. Cert este că câştigul 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 şi numărul mare de muncitori.

Muncitorii erau organizaţi în două sindicate: muncitorii manuali în sindicatul „Sfântul Nicolae" şi căruţaşii în sindicatul „Unirea", ambele afiliate la „Uniunea muncitorilor din porturi".

Dintre "muncitorii manuali 20% se ocupau cu pescuitul şi cu agricultura; dintre căruţaşi 10% deţineau loturi de pământ pe care le cultivau singuri sau le arendau; 40-50% dintre ei închiriau mici loturi de pământ, fiecare semăna nutreţ pentru cai sau produse pentru consumul casei. Nu era nevoie de muncitori flotanţi în port. Suma rezultată la fondul de asistenţă al muncitorilor pe anul 1932 a fost de 54.980 lei. Comisiunea Muncii a ţinut 29 de şedinţe şi comitetul restrâns 5 şedinţe. În ceea ce priveşte copiile proceselor verbale toate au fost trimise la timp"[546].

O altă categorie de muncitori din port era reprezentată de epistaţi[547] (paznici la cereale). Prin legea de modificare a articolului 4 şi adăugarea unui nou articol la legea pentru organizarea muncii în porturi (publicată în Monitorul Oficial nr. 238/1932), se prevedea ca epistaţii de la magaziile din oraşele şi porturile fluviale şi maritime, să fie consideraţi muncitori permanenţi și potrivit articolului 12 şi următoarelor din Regulamentul electoral al legii camerelor de muncă, să figureze ca alegători. În acest scop epistaţii trebuiau înscrişi în Registrele Căpităniei Portului. În portul Tulcea funcţionau un număr de 10 epistaţi, cu vârste cuprinse între 22 și 60 de ani, de origine română şi 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 înscrişi în registrul Căpităniei Portului Tulcea pe specialitate în anul 1933 erau 24 băniceri, 24 chiligii, 10 epistaţi, 66 căruţaşi[549].

---

[546] S.J.A.N. Tulcea, *Fond Căpitănia Portului Tulcea*, dosar 48/1933, f. 14.
[547] epistat – paznic, poliţai, administrator.
[548] S.J.A.N. Tulcea, *Fond Căpitănia Portului Tulcea*, dosar 48/1933, f. 6, 8.
[549] *Idem*, *Fond Căpitănia Portului Tulcea*, dosar 48/1933, f. 155-160.

Muncitorii chirigii şi băniceri din Tulcea au constituit un Sindicat Profesional, conform legii Sindicatelor Profesionale, sub denumirea de Sindicatul ”Baniţa”, cu sediul în strada Ştefan cel Mare la nr. 23, iar actele şi statutele au fost autentificate de Tribunalul Tulcea sub nr. 37.475 în data de 5 iulie 1933. Preşedintele acestui sindicat era Iacob Condratov[550]. Sindicatul “Baniţa” avea ca membrii înscrişi 15 chirigii şi 15 băniceri de origine română şi turcă.

În ceea ce priveşte situaţia muncitorilor permanenţi din port, la categoria muncitori manuali intrau cărătorii la sac, în număr de 204, 24 chiligii (chirigii), 24 băniceri, iar în categoria muncitori căruţaşi, 56. Din totalul de 308 muncitori manuali, 21 lucrau şi la rujatul cerealelor în vapoare.

Muncitorii din portul Tulcea se încadrau în clasa a III-a a categoriilor de muncă şi la asigurările sociale[551].

Taxele impuse pentru serviciile oferite în portul Tulcea la data de 9 octombrie 1933 erau următoarele: pentru legatul şi dezlegatul vapoarelor maritime se plătea 300 lei de vapor, în această sumă intra plata muncitorilor şi a barcagiului; facerea şi 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 şi afterfeak 100 lei în plus de vagon; pentru cerealele încărcate prin harpă (ciur) 50 lei în plus. Cât priveşte manevrele navelor comerciale, Portul Tulcea nu avea piloţi pentru aceste manevre iar ele se făceau de către piloţii 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, şi 50% pentru orele următoare[552].

Muncitorii din port erau împărţiţi în echipe numerotate de la 1; alături de o echipă, la nevoie, lucrau şi un număr de căruţaşi[553].

Un eveniment important avea să se desfăşoare în zilele de 27-29 august 1933 la Constanţa (Congresul General din toate Porturile României), de vreme ce membrii Sindicatului căruţaşilor din portul Tulcea erau preocupaţi a contribui fiecare cu câte 20 lei pentru hrana şi 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.

participe la acest Congres. Evenimentul era foarte important deoarece se discutau problemele ce le întâmpinau în activitatea de fiecare zi, căutau soluţii pentru îmbunătăţirea serviciilor portuare şi pentru îmbunătăţirea traiului angajaţilor de toate categoriile[554].

Pe lângă acest congres, faptul că muncitorii angajaţi în port erau reprezentaţi de sindicate putea constitui un lucru benefic pentru interesele acestora, se încheiau contracte colective de muncă între sindicalele categoriilor de muncitori din port şi comercianţii care erau beneficiarii direcţi ai serviciilor prestate de muncitori. În aceste contracte erau prevăzute obligaţiile ambelor părţi, taxele şi tarifele serviciilor prestate, soluţiile în cazul neînţelegerilor ivite între părţi.

Un astfel de contract colectiv de muncă s-a încheiat între muncitorii căruţaşi delegaţi ai Sindicatului „Dunărea" şi delegaţii comercianţilor din Tulcea pe anul 1933-1934. Prin acest contract muncitorii căruţaşi din Sindicatul „Dunărea" se obligau să efectueze transporturile şi lucrările prevăzute, iar comercianţii din oraş se obligau să achite preţurile stabilite după cum urmează: pentru transportarea cu căruţele a unui vagon (10.000 kg) de cereale de la magaziile din oraş la danele de încărcare, la şlepurile sau vapoarele din port, sau invers, se plăteau taxe funcţie de distanţă 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 Agenţie şi 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 Pescăriilor - 243 lei; magazia Grădinarii colţ - 265 lei; magazia Stavrianos - 275 lei; magazia Iv. Carali - 292 lei; magazia de lângă Geamie - 292 lei; pe strada Isaccei, 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 lei[555].

Pentru cerealele care erau puse în saci legaţi, de la orice magazie se plătea câte 27 lei de vagon, în afară de preţurile de mai sus. Pe timpul iernii, când se încărcau cerealele în şlep sau vaporul acostat la piatră (lângă Fabrica Talpa), trebuia să se plătească pentru transportul cerealelor un plus de 35% faţă de tarifele mai sus menţionate.

---

[554] *Ibidem*, f. 51.
[555] *Ibidem*, f. 57.

În ceea ce priveşte transportul unui vagon de făină de la port la magazie, sau invers, fără descărcat, să plătea de către angrosişti 185 lei vagonul - firma N.D. Lichiardopol şi 235 lei vagonul - firma Dimciu Petruş, iar de către detailişti, de la un vagon în sus, câte 560 lei vagonul. La transporturile de făină sub un vagon se aplica acelaşi tarif ca al mărfurilor coloniale. În preţul detailiştilor era inclusă şi descărcarea făinii.

Pentru transportul articolelor de fierărie, ciment şi cărbuni se plăteau următoarele preţuri: pentru magaziile din strada Isaccea ale domnului Iancu Leibovici, cu descărcat - 500 lei vagonul, fără descărcat - 350 lei; pentru celelalte magazii ale comercianţilor se plăteau 630 lei inclusiv descărcatul pentru ciment şi fierărie, iar pentru cărbuni se plăteau 550 lei, inclusiv descărcatul şi 400 lei fără descărcat.

Pentru transportul pieilor de animale de orice fel se plăteau 700 lei vagonul, inclusiv încărcatul şi descărcatul pentru orice magazie.

Pentru articole de coloniale (cu excepţia zahărului şi a sării), manufactură şi alte manşe 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 magaziile comercianţilor se plătea cu suma de 550 lei vagonul, inclusiv descărcatul. Pentru transportul sării de la şlep la magaziile comercianţilor, descărcatul şi stivuitul se plătea cu 500 lei vagonul[556].

Transportul unui vagon cu petrol la depozitele Societăţii Distribuţia se plătea cu 530 lei, inclusiv încărcatul şi descărcatul.

Transportul turtelor de rapiţă la locul de încărcare se plătea astfel: de la moara Traian - 750 lei, de la morile I. Simionovici şi H. Hrisafi - 700 lei, de la morile Masleav şi Terente, A. Avramide şi Gridin Dănilă - 500 lei, iar de la magazia din strada Isaccea - 300 lei vagonul.

Dintr-un Raport emis de Căpitănia Portului Tulcea şi trimis Direcţiunii Marinei Comerciale Bucureşti constatăm că în portul Tulcea funcţiona încă din 1931 Comisiunea Muncii. În Registrul Căpităniei Portului erau înscrişi 231 muncitori şi 54 căruţaşi.

Contractul colectiv de muncă intra în vigoare în momentul semnării lui de către părţi şi era valabil un an de zile (15 iulie 1933 - 15 iulie 1934). La expirarea termenului menţionat, dacă părţile nu denunţau contractul, acesta se

[556] *Ibidem*.

prelungea cu încă 6 luni, până la întocmirea unui alt contract de muncă în care se introduceau condiţiile vechiului contract.

Contractul mai prevedea: ”se interzice descărcarea direct în vapor a căruţelor cu cereale cumpărate din obor de la ţăranii vânzători; sărbătorile legale sunt cele respectate de instituţiile de stat şi 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 neînţelegeri între predători şi primitori, făcând ca poştele de căruţaşi să-şi piardă timpul se va plăti 50 lei de oră pentru fiecare căruţaş din acele poşte, până la reluarea transportului. Se exceptează cazurile de forţă majoră cu ploaia, zăpada. Căruţaşii sunt obligaţi să se poarte cuviincios cu comercianţii, neînţelegerile vor fi rezolvate de instituţiile în drept: Camera de Comerţ, Căpitănia Portului sau Comisia Muncii”. Refuzul căruţaşilor de a efectua transportul era sancţionat de către organele în drept, după caz. Comercianţii cerealişti erau obligaţi ”să aibă sacii umpluţi la magazii, la ora pentru care erau comandate poştele, pentru a nu se pierde timpul. Plata efectuării transportului la cereale se va plăti în aceeaşi zi de către casa exportatoare sau încărcătorul prevăzut în manifestul vamal şi nicidecum de către vânzători. Plata transportului la celelalte articole se achita de către comercianţi imediat, la efectuarea întregului transport. Această plată se făcea mandatarului desemnat de către căruţaşi.

Raza portului Tulcea, în care urmează să se aplice prezentul contract, este de la capătul cheiului din amonte până la acel aval şi pescărie. Orice muncă neprevăzută în contract rămâne la buna învoială a părţilor”[557].

Alte dispoziţii contractuale prevedeau că pentru orice muncă neprevăzută în contractul încheiat, preţul se fixa prin învoială între părţile interesate și că comercianţii erau obligaţi 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 şi ninsorilor, când poşta se suspenda, nu se putea invoca nici o pretenţie din partea muncitorilor.

Muncitorii Sindicatului „Baniţa” din Tulcea (chirigii şi bănicerii) au încheiat cu delegaţii comercianţilor din oraş (desemnaţi de către Camera de Comerţ şi Industrie Tulcea) un contract colectiv de muncă pe anul 1933-1934 în

[557] *Ibidem,* f. 58.

următoarele condiţiile[558]: „muncitorii băniceri şi chiligii (chirigii) ai sindicatului se obligau să presteze serviciile prevăzute în contract, iar comercianţii se obligau să achite costul acestor servicii în condiţiile stabilite de comun acord; orice marfă precum porumbul, fasolea, orzul, rapiţa, secara, meiul, dughia etc. încărcate la magaziile comercianţilor în saci şi puse în căruţe spre a fi transportate la şlepuri sau vapoare se plăteau cu 265 lei vagonul de 10.000 kg; cerealele menţionate mai sus, umplute în saci cusuţi, cântăriţi şi încărcaţi în căruţe la magaziile comercianţilor se plăteau cu 400 lei vagonul; mutatul cerealelor de la magazia unui comerciant în magazia altui comerciant, pentru încărcatul cerealelor în căruţe, marfa cântărită sau necântărită, preţul se stabilea de comun acord. Se fixase însă suma de 220 lei obligatorie pe vagon de la cantităţi de 10.000 kg în sus.

Alte mărfuri precum turtele de rapiţă, umplute în saci la magazia comerciantului, cântărite şi puse în căruţe, se plăteau cu 280 lei vagonul. Descărcările cărbunilor la magaziile comercianţilor, se plăteau cu 200 lei vagonul, iar când erau cântăriţi se plătea cu 250 lei vagonul. Descărcatul făinii la magazie şi stivuitul se plătea cu 150 lei vagonul, asemenea pentru ciment şi sare”.

Contractul se încheia în cinci exemplare, era semnat de către comercianţii delegaţi şi reprezentanţii muncitorilor şi purta ştampila Camerei de Comerţ şi Industrie Tulcea[559].

În ceea ce priveşte salariu echipajului unei ambarcaţiuni 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 şeful de echipaj 3.000 lei lunar; la aceste salarii se adăugau sporurile, dacă existau.

Căpitanul unui vaporaş încasa lunar un salariu de 850 lei, mecanicul avea un salariu lunar de 850 lei. Pe un şlep motor cârmaciul primea 3.000 lei, iar motoristul 5.000 lei[560].

Din situaţia personalului de bord al „Administraţiei Pescăriilor Tulcea” aflăm date despre personalul angajat şi 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 fochişti - 300 lei lunar, plus sporurile.

Personalul vaselor ”Gr. Antipa” şi ”Zalacariov” (diurnişti) era format din următoarele categorii de salariaţi: 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 fochişti cu 450 lei, plus sporuri; 4 marinari cu 450 lei, plus sporuri; 1 cârmaci şlep materiale cu 750 lei lunar, fără chirie, locuinţă pe şlep, 6 mahonieri cu 600 lei lunar.

Echipajul şalupei ”Uzlina” (diurnişti) 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 fochişti; 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 mahonier[561].

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 menţionăm câteva: la 10 ianuarie 1933 Dionisie Lichiardopol solicita o dană pentru încărcarea şlepului *Banat* cu porumb[562], la 21 martie 1933 vaporul spaniol *K. Lyras* sosea în portul Tulcea pentru încărcare produse. Gherasim Lichiardopol solicita o dană pentru şlepul *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, acelaşi an, şlepul B.L.N. 1055 solicita o dană în faţa magaziilor 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 încărcare[563].

Echipajele şi pasagerii tuturor vapoarelor, bastimentelor şi altor ambarcaţiuni 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 Judeţului Tulcea (cu nr. 3441) către medicul oraşului Tulcea. Situaţia era impusă de faptul că vapoarele ce veneau pe mare din Rusia se angajau spre alte porturi (Galaţi şi Brăila) prin braţul Chilia şi 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 româneşti utilate conform articolului 14 din Convenţia Sanitară Internaţională şi în drept de a aplica măsurile de ordin sanitar. Se luase iniţiativa creării unui Oficiu Sanitar la Vâlcov, dar acesta nu putea funcţiona decât în primăvara anului următor (1935), de aceea se făcea apel la Oficiul sanitar al Oraşului Tulcea pentru efectuarea controlului sanitar la toate vapoarele sosite din Rusia. Căpitănia portului Tulcea trebuia anunţată 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 şi a pasagerilor[564].

Pe lângă acest ordin emis s-au scris listele cu porturile care trebuia socotite contaminate cu ciumă şi 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, Tanger. Porturi considerate a fi contaminate cu holeră erau Sevastopol, toate porturile de la Marea Neagră şi de la Marea de Azov, Crimeea, Rusia şi 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 dezinfecţie - 100 lei; agentului sanitar dezinfectator - 75 lei; marinarul - 50 lei; focarul - 50 lei; laborantul - 50 lei. În cazul în care se realizau ambele operaţiuni, se încasează decât taxa pentru a doua operaţiune. În cazul în care la operaţiune nu se afla tot personalul prezent, nu se încasa taxă suplimentară pentru cei absenţi.

Aceste taxe suplimentare, în afară de orele de serviciu, constituiau un drept personal al medicului şi ajutoarelor sale. Erau scutite de aceste taxe bastimentele de război, bastimentele care intrau în port în caz de forţă majoră şi nu efectuau nici o operaţiune 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.

dispoziţia medicului oraşului toate îndrumările şi instrucţiunile de care aveau nevoie, de comun acord cu Inspectoratul Sanitar Constanţa[565].

Pe lângă această măsură cu privire la sănătatea tuturor echipajelor ce ajungeau cu navele în portul Tulcea (cât şi în celelalte porturi din ţară), a existat constant o preocupare cu privire la siguranţa circulaţiei pe Dunăre. Căpitanii de port primeau instrucţiuni clare cu privire la planul de căutare şi transmiterea informaţiilor în legătură cu siguranţa navigaţiei pe Dunăre. În plan se specificau clar informaţiile ce trebuiau culese de pe teren și transmise Statului Major Marină Bucureşti şi Comandantului Forţelor Fluviale Turnu-Severin: activitatea navelor de dragaj - accidente survenite navelor dragare, mine explodate, mine dragate, mine scoase la ţărm (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 şi balizele smulse de gheţuri sau de nave şi duse de curent sau găsite la mal; accidente - accidentele navelor comerciale româneşti şi străine, cauze, locul, data; docuri periculoase navigaţiei - epave, cota apelor în puncte periculoase, obturări de canale, situaţia zăpoarelor; diverse - diverse corpuri plutitoare suspecte, diverse materiale sau corpuri suspecte pe mal, încălcări ale regulamentului de către personalul şi ostaşii marinei în porturi sau în navigaţie[566].

O altă responsabilitate a căpitanului de port era efectuarea rechiziţiei navelor, operaţie ce trebuia realizată în fiecare an. Astfel, în Legea rechiziţiei se făceau următoarele precizări: proprietarii, căpitanii sau patronii bastimentelor, vapoarelor şi ambarcaţiunilor de orice natură sub pavilion românesc, precum şi diferiţi comercianţi şi proprietari de depozite din porturi erau datori, după primirea unei cereri de rechiziţie, să pună la dispoziţia autorităţilor militare navele lor sau materialelor necesare în interesul serviciului marinei precum şi întregul personal.

În apele maritime, aceste rechiziţii se efectuau prin intermediul căpitanilor de porturi şi numai după ordinile speciale ale Ministerului de Război care intervenea la Ministerul Afacerilor Străine; bastimentele, navele şi ambarcaţiunile, precum şi tot materialul de întreţinere, cât şi funcţionarii, 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 şi tot felul de ambarcaţiuni, precum şi tot materialul de întreţinere, cât şi funcţionarii din port, pe care-i informau de toate schimbările constatate. Proprietarii, căpitanii sau patronii de bastimente sau de orice fel de ambarcaţiuni, precum şi proprietarii de depozite de materiale de întreţinere (necesare marinei militare) sau funcţionarii erau obligaţi să declare căpitanilor de port unde au reşedinţa, navele şi materialul ce-l posedă. În lunile ianuarie şi februarie trebuiau să facă clasarea şi inspectarea tuturor navelor şi materialului de rechiziţionat pentru trebuinţele marinei militare, după cum urmează: în porturile de clasa I şi a II-a de către o comisie compusă dintr-un ofiţer mecanic, căpitanul portului respectiv şi primarul; în porturile de clasa a III-a comisia formată dintr-un ofiţer de marină, un mecanic militar, căpitanul portului şi primarul. Aceste comisii aveau obligaţia de a merge în fiecare port, după vizitarea tuturor ambarcaţiunilor şi a materialelor trecute în registrul de recensământ al căpitanului de port, se excludeau ambarcaţiunile ce nu îndeplineau condiţiile cerute şi se efectua clasarea celorlalte în conformitate cu nevoile marinei, stabilite de Ministerul de Război, eliberând proprietarului buletinul de rechiziţie[567].

Pentru fiecare port comisia de clasare întocmea un tabel nominal în care trece ordinea de preferinţă a navelor, numele proprietarului, patronului sau căpitanului bastimentului, numele, categoria şi tonajul navei, tăria echipajului, serviciul pentru care era destinat a-l îndeplini la mobilizare şi preţul cu care va fi despăgubit proprietarul navei. Un alt tabel cu materialele de întreţinere şi funcţionare, combustibilul, se trecea numele, profesiunea şi adresa proprietarului sau depozitului pe categorii (în tone şi kilograme), cantităţile ce se puteau rechiziţiona în orice perioadă a anului; destinaţia acestui material la mobilizare şi preţul pe unitate de măsură pentru fiecare categorie.

Aceste situaţii trebuiau realizate în două exemplare, unul se păstra la căpitanul de port, cel de-al doilea la sediul Comandamentului Marinei.

”În caz de mobilizare toţi căpitanii de nave, patronii sau proprietarii navelor sau materialelor clasate, declarate bune pentru serviciul marinei militare, erau obligaţi să le pună la dispoziţia autorităţilor militare în ziua şi locul hotărât

[567] *Ibidem*, f. 185.

pentru aceasta, în schimbul bonurilor de rechiziţie eliberate de către autoritatea care efectua această rechiziţie”[568].

Cu toate regulile şi 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, ţara de destinaţiei Austria[569].

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 şi transbordat 867 tone mărfuri generale şi 5.728 pasageri.

Nave ieşite 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 şi transbordat 966 to mărfuri, s-au îmbarcat 5.386 pasageri.

Sub pavilion străin, nave intrate şi ieşite au fost: o navă sub pavilion austriac, cu capacitate de 824 tone, o navă sub pavilion grec, cu capacitate de 60 tone[570].

Numărul total de nave intrate naţionale şi străine în anul 1935, lunile ianuarie-martie, direcţia de mers amonte[571] şi aval[572], 43 nave încărcate, cu o capacitate de 9.353 tone, 142 nave goale, cu o capacitate de 18.640 tone.

Mărfuri descărcate şi transbordate 867 tone, pasageri debarcaţi 5.728.

Nave ieşite 20 încărcate, cu o capacitate de 3.081 tone, nave goale 171, cu o capacitate de 23.787 tone. Mărfuri încărcate 966 tone şi 5.386 pasageri îmbarcaţi[573].

În lunile ianuarie-martie 1935 au intrat în portul Tulcea prin cabotaj 867 to mărfuri generale provenite şi cu destinaţia România. Au ieşit prin cabotaj 966 tone mărfuri. Dintre aceste mărfuri menţionăm: cereale şi derivate, produse de petrol, lemn brut şi lucrat, minereuri, metale, ciment, fierărie, maşini, accesorii, manufactură, cărbuni, alimente, băuturi, diverse. În aceeaşi perioadă

---

[568] *Ibidem*, f. 185.

[569] *Buletinul Camerei de Comerţ şi 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 situaţia unui punct de pe cursul unei ape - în susul apei, mai aproape de izvor.

[572] aval - referitor la situaţia unui punct de pe cursul unei ape – mai aproape de vărsare, în comparaţie 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 tone[574].

În anul 1936 prin portul Tulcea au ieşit următoarele cantităţi de cereale: 20.353.435 kg orz, 300.000 kg porumb, 290.000 kg sămânţă de in, 2.989.090 kg trunchiuri de tei, 100.000 kg măzăriche, 290.000 kg muştar brun, 450.000 kg turtiţe de rapiţă[575].

Conform "Monografiei judeţului Tulcea" realizată în 1938, mişcarea 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 seminţe de in, 3.086.555 kg rapiţă, 100.000 kg măzăriche, 5.443.607 kg turte de rapiţă, 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 grâu[576].

În portul Tulcea, în cursul anului 1937 au intrat 1.900 nave şi au ieşit 1.892 nave de orice categorie, majoritatea navelor de pasageri aparţineau societăţilor N.F.R. şi S.R.D. şi efectuau curse regulate. În port au descărcat 638 nave şi au încărcat 322 nave de orice categorie. S-au manipulat 20.532 tone diverse mărfuri cu muncitorii portului şi 2.996 cu muncitorii ceferişti. Situaţie semnată de Căpitanul Portului Tulcea Locotenent Comandor A. Balaş[577].

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 şi lucrat, 1.302 tone alimente, 57 tone manufactură, 13.934 tone diverse mărfuri, un total de 22.067 to. Navele care au efectuat transportul aparţineau societăţilor NFR şi SRD.

Nave sub pavilion românesc ieşite în cabotaj şi pentru export – 227, cu o capacitate de 80.729 tone, încărcate cu 3.035 tone cereale, 34 tone petrolifere, 23 tone lemn lucrat şi brut, 40 tone alimente, 41 tone manufactură, 451 tone diverse mărfuri, un total de 3.624 tone[578].

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: - căruţă goală cu 1 cal – 10 lei; căruţă lungă goală cu 1 cal – 13 lei; căruţă scurtă goală cu 2 cai – 12 lei; căruţă goală lungă cu 2 cai – 15 lei; căruţă încărcată cu 1 cal – 15 lei; căruţă

---

[574] *Ibidem*, f. 10.
[575] *Buletinul Camerei de Comerţ şi Industrie Tulcea*, 1936, p. 50.
[576] C.A. Cristofor, *Monografia Judeţului Tulcea* (manuscris), 1938, p. 100.
[577] S.J.A.N. Tulcea, *Fond Căpitănia Portului Tulcea,* dosar 93/1938, f. 19.
[578] *Ibidem*, dosar 105/1939, f. 47.

încărcată lungă cu 1 cal – 20 lei; căruţă încărcată scurtă cu 2 cai – 20 lei; căruţă 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 / persoană[579].

Pentru anul 1939 situaţia 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. Societăţile care au efectuat transportul SRD şi NFR.

Nave ieşite sub pavilion românesc 164, cu o capacitate de 60.969 tone, încărcate cu 3.339 tone cereale, 10 tone petrolifere, 9 tone lemn lucrat şi brut, 15 tone alimente, 1.602 tone diverse mărfuri, un total de 4.975 tone. Societăţile care au efectuat transportul în cabotaj şi pentru export NFR şi SRD[580].

În acelaşi an s-au încărcat în nave cu pavilion românesc 67.189 tone cereale şi 2.264 tone mărfuri generale. Navele în care s-au efectuat aceste încărcări aparţineau societăţilor SRD şi NFR[581].

În anul 1939 Căpităniei Portului Tulcea i-a fost efectuat inventarul tuturor obiectelor care se aflau în posesia căpităniei la data respectivă, fie că erau piese de mobilier sau cărţi şi registre, toate au fost înregistrate conform listei de mai jos[582]:

Mobilier	Data înfiinţării	Preţul 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 smălţuite	1922	-	2
Cornize cu draperii	1924	1.000	2
Tablou M. S. Regele Carol II	1931	422	1

[579] *Idem*, *Fond Primăria Oraşului Tulcea, Serviciul Secretariat*, dosar 2/1938-1939, f. 90.
[580] *Idem, Fondul Căpitănia 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 înfiinţării	Preţul 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
Ştampilă efigia oficiului		100	2
Sobă de petrol (şalupă de pilotaj)	1935	1.000	1
Sobă pentru cameră piloţi	1937	1.240	1
Şalupa		453.746	1
Dulap cu placaj stejar	1920	200	1
Covor iută (4 m)		500	1
Elice de bronz		6.069	1
Tablă lipit afişe (1,30x0,79)	1920		2
Barometru - termometru	1916		1
Clopoţel de masă	1920		1
Călimară de metal	1912-1916		2
Tablou Monument Comemorativ			1
Tablou Ştefan Cel Mare			1
Ruletă 2m	1914		1
Firmă cu inscripţia Căpităniei	1919		1
Şabloane seriat bărci şi pensulă	1926		11
Tablou despre războiul aerian	1934		1

Pe lângă obiectele de mobilier şi diverse alte obiecte folosite în activitatea de zi cu zi a căpităniei, aceasta deţinea o bibliotecă cu un conţinut de 70 volume de specialitate (hărţi, rapoarte, cărţi, legi)[583]:

Publicaţii	Data înfiinţării	Cantitate
Registru măsurat nave	1892	1
Volum cronici Şerbescu	1890	2
Cod comerţ Hamangiu	1900	1
Harta Dobrogei	-	15 file
Planul portului Tulcea	-	2
Harta judeţului Tulcea	-	1
Plan port Isaccea	-	1
Registru examen căpitan, secunzi şi mecanici	1905	1

[583] *Ibidem*, f. 2-3.

Publicaţii	Data înfiinţării	Cantitate
Convenţia pescuitului	1908	1
Volume Cod Hamangiu	1908	3
Registrul poliţiei C. E. D.	1912	1
Lege şi reguli aplicării sistemului metric	1912	1
Lege percepere taxe locali şi străini	1914	1
Registru pentru abordaje	1899,1906	2
Volume cronici Boerescu	1879	1
Cronici Române	1879	1
Plan tip pentru punţi	1893-1905	3
Legea organizării muncii comerţului	1907	1
Registru poliţiei porturilor	1879, 1919, 1922	3
Convenţia sanitară internaţională	1890	1
Lege şi regulament mobilizare produse agricole	1920	1
Legea generală a vămilor cu 2 anexe	1905, 1916-1920	1
Harta vămilor	1890	1
Cod maritim şi fluvial, C. Tonegaru	1921	1
Harta braţului Sulina		1
Statutul definitiv al Dunării	1923	1
Legea mod. pentru prevenţia bolilor infecţioase	1924	1
Registru transporturi militare pe timp de pace şi război secret	1924	1
Legea şi reg. grănicerilor	1924	1
Lista bastimentelor române	1924	1
Legea şi regulament relativ la modificările art. 6 şi 25 din legea organizării Comerţului	1927	1
Lista navelor franceze de război şi comerţ	1928	1
Registru ierarhic şi matricola marinarilor Comerciali	1928	1
Broşura strâmtorilor şi mărcile Marinei Militare	1928	1
Lista bastimentelor Marinei Comerciale	1929	1
Legea regulamentul ocrotirii muncii marinarilor pe nave	1929	2
Navigaţia fluvială şi maritimă din România	1930	1
Siguranţa navigaţiei şi a vieţii pe apă	1930	1
Legea pentru organizarea muncii în porturi	1931	1
Raport statistic şi mişcarea porturilor române	1932	1
Avariile la nave şi a încărcăturilor	1933	2
Raport statistic de mişcarea navelor româneşti	1933	1
Acord între Comisia Internaţională a Dunări, României şi Iugoslaviei	1933	1
Codul maritim şi fluvial de C. Tonegru	1934	1
Raport statistic de mişcarea porturilor româneşti	1934, 1935	2

Publicaţii	Data înfiinţării	Cantitate
Instrucţiuni pentru transportul produselor petrolifere pe Dunăre	1934	1
Lege pentru organizarea muncii în porturi din punct de vedere economic şi social	1934	1
Regulamentul staţionării în porturi şi ape a navelor de război străine	1934	1
Regulamentul pentru conducerea financiară a Administraţiei Com. Porturi	1934	1
Noţiuni elementare asupra sectorului român al Dunării	1935	1
Legea pescuitului	1935	1
Legea pentru interzicerea importului zahărului	1935	1
Lista navelor comerciale româneşti şi străine	1935	1
Registrul pentru staţionarea în apele române a navelor de război străine	1935	1
Regulament pentru traversarea Porţilor de Fier şi Cataracte	1935	1
Regulamentul poliţiei şi navigaţiei între Ulm şi Brăila	1936	1
Lista navelor marinei comerciale franceze	1936	1
Lista semnalelor navelor marinei franceze	1936	1
Constituţia Regele Carol II	1938	1
Instrucţiuni pentru calcularea tarifelor la navele maritime	1938	2
Instrucţiuni pentru calcularea bazinului liber la navele maritime	1939	1

Analizând activitatea portului Tulcea în perioada 1878 - 1939 constatăm traficul intens desfăşurat între porturile situate pe linia Dunării, între Tulcea - Galaţi - Brăila şi Sulina. De cele mai multe ori mărfurile nu ajungeau direct la portul de destinaţie, navele străine descărcau mărfurile fie în porturile Galaţi sau Brăila, de aici se încărcau în alte nave şi ajungeau în portul Tulcea.

Din portul Tulcea să încărcau diverse mărfuri cu destinaţia Galaţi şi Brăila, de acolo luau calea străinătăţii. Cerealele s-au numărat printre produsele ce au predominat exportul efectuat prin portul Tulcea (porumbul şi orzul). Printre ţările importatoare de cereale produse în judeţul Tulcea se numără: Anglia, Olanda, Franţa, 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 şi biscuiţii produşi în Tulcea, butoaiele, trunchiurile de tei, peştele şi icrele.

Agenţiile N.F.R. şi S.R.D. s-au dovedit a fi cele mai active societăţi fluviale din portul Tulcea, acestea efectuând transporturi de mărfuri prin cabotaj dar şi pentru export.

Printre ţările 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 influenţă benefică asupra oraşului şi locuitorilor acestuia, contribuind la dezvoltarea economică a oraşului şi îmbunătăţind continuu traiul tulcenilor.

În perioada 1878-1939 oraşul şi 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 oraşul-port Tulcea şi viaţa locuitorilor săi, provocându-le, de fiecare dată, pierderi materiale însemnate. Remarcabil este faptul că întotdeauna au găsit forţa de a merge mai departe. Dovadă stau documentele de arhivă ce prezintă intensa circulaţie pe Dunăre, schimburile comerciale cu diferitele ţări ale lumii, impresiile de călătorie lăsate în urmă de cei care au avut prilejul să ajungă în zonă.

Portul reprezentat de instituţia portuară (Căpitănia portului) şi căpitanul acesteia au ocupat un loc important în viaţa locuitorilor oraşului Tulcea, fiind însemnate puncte de reper pentru viaţa de zi cu zi, o parte dintre locuitori depinzând exclusiv de activitatea portuară şi de modul cum căpitanul acestei instituţii se implica în activitatea desfăşurată în port.

Faptul că aici soseau diferite nave din diferite ţări, nu numai că a îmbunătăţit traiul prin produsele sosite în port, dar a schimbat și modul de gândire, contactul cu alte civilizaţii, prin persoanele sosite din alte ţări, ajutând la dezvoltarea pe plan personal, îmbogăţind 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 navigaţie 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 iniţiat o serie de acţiuni pentru menţinerea climatului propice desfăşurării navigaţiei. În 22 noiembrie 1939 România interzice, printr-un decret-regal, pătrunderea în porturile sale a tuturor navelor de comerţ înarmate aflate sub pavilion beligerant. În schimb, nu au fost interzise transportul de arme şi muniţii în folosul riveranilor.

Pentru evitarea unor incidente între adversari pe Dunăre, Direcţia Marinei Comerciale a cerut căpităniilor de porturi, în aprilie 1940, să urmărească şi să raporteze zilnic activitatea navelor engleze, franceze şi germane, precum şi a celor închiriate de francezi, englezi şi germani, ce s-ar afla în porturile respective[583].

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 şi persoane; se admitea tranzitul de arme, muniţii şi materii explozibile doar cu autorizaţie prealabilă a statului tranzitat; tranzitarea materialelor grele, precum cimentul, minereurile şi piatra, nu era admisă în sectorul Porţilor de Fier şi al Cataractelor Dunării, decât cu autorizaţie specială eliberată de autorităţile portului de încărcare”.

Acest acord dezvoltă nemulţumirile, în consecinţă, la 19 aprilie 1940, se hotărăşte ca „în apele teritoriale româneşti vasele de comerţ înarmate să nu mai poată circula decât dacă depuneau încărcătura de război în porturile de intrare: Sulina şi Buziaş”[584].

În contextul nemulţumirilor celor două Mari Puteri ale momentului, Germania şi Uniunea Sovietică, ce-şi doreau modificarea regimului internaţional al Dunării, în 12 septembrie 1940 se încheie Aranjamentul de la Viena. Prin acest Aranjament, Comisia Internaţională a Dunării era desfiinţată

---

[583] A. Tuluş, *România şi neutralizarea Dunării (septembrie 1939-iunie 1940)*, în „Analele Universităţii Dunărea de Jos Galaţi”, Seria 19, Istorie, Tom VI, Galaţi, 2007, p. 137-139.

[584] *Ibidem*, p. 143-146.

şi înlocuită cu un Consiliu al Dunării Fluviale, cu sediul în Viena, cu delegaţi ai Germaniei, Italiei, Bulgariei, Ungariei, Slovaciei, Iugoslaviei şi României.

Astfel, se înfiinţa un Comitet tehnic special, având în componenţa sa membrii ai Germaniei, Iugoslaviei şi României. Acest Comitet prelua atribuţiile Comisiei Internaţionale a Dunării privitoare la Administraţia Porţilor de Fier.

În data de 23 august 1944 s-a difuzat proclamaţia regelui Mihai I către ţară, prin care populaţia ţării era anunţată că ostilităţile au încetat ca urmare a acceptării armistiţiului oferit de Uniunea Sovietică, Marea Britanie şi Statele Unite ale Americii.

De fapt, nu se obţinuse nici un armistiţiu atunci, încetarea ostilităţilor consfinţindu-se abia în noaptea de 12-13 septembrie 1944, când, în Moscova, s-a semnat Convenţia de Armistiţiu[585].

Cu toate acestea, pentru Armata Roşie nu au contat evenimentele politico-militare din data de 23 august 1944 aceasta acţionând ca şi cum s-ar fi aflat pe un teritoriu inamic cucerit. Navele româneşti au fost marcate cu semne exterioare de captură, personalul românesc a fost înlocuit cu echipaje sovietice, nave româneşti au fost trimise spre U.R.S.S. – și acestea sunt doar câteva din acţiunile Uniunii Sovietice care încălca deja clauzele impuse prin Convenţia de Armistiţiu[586].

În ciuda sesizărilor făcute de Grigore Niculescu-Buzeşti, Ministrul Afacerilor Externe, delegaţiei române aflate la Moscova cu privire la fărădelegile armatei sovietice, comandamentul sovietic a continuat abuzurile faţă de flota română, astfel că în 5 septembrie, cu ajutorul detaşamentelor armate, au dezmembrat navele româneşti și au înlocuit paza portuară cu trupe sovietice[587].

La 16 ianuarie 1945 guvernul român şi cel sovietic încheie o convenţie prin care se prevedea planul livrărilor, cantităţile şi calitatea mărfurilor ce trebuiau transmise Uniunii Sovietice în decurs de şase ani (în valoare de 50 milioane dolari anual), precum şi preţul acestora[588]. Pentru România prevederile acestei Convenţii nu erau deloc facile, în condiţiile în care trebuia să livreze, în

---

[585] C. Hlihor, *Armata Roşie în România. Adversar – Aliat – Ocupant, 1940 – 1948,* volum I, Editura Academiei de Înalte Studii Militare, Bucureşti, 1996, p. 35.

[586] Carmen Atanasiu, *Navigaţia fluvială română în perioada 23 august 1944 – 1954*, în „Anuarul Muzeului Marinei Române”, Tom IV, Editura Companiei Naţionale Maritime Constanţa SA, Constanţa, 2001, p. 116.

[587] *Ibidem*, p. 117-118.

[588] I. Alexandrescu, *Economia României în primii ani postbelici (1945-1947),* Editura Ştiinţifică şi Enciclopedică, Bucureşti, 1986, p. 38.

perioada 12 septembrie 1944 – 12 septembrie 1950, produse petroliere, cereale, vite, material lemnos, nave maritime şi fluviale, utilaj feroviar, pentru suma totală de 300 milioane dolari S.U.A, după preţurile mondiale din 1938 (majorate cu 15% pentru unele produse). Se aplicau sancţiuni în cazul în care se întârziau livrările, mergând până la livrări suplimentare de 5% pentru fiecare lună de întârziere[589].

Pentru navigaţia fluvială română efortul era dublu: pe de o parte, trebuia să onoreze obligaţiile provenite din eşalonarea livrărilor de material naval, pe de altă parte, trebuia să se preocupe de refacerea şi dezvoltarea flotei comerciale române.

Între anii 1945-1952 s-au înfiinţat în România 16 societăţi mixte sovieto-române, între care Sovrompetrol, Tars-Transporturi aeriene româno-sovietice, Sovrombanc, Sovromcărbune, Sovrommetal, Sovromgaz, Sovromtractor, Sovromchim, SovromConstrucţia, Sovromutilaj petrolifer, Sovromnaval.

Prin semnarea Convenţiei din 19 iulie 1945 de către guvernul românesc şi cel sovietic se înfiinţează Societatea de Navigaţie Sovieto-Română (Sovromtransport) pentru exploatarea navigaţiei pe Dunăre şi Mare[590]. Societatea a reprezentat calea cea mai uşoară pentru U.R.S.S. de a estorca continuu şi pe scară largă economia României[591].

În anul 1945 Comisia Superioară de Navigaţie acordă aviz favorabil pentru ca navele aparţinând Societăţii de Navigaţie Sovromtransport să poată naviga sub pavilion românesc. La articolul 3 din anexa 2 al Convenţiei încheiate între Guvernul Regal al României şi Guvernul U.R.S.S. pentru înfiinţarea Societăţii de Navigaţie Sovieto-Română se prevedeau următoarele condiţii: ”Grupul sovietic de fondatori predă societăţii, în contul acoperirii părţii sale din capitalul social în sumă totală de 1.500.000.000 lei, vase de fluviu, obiecte de instalaţii portuare şi diferite materiale de aprovizionare tehnică şi reparare de vase şi porturi, conform anexei.

În afară de acestea, grupul sovietic de fondatori aduce la înfiinţarea societăţii 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 convenţii. Lista remorcherelor şi vaselor fluviale aduse ca aport de grupul sovietic de fondatori în Societatea de Navigaţie Sovieto-Română: remorchere –

---

589 *Ibidem.*
590 Carmen Atanasiu, *op. cit*., p. 122.
591 *Ibidem*, p. 124.

10 bucăţi (5200 H.P.); șlep-motoare – 4 bucăţi (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 convenţii se prevedeau următoarele condiţii: "Grupul român de fondatori predă societăţii, în contul acoperirii părţii sale din capitalul social în sumă totală de 1.500.000.000 lei, vase fluviale, remorchere, obiecte de instalaţii portuare şi diferite materiale de aprovizionare tehnică şi reparare de vase şi porturi, conform anexei. În afară de acestea, grupul române de fondatori aduce la înfiinţarea societăţii 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 convenţii. Lista remorcherelor şi vaselor fluviale aduse ca aport de grupul român de fondatori în Societatea de Navigaţie Sovieto-Română: pasagere – 8 bucăţi (2620 H.P.); remorchere – 4 bucăţi (1.280 H.P.); vase pompă – 1 bucată (100 H.P.); șlep motor – 2 bucăţi (470 H.P.); șlepuri – 27 bucăţi (17.938 T.M.); tancuri – 12 bucăţi (6.548 T.M.); pontoane – 8 buc (4.824 T.M.); total general – 62 bucăţi"[592].

Sovromurile beneficiau de anumite privilegii, de exemplu privilegiul extrateritorialităţii prevăzut în articolul 5 din „Legea pentru naţionalizarea întreprinderilor industriale, bancare, de asigurări, miniere şi de transporturi", intrată în vigoare la 11 iunie 1948, dar, trebuie să facem precizarea că până în anul 1956 toate societăţile sovieto-române au fost lichidate[593].

După desfiinţarea Sovromtransport, în 1955, s-a înfiinţat Întreprinderea de Navigaţie Maritimă şi Fluvială NAVROM, care a gestionat, până în 1990, întreaga flotă comercială română[594].

Aşezată între Dunăre şi Marea Neagră, România a fost şi va rămâne o importantă ţară de tranzit, ţară care dispune de singurele porturi ale Europei spre sud şi est, care au în spate o mare cale fluvială, secret al dezvoltării celor mai mari porturi ale globului: Anvers, Roterdam, Hamburg, sau, pe alte continente, Şanghai, New York[595].

---

[592] S.J.A.N. Tulcea, *Fond Căpitănia 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, *Consideraţii geoeconomice privind importanţa Dunării şi Mării Negre pentru România,* în "Anuarul Muzeului Marinei Militare", Tom VIII, Editura Companiei Naţionale Administraţia Porturilor Maritime Constanţa SA, Constanţa, 2005, p. 422.

5.2. Situaţia portului Tulcea în timpul celui de-al Doilea Război Mondial. Traficul navelor şi pierderile materiale

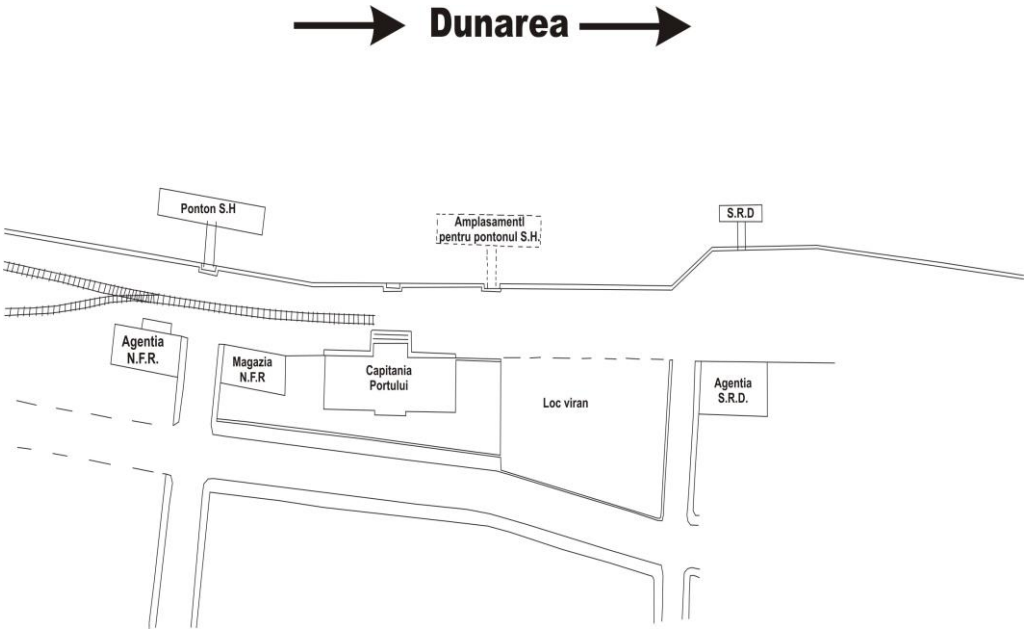
Evenimentele provocate de izbucnirea celui de-al Doilea Război Mondial au afectat portul Tulcea, însă preocupările pentru dezvoltarea şi extinderea acestuia nu au dispărut. Autorităţile portuare locale făceau planuri de extindere a portului, extindere necesară datorită traficului intens desfăşurat în port şi care, de cele mai multe ori, nu putea fi ţinut sub control.

În data de 15 iunie 1940 căpitanul portului Tulcea se adresa Direcţiei Marinei Comerciale prezentând situaţia portului şi solicitând împrejmuirea unei porţiuni din el. De asemenea, explica necesitatea construirii porţilor 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 prezenţei proprietăţilor particulare care marcau raza de jurisdicţie a portului şi printre care existau multe pasaje care conduceau în interiorul portului.

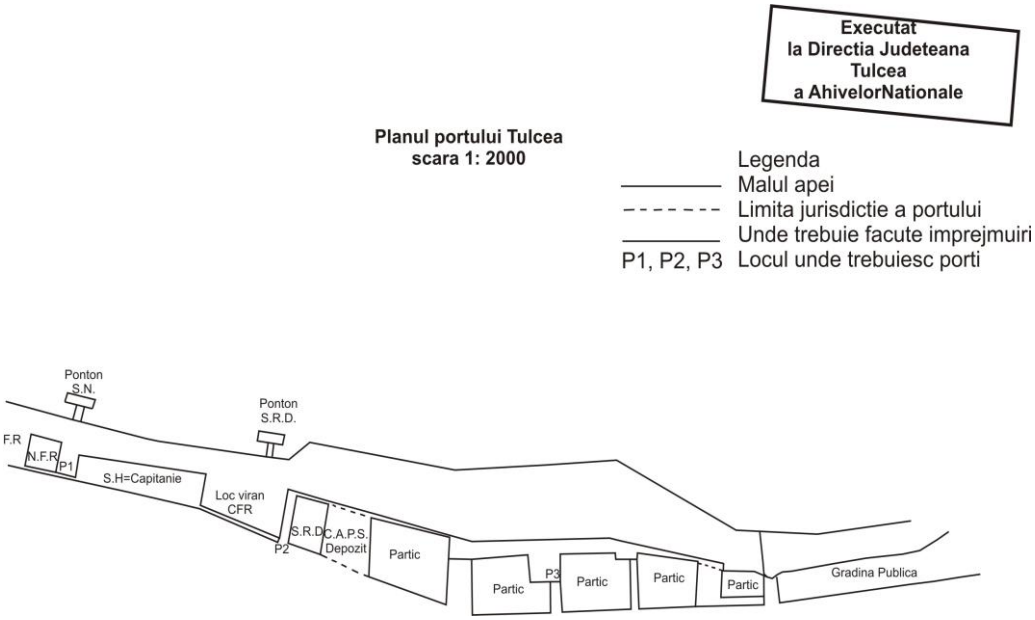
Pentru reglementarea acestei situaţii, Serviciul Hidraulic trebuia să închidă o porţiune din port cu un gard de 120 m lungime, suprafaţa portuară aleasă fiind cea cu cheiul, unde se desfăşurau toate operaţiunile. Poarta 1 era destinată persoanele care veneau pentru Agenţia N.F.R., Căpitănie şi Vamă; Poarta 2 era destinată persoanele care veneau pentru Agenţia S.R.D.; Poarta 3 era destinată căruţelor la dana 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 şi cu personal necesar compus din două santinele de grăniceri dublați cu doi agenţi de poliţie[596].

În planul 1 se poate observa Pontonul Serviciului Hidraulic, amplasamentul pentru pontonul Serviciului Hidraulic şi S.R.D. amplasate la mal. De cealaltă parte a malului erau sediul Agenţiei N.F.R. (cu magazia acesteia), Căpitănia portului, un loc viran şi sediul Agenţiei S.R.D[597].

[596] S.J.A.N. Tulcea, *Fond Căpitănia Portului Tulcea*, dosar 128/1940, f. 67.
[597] *Ibidem*, f. 124.



Cel de-al doilea plan este mai complet, deoarece prezintă extinderea portului până în dreptul Grădinii Publice. Când nivelul de apă creştea, în dreptul acestei Grădini se puteau încărca încă două dane[598].



[598] *Ibidem*, f. 67.

Portul Tulcea dispunea de un număr de 100 dube pescăreşti din categoria anilor 1912-1937. Acestea intrau în componenţa Detaşamentului de ambarcaţiuni din oraşul şi judeţul Tulcea (localităţile Carmen Sylva, Principele Carol, Caraorman, Periprava, Somova, Murighiol, Câşla, Niculiţel, Parcheş, Chilia Veche, Domniţa Maria), dar aveau proprietari din zonă[599].

În ceea ce priveşte activitatea comercială desfăşurată în portul Tulcea constatăm traficul intens al navelor fluviale ce încărcau şi descărcau diverse produse.

Astfel, în anul 1940 s-au descărcat 1.719 tone cereale, 127 tone produse petrolifere, 1.518 tone lemn brut şi lucrat, 879 tone piatră, nisip, metale, 80 tone metale lucrate, maşini, accesorii, 846 tone diverse mărfuri, 53.445 pasageri debarcaţi. Mărfuri încărcate : 28.951 tone cereale, 116 tone lemn brut şi lucrat, 6.738 tone piatră, nisip, metale, 51 tone alimente, coloniale, băuturi, 132 tone diverse mărfuri, 57.590 pasageri îmbarcaţi[600]. În portul Tulcea au sosit, în acelaşi an, nave sub pavilion românesc prin cabotaj cu 6.368 tone cereale, diverse mărfuri, nisip, piatră, lemnărie şi au ieşit prin cabotaj 18.329 to cereale, nisip, piatră, lemnărie, diverse mărfuri. În perioada septembrie-decembrie au ieşit 4.895 tone cereale cu nave sub pavilion iugoslav. Alte mărfuri intrate 6371 tone şi ieşite 24.560 tone prin cabotaj, 11.468 tone pentru export: cereale şi derivate, produse de petrol, lemn brut şi lucrat, minereuri, metale, ciment, alimente, băuturi, fierărie, metale, ciment, alimente, băuturi, fierărie, maşini, accesorii, manufactură, cărbuni, diverse mărfuri[601].

Numărul total al navelor fluviale sub pavilion românesc intrate în portul Tulcea sosind din amonte şi aval a fost de 2.572 nave, cu o capacitate de 470.960 tone, 6.371 cabotaj, 53.445 pasageri debarcaţi. Navele fluviale sub pavilion românesc ieşite au fost 1.268, cu o capacitate de 372.208 tone, 19.409 capotaj, 7.407 tone mărfuri, 50.738 pasageri îmbarcaţi.

Numărul total al navelor fluviale sub pavilion străin sosind din amonte şi aval – 58, cu o capacitate de 26.065 tone şi 3.491 pasageri debarcaţi. Navele fluviale ieşite – 58, cu o capacitate de 26.065 tone, 5.161 cabotaj, 4.061 export, 319 pasageri îmbarcaţi[602].

În port soseau nave sub diferite pavilioane care solicitau avizarea actelor de bord deoarece în oraşul Tulcea nu existau consulate pentru toate ţările 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, obligaţie ce revenea Căpităniei 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 panamez[603]. În aceiaşi 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 aceiaşi solicitare, venea din partea căpitanului S. Giomulotas al vaporul ”Atlantic”, tot sub pavilion panamez[604].

Pe parcursul anului 1941 au intrat 2.594 tone mărfuri şi au plecat 2.805 tone mărfuri: alimente, băuturi, cereale şi derivate, nisip, piatră, diverse mărfuri, lemn brut şi lucrat, minereuri, metale, ciment, produse de petrol. Aceste schimburi se efectuau între porturile româneşti (transport în cabotaj)[605].

În 1941 s-au încărcat în nave fluviale 12.842 tone cereale, 6 tone lemn brut şi lucrat, 16.406 tone piatră, nisip, metale, 715 tone alimente, coloniale, băuturi, 674 tone diverse mărfuri, 79.353 pasageri îmbarcaţi. Mărfuri descărcate: 1.018 tone cereale, 20 tone produse petrolifere, 1.256 tone lemn brut şi lucrat, 1.977 tone piatră, nisip, metale, 1.373 tone alimente, coloniale, băuturi, 39 tone metale lucrate, maşini, accesorii, 555 tone diverse mărfuri, 69.674 pasageri debarcaţi[606].

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 Agenţia N.F.R.; șlepul ”Nutzi”, sub pavilion român, încărcat cu 500 to grâu, se îndrepta spre Brăila, misiune germană; dintre ambarcaţiunile cu propulsie proprie, barcazul cu motor ”Spiru Haret”, sub pavilion român, fără încărcătură, la dispoziţia proprietarului pleca spre Galaţi; dintre navele plecate din portul Tulcea se menţiona remorcherul FR. ”Daniel”, sub pavilion român, îndreptându-se spre Călăraşi, expropriat de N.F.R. şi închiriat de D.D.S.G.; șlepul ”Aghati”, sub pavilion român, se îndrepta spre Olteniţa, fără încărcătură, fusese închiriat de D.D.S.G. şi luat în misiune germană. Un număr de 50 ambarcaţiuni fără propulsie au plecat remorcate de şalupa ”Nufărul” spre Olteniţa pentru Marina Regală. Din acelaşi document aflăm ca șlepul ”Argeş”, 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 Decebal[607].

Mărfurile descărcate în portul Tulcea în anul 1942: 639 tone cereale, 2 tone produse petrolifere, 5.194 tone lemn brut şi lucrat, 1.275 tone piatră, nisip, metale, 2.040 tone alimente, coloniale, băuturi, 38 tone metale lucrate, maşini, accesorii, 155 tone diverse mărfuri, 123.557 pasageri debarcaţi.

Mărfuri încărcate: 848 tone cereale, 4 tone produse petrolifere, 108 tone lemn brut şi lucrat, 71.431 tone piatră, nisip, metale, 1.255 tone alimente, coloniale, băuturi, 12 tone metale lucrate, maşini şi accesorii, 1.572 tone diverse mărfuri, 140.520 pasageri îmbarcaţi[608].

Navele naţionale şi străine intrate în port: 1.891, cu o capacitate 714.444 to, 8.580 tone mărfuri prin cabotaj, 122.700 pasageri debarcaţi.

Navele ieşite 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 îmbarcaţi. Dintre mărfurile sosite şi plecate din port se numără cereale şi derivate, produse de petrol, lemn brut şi lucrat, minereuri, metale, ciment, alimente, băuturi, fierărie, maşini, accesorii, manufactură, cărbuni, diverse mărfuri[609].

În anul 1943 se reglementează formalităţile cu privire la transportul de peşte din Deltă în Tulcea şi amonte. Astfel că pentru peştele adus cu lotcile nu se îndeplinea nici o formalitate vamală, nu se percepea nici o taxă; pentru peştele adus cu barcazele din deltă se depunea la vamă avizul de transport eliberat de către agenţii 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 şi în dublu exemplar.

Pentru transportul peştelui 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 peştelui efectuat cu barcaze se percepeau, ca şi în trecut, taxele de cheiaj şi drumuri. Toate transporturile de peşte erau supuse reviziei vamale, fără excepţie[610].

În ceea ce priveşte taxa de cheiaj care se încasa în Vama Tulcea la barcazele ce veneau cu peşte 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 şi 14 lei tona pentru descărcare). Taxele de drumuri şi modernizare erau de 10 lei/to. Totalul taxei pentru cheiaj şi drumuri era de 38 lei/ tonă.

Taxele nu se percepeau la pescarii vânători, nici la cherhanagii colectori, care erau proprietarii barcazelor şi motoarelor cu care transportau peştele şi asupra cărora legea impunea taxa de cheiaj. Pescarul vânător îşi lua dreptul la cherhana şi nu i se pretindea nici o formalitate, aşa încât acesta nu avea de plătit vreo taxă[611].

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 aliate, descărcate de către civili sau militari, decât numai pe baza unui ”liber de descărcare” predat de vamă şi prevăzut cu dată, semnătură şi sigiliul vămii.

2. Nu permiteau nici o încărcare pentru civili sau militari fără permisul ”liber de încărcare” dat de vamă.

3. Înlocuieşte pe funcţionarul vamal şi în lipsa acestuia controlează dacă mărfurile ce se încărcau sau descărcau corespundeau cu cele din permisul de încărcare sau ”liberul de descărcare” dat de vamă.

4. Nu permiteau nici o operaţiune de descărcare sau încărcare, sau lucrul la magaziile N.F.R. sau S.R.D. în afara orelor de servici ale vămii (8-12,15-18), numai cu aprobarea scrisă a Vămii şi în prezenţa funcţionarilor vamali.

5. Controlau pe cei care intrau sau ieşeau de pe orice fel de nave, civile sau militare, române sau aliate, pentru a nu se strecura diferite contrabande de tutun, ţigări, alcool, sare, sodă, săpun, zahăr, făină, ulei, metale, frânghii, ulei mineral, benzină şi altele.

6. Transporturile sosite cu căruţele pe bacurile de la punctul Pescărie, transporturile în cantităţi mici (sosite cu lotcile) de fân, lemne, peşte, fructe, zarzavaturi, pietre, papură, nisip, precum și transporturile în cantităţi mici a diferitelor articole coloniale şi îmbrăcăminte ale locuitorilor erau scutite de formalităţi vamale.

---

[611] *Ibidem*, f. 175.

7. Cei care aduceau mărfuri în cantităţi de o valoare mai mare erau îndrumaţi la vamă[612].

În anul 1943 s-au descărcat în portul Tulcea 832 tone cereale, 1.506 tone produse petrolifere, 4.312 tone lemn brut şi lucrat, 3.968 tone piatră, nisip, metale, 1.741 tone alimente, coloniale, băuturi, 56 tone metale lucrate, maşini, accesorii, 454 tone diverse mărfuri, 76.575 pasageri debarcaţi. Mărfuri intrate prin cabotaj 13.821 tone, ieşite prin cabotaj 79.271 tone, pentru export 891 to: cereale şi derivate, produse de petrol, lemn brut şi lucrat, minereuri, metale, ciment, alimente, băuturi, fierărie, maşini, accesorii, manufactură, cărbuni, diverse mărfuri. Nave naţionale şi străine intrate: 1.559, cu o capacitate de 564.953 tone, 13.821 tone mărfuri prin cabotaj, 76.575 pasageri debarcaţi. Nave naţionale şi străine ieşite: 1.558, cu o capacitate de 568.064 to, 79.241 to mărfuri prin cabotaj, 891 tone mărfuri pentru export, 78.734 pasageri îmbarcaţi[613].

Mişcarea navelor fluviale în portul Tulcea în anul 1944: mărfuri descărcate – 220 tone cereale, 130 tone lemn brut şi lucrat, 367 tone piatră, nisip, metale, 1.366 tone alimente, coloniale şi băuturi, 57 tone metale lucrate, maşini, accesorii, 280 tone diverse mărfuri, 82.030 pasageri debarcaţi. Total mărfuri încărcate 150 tone piatră, nisip, metale, 125 tone alimente, băuturi, coloniale, 21 tone metale lucrate, maşini, accesorii, 4.101 tone diverse mărfuri, 4.101 pasageri îmbarcaţi. Mişcarea totală a mărfurilor în portul Tulcea intrate în cabotaj 2.688 tone, 2.591 tone ieşite în cabotaj, 2.215 tone pentru export: cereale şi derivate, produse de petrol, lemn brut şi lucrat, minereuri, metale, ciment, alimente, băuturi, fierărie, maşini, accesorii, manufactură, cărbuni, diverse mărfuri[614].

Izbucnirea celui de-al Doilea Război Mondial şi desfăşurarea acestuia nu au ocolit Dobrogea cu porturile sale, de aceea, Direcţia Marinei Militare a impus luarea măsurilor de siguranţă 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 vieţilor omeneşti. Se sublinia faptul că ”toate bazele, unităţile, porturile şi stabilimentele de marină dislocate pe litoral, constituiau primele obiective ale atacurilor prin surprindere. Unităţile marinei de război, ale armatei şi aeronauticei operative din zonă, împreună cu căpităniile 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 siguranţa unităţilor lor şi a porturilor, pentru ca aceştia să-şi poată lua din timp măsurile necesare în scopul intervenţiei la momentul oportun”.

În cazul atacului, Comandantul Superior de Marină şi fiecare comandant, în zona sa de acţiune, interveneau cu mijloacele prevăzute în planurile de acţiune 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 acţiuni, măsuri de siguranţă apropiată, proprii fiecărei unităţi sau stabilimente, contra încercările de distrugere din partea bandelor infiltrate pe orice cale în aceste zone sensibile, totuşi nu trebuia să se ajungă la o risipire inutilă de forţe, în detrimentul constituirii unor unităţi capabile să opună o rezistenţă reală.

Asigurarea unei cât mai vigilente paze nu însemna, însă, închiderea preventivă a porturilor. Această măsură putea fi suplinită prin ”dispoziţii 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 instrucţiuni cu privire la staţionarea navelor de comerţ beligerante în porturile româneşti. Prin aceste instrucţiuni staţionarea navelor de comerţ beligerante armate trebuiau să îndeplinească anumite condiţii pentru a nu fi considerate nave cu caracter ofensiv. Astfel, şederea vaselor de comerţ beligerante armate în apele teritoriale sau porturile româneşti nu era îngăduită dacă nu aveau mai mult de două tunuri de calibru 7,5 cm - 16 cm, aşezate în scop defensiv şi numai cu muniţia aferentă. Toate navele de comerţ care nu întruneau condiţiile prevăzute mai sus erau considerate ca nave de război şi tratate ca atare. Când o navă de comerţ armat intra într-un port românesc, căpitanul portului împreună cu ofiţerul superior de marină mergeau imediat la bordul său şi verificau dacă armamentul corespunde condiţiilor arătate mai sus.

Pentru stabilirea caracterului defensiv al armamentului, în afară de numărul pieselor, calibrul şi muniţii, se ţinea 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 excepţia armamentului antiaerian de un calibru inferior celui prevăzut în instrucțiuni, care putea fi amplasat oriunde (cu condiţia să nu fie naval); să nu aibă la bord alte instalaţii sau alt armament

[615] *Ibidem,* dosar 128/1940, f. 52.

antisubmarin în afară de tunuri şi ascultătoare; echipajul să nu fie prea numeros faţă de necesităţile unei nave de comerţ de mărimea şi categoria în speţă. După verificare se încheia un proces-verbal de constatare, procedându-se în acelaşi timp la sigilarea muniţiei.

În cazul în care vasul prezenta caracteristicile unui vas armat ofensiv, căpitanul portului raporta imediat Direcţiei Marinei Comerciale, iar ofiţerul de Marină Regală raporta Comandantului de Marină pe raza căruia se afla portul, şi nu se permitea plecarea vasului până ce nu se primeau instrucţiuni. Ministerul Aerului şi Marinei hotăra dacă era cazul ca vasul să fie considerat navă de război şi tratat în consecinţă.

Înainte de plecarea vasului, căpitanul portului verifica dacă sigiliul era intact, după care permitea plecarea, atrăgând atenţia comandantului că sigiliul nu putea fi rupt decât atunci când ieşea din apele teritoriale româneşti (3 mile distanţă de coastă), în cuprinsul cărora era posibil să fie controlat de navele noastre de patrulare. Dacă sigiliul era violat, căpitanul portului reţinea vasul şi raporta Direcţiei Marinei Comerciale, aşteptând instrucţiuni, comunicând totodată şi 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 şi atrăgea atenţia asupra sigiliului care trebuie să rămână intact pe toată perioada de staţionare 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 comandanţilor.

Dacă pe timpul staţionării în porturi, căpitanul portului schimba caracterul defensiv al vasului, stabilit conform normelor de mai sus, şi oprea plecarea vasului, trebuia să raporteze Direcţiei Comerciale şi Comandantul de Marină în raza căruia se află portul[616].

”Pentru siguranţa navelor aflate la iernat, la farul portului Tulcea, căpitanul portului împreună cu comandantul Companiei de Grăniceri Pază Tulcea au luat măsuri de pază şi siguranţă. S-au organizat porturi de santinelă pentru acestea. În aceste condiţii 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 toţi pescarii care veneau şi plecau de la acest punct.

Posturile de santinelă de la localul Căpităniei, Vamă, S.R.D. şi Grădina Publică controlau şi opreau intrarea în incinta acesteia a persoanelor care nu aveau interese cu instituţiile postului de santinelă. Pe lângă aceste măsuri se hotărâse ca în aceste posturi să existe la fiecare schimb câte o patrulă de control"[617].

La 30 noiembrie 1944 se punea în circulaţie ordinul biroului de armistiţiu prin care se solicita autorităţilor portuare să se întocmească situaţii cu scopul centralizării tuturor vaselor, combustibilului, materialelor, precum şi a bunurilor particulare aparţinând personalului şi echipajelor vaselor luate de către armata sovietică. Situaţiile 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 Convenţia de Armistiţiu.

În cazul în care vasele sau materialele erau înapoiate de armatele sovietice, acest lucru trebuia semnalat prin situaţii separate, întocmite conform tabelelor, specificând valoarea iniţială a bunurilor. Ordinul şi anexele se distribuiau tuturor armatorilor şi proprietarilor de vase particulare, cerându-le să dea datele necesare privind vasele respective[618].

Potrivit acordului încheiat la 2 ianuarie 1945 între Comisia aliată de Control - secţia economică şi Comisia Română pentru aplicarea Armistiţiului, toate cererile ce se făceau de diferitele unităţi sovietice din ţară pentru materiale trebuiau satisfăcute numai dacă erau făcute prin Comisia Aliată de Control[619].

La 31 decembrie 1944 Comisia de Control din România comunică preşedintelui Comisiunii Române pentru aplicarea Convenţiei de Armistiţiu faptul că cererile unităţilor militare ale Armatei Roşii, având ca obiect lucruri de pat, puteau fi puse la dispoziţie de autorităţile locale, dacă ele posedau astfel de obiecte. Aceste livrări de bunuri puteau fi efectuate numai în vederea folosirii temporare de către unităţile militare sovietice, cu restituirea ulterioară a lor, adică în cadrul prestării de servicii în domeniul dotării locuinţelor ofiţereşti, însă, nu ca o furnizare pentru folosirea permanentă. În ceea ce priveşte unităţile izolate, având ca obiect echiparea lor, autorităţile româneşti locale nu erau obligate să le satisfacă, întrucât acestea se livrau în cadrul centralizării, adică prin organele centrale[620].

---

[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 şi dispoziţiile Comisiei Române de Armistiţiu prin care trebuiau respectate următoarele:

- toate navele de comerţ sub pavilion românesc precum: nave de pasageri, remorchere, şlepuri motoare, tancuri, motoare, şlepuri, ceamuri, drage şi elevatoare erau administrate şi exploatate de către Agenţia Comercială N.F.R. şi Societatea S.R.D. după tabelele anexate deciziei.

- toate navele fluviale tehnice sub pavilion român să fie exploatate astfel: navele pentru întreţinere şi menţinerea navigaţiei, precum şi acelea de salvare, de către Direcţia Serviciului Hidraulic din Administraţia comercială P.C.A.; navele pentru întreţinerea şi menţinerea navigaţiei pe Dunărea Maritimă de către Direcţia Dunării Maritime; navele de pescuit şi transportat peştele, aparţinând statului, cât şi cele aparţinând particularilor, de către Administraţia Pescăriilor Statului P.A.R.I.D.

Organizarea şi dirijarea transporturilor fluviale pentru nevoile armatei sovietice şi române precum şi transporturile naţionale se efectuau numai de secţia a 6-a de transporturi din Statul Major a Marinei. Secţia a 6-a Transporturi primea direct toate cererile de transporturi din partea organelor militare sovietice şi române, precum şi din partea autorităţilor române, de asemenea, toate nevoile de transport ale particularilor erau comunicate acestei secţii. Repartizarea acestor transporturi era făcută de către secţia a 6-a Transporturi, împreună cu delegaţii Navigaţiei Fluviale Române, ai Societăţii S.R.D. precum şi ai armatorilor particulari.

Societăţile particulare şi proprietarii particulari ai navelor enumerate în articolul 1, erau obligaţi ca personal sau prin comandanţii navelor să pună la dispoziţie societăţii 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 obligaţi ca personal sau prin comandanţii navelor să pună la dispoziţia Administraţiei Pescăriei Statului în termen de 10 zile navele lor, prin încheierea de proces verbal de către căpitănia portului.

Toate operaţiunilor de încărcare, descărcare şi transport erau ordonate de secţia 6 transporturi, iar armatorii erau datori să-şi dea întregul lor concurs, personal şi prin echipajele navelor. Ei erau obligaţi şi rămâneau responsabili pentru menţinerea navelor în stare bună de navigabilitate, a avea echipajul şi inventarul necesar complet şi a plăti echipajele la zi. Riscul de navigaţie privea pe armator.

Plata chiriilor navelor sub pavilion românesc şi modul de administrare al acestor nave se reglementa printr-o decizie ministerială[621].

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. Situaţia era necesară pentru începerea lucrărilor de ranfluare a navelor, cât şi pentru stabilirea regimului juridic în care se încadrau epavele după salvare[622].

În 1945 navele aflate în exploatarea temporară a Înaltului Comandament sovietic s-au repartizat Agenţiei N.F.R. (23 şlepuri şi 27 şalupe remorchere şi şalupe de tracţiune) şi Societăţii S.R.D. (2 remorchere, 23 şlepuri, 11 şalupe remorchere şi şalupe de tracţiune) pentru administrare[623].

În anul 1945 Agenţia S.R.D. administra 4 vase pasagere, 17 remorchere, 3 şlepuri motor, 22 tancuri, 5 elevatoare, 4 drage, 27 ceamuri, 100 şlepuri, 5 pontoane – şlepuri pontoane, 2 vase pompă, 1 vas de vânătoare, total 199 vase[624] şi Agenţia N.F.R. administra 8 vase pasageri, 16 remorchere, 1 şlep motor, 21 tancuri, 4 elevatoare, 26 ceamuri, 4 drage, 109 şlepuri, 8 şlepuri pontoane, 2 vase pompă, total 199 vase[625].

Prin circulara emisă la 18 aprilie 1945, Serviciul Hidraulic al Bulgariei făcea cunoscut faptul că pe Dunăre şi pe malul bulgar s-au instalat faruri şi 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 789/900[626].

La 28 aprilie 1945 autorităţile locale portuare erau anunţate că Agenţiile locale N.S.S.N. (Agenţia Sovietică de Navigaţie) din porturi vor beneficia de personal marinăresc. La nevoie, se adresau Căpităniilor de port acestea având obligaţia să repartizeze personal, cu condiţia să ceară avizul sindicatelor locale[627].

---

[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 obligaţia de a repartiza personal Agenţiei Sovietice de Navigaţie la nevoie, Căpitănia Portului trebuia să organizeze munca în port, conform circularei din 9 mai 1945, astfel:

- încărcarea şlepurilor cu cereale pentru U.R.S.S. să se facă cât se poate de urgent.
- trebuiau să contacteze sindicatul muncitorilor din port pentru repartizarea poştelor de muncitori.
- se puneau la dispoziţie câte poşte de muncitori erau necesare, atât ziua cât şi noaptea, în toate zilele săptămânii, inclusiv duminicile şi sărbători, pentru a se asigura încărcarea unui şlep în aproximativ 24 ore.
- să se pună la dispoziţie sculele necesare acestor încărcări, pentru rezolvarea tuturor urgenţelor.
- trebuiau repartizaţi funcţionari care să controleze toate activităţile, pentru a fi duse la îndeplinire[628].

Alte instrucţiuni referitoare la activitatea împuterniciţilor Comisie Aliate de Control din provincie, judeţe, ale comandanţilor militari din centrele populate şi la raporturile reciproce ale lor cu organele administrative române din localitate, priveau împuternicitul Comisiei Aliate de Control din provincie, judeţ, care îndeplinea în limitele teritoriale controlul de fapt asupra executării exacte a Convenţiei de Armistiţiu cu România şi executa instrucţiunile şi dispoziţiile date de către Comisia Aliată de Control, iar la punctele populate şi în oraşe, unde nu exista Comandant Militar, îndeplinea şi funcţiunile lui[629].

Din situaţia raportată Direcţiei Superioare a Transporturilor Bucureşti, întocmită de către Căpitanul portului Tulcea, constatăm că în anul 1945 portul Tulcea beneficia de muncitori care puteau lucra atât ziua cât şi noaptea, portul dispunând de instalaţie de lumină electrică. Capacitatea de încărcare (ziua şi noaptea) cu cei 200 muncitori de port şi 70 căruţaşi era de 70-80 vagoane.

Portul dispunea de 4 dane fluviale, 1 dană maritimă şi 2 dane fluviale utilizabile direct la staţia C.F.R., în vagoane; practic se lucra în 3 dane fluviale[630].

În urma conferinţei la care au participat împuternicitul Comisiei de Control Sovietice din oraşul Tulcea, reprezentantul Comandamentului Marinei de Război Sovietice, reprezentanţii autorităţilor româneşti din Tulcea, autorităţile 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 şi organizarea reparaţiilor pe timpul iernii.

Această pregătire consta în:

- organizarea unui contingent permanent de căruţe pentru asigurarea transporturile normale necesare în portul Tulcea.

- se dădea un contingent permanent de 200 muncitori şi 50 căruţe care trebuia să fie permanent la dispoziţia portului pentru asigurarea lucrărilor în port; în caz de nevoie se suplimenta cu 200 muncitori şi se mobilizau toate mijloacele de transport din oraşul Tulcea.

- pregătirea şlepurilor pentru trecere şi schimbarea punţilor de lemn; repararea pontonului S.R.D.

- înfiinţarea în portul Tulcea a unui inventar necesar portului (schele, scări, parâme).

- situaţia catastrofală a cheiului portului Tulcea şi măsuri ce se puteau lua contra alunecării acestuia.

- organizarea în portul Tulcea a unei staţiuni de scafandri şi punerea la dispoziţie a unui grui pentru 7-8 tone.

- repararea şi punerea în regulă a magaziilor din portul Tulcea; reparaţia remorcherului ”Petros” care lucra în port.

- înfiinţarea bazei materiale, carburanţi, lubrifianţi.

- organizarea serviciului de pilotaj şi înfiinţarea unei staţii permanente de pilotaj în portul Tulcea.

- organizarea Gării Maritime în portul Tulcea pentru călătorii militari[631].

Muncitorii manuali din portul Tulcea lucrau pentru Armata Rusă, încărcau sau descărcau materiale, tractoare, echipament, alimente, peşte în diverse ambarcaţiuni, tunuri, tractoare şi provizii, aceste servicii fiind plătite tuturor muncitorilor cu aceeaşi sumă, fără a se face diferenţe. În luna ianuarie 1945 se efectuau descărcări de cartofi şi peşte în magaziile din oraş. 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 şi 13.198/1944 al Direcţiei Marinei Comerciale[632].

La sfârşitul anului 1944 armata sovietică a luat de la personalul navigabil din Cernavodă obiecte de îmbrăcăminte şi lenjerie: lui Georgescu Matei - agent N.F.R. Cernavodă obiecte în valoare de 120.000 lei; lui Mateescu Nicolae - cârmaci al şlepului 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 şlepului NFR 775, obiecte în valoare de 80.000 lei; valoarea totală 275.000 lei.

În acelaşi document se menţionează situaţia lenjeriei luată de către armata sovietică, lenjerie în valoare de 50.000.000 lei: 300 bucăţi cearşaf de pat şi 500 bucăţi cearşaf de plapumă, 600 feţe de pernă, 400 şervete şi prosoape, toate acestea din depozitele sau navele Galaţi.

Pe lângă obiectele de lenjerie intimă sau de pat luate, s-au mutat diverse mărfuri din navele în care se aflau depozitate, care aparţineau Agenţiei N.F.R., Agenţiei S.M.R. şi persoanelor particulare, spre diverse destinaţii: din Şlepul NFR 8.165 s-au ridicat 500.000 kg mazăre cu o valoare de 15.000.000 lei; din Şlepul Răutu s-au ridicat 800.000 kg orz cu o valoare de 12.000.000 lei – încărcător Oficiul Naţional General; din Şlepul 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 menţionează situaţia combustibilului şi 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 Galaţi; 5.000 kg miniu de plumb cu o valoare 500.000 lei, loc depozitare Brăila, Şlep NFR 8160[633].

Armata sovietică nu s-a rezumat doar la o serie de bunuri materiale (lenjerie, diverse mărfuri), aceasta a ridicat un număr de nave pasagere şi remorchere din porturile Călăraşi (pasager Ştefan cel Mare 800 H.P.), Brăila (pasager Brâncoveanu 400 H.P.; pasager Independenţa 100 H.P.), Giurgiu (pasager Grigore Manu 600 H.P.; remorcher Dragoş 650 H.P.; şlep-motor Jiul 1000 H.P.; tancuri-motor Dir. Ştefănescu 1400 H.P.; Dir. Carp 1400 H.P.), Olteniţa (remorcher Traian 1500 H.P.), Orşova (şlepuri-motor Bistriţa 1000 H.P.) cu o valoare totală de 960.000.000 lei[634].

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, situaţie consemnată în procesul verbal numărul 1461 din 31 mai 1943;

---

[633] *Ibidem*, dosar 202/ 1944 – 1945, f. 4-5.
[634] *Ibidem*, f. 3.

- şlepul ”Dunărea” şi şlepul ”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 Mişu şi Balţ, româneşti, înecate accidental pe canalului Sfântul Gheorghe, la Carasuhatul de Sus.
- şlepul 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 mal[635].

Pentru perioada anilor 1937-1942 se păstrează în fondul Vămii Tulcea situaţia mărfurilor ieşite şi intrate în cabotaj din portul Tulcea către şi din alte puncte ale ţării[636]:

Mărfuri ieşite	**cantitate (kg)**
porumb	5.019.500
orz	23.448.500
tărâţe	420.000
muştar	2.290.000
secară	166.800
rapiţă	3.501.000
turte	4.305.000
lână	131.000
fasole	486.200
lemnărie	5.574.000
măzăriche	2.973.000
seminţe in	673.000
mazăre	261.000
diverse mărfuri	821.000
seminţe floarea soarelui	473.000
mei	977.000
peşte	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
lemne foc	8.761.000
lemne brad	4.198.000
rapiţă	100.000
seminţe floarea soarelui	400.000
mazăre	40.000

În aceeaşi perioadă au plecat (cu permisiuni de transport la alte puncte ale ţării) următoarele mărfuri: nisip – 220.000 kg; lemne foc – 154.000 kg; var – 353.500 kg; răzături – 237.000 kg; cherestea – 266.000 kg; peşte – 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 kg[637].

Şlepul ”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 15[638].

Remorcherul ”Petros”, sub pavilion elen, a necesitat reparaţii, din exploatare a ieşit în data de 17.11.1944 la ora 17, reparaţia a început în portul Tulcea la data de 19 noiembrie 1944, ora 7. Caracterul reparaţiei – elice, bucşe, scoaterea pe mal cu pupa.

Şalupa D.M.C. nr. 4, sub pavilion românesc, a ieşit din exploatare la data de 16 noiembrie 1944 la orele 17.30, reparaţia a început în data de 17 noiembrie 1944 la orele 8. Caracterul reparaţiei: revizuirea motorului, repararea magnetoului cabină, axul cârmei şi elicei.

[637] *Ibidem*, f. 64.
[638] *Ibidem*, *Fond Căpitănia Portului Tulcea*, dosar 196/ 1944, f. 18

Pilotina ”Şoimul”, sub pavilion românesc, a ieşit din exploatare la data de 12 noiembrie 1944 la orele 8, în data de 17 noiembrie 1944 orele 9 au început reparaţiile şi la data de 23 noiembrie 19444 s-au finalizat. Caracterul reparaţiei: revizuirea tuburilor la căldare[639].

În lunile noiembrie-decembrie ale anului 1944 din portul Tulcea au plecat un număr însemnat de nave sub diferite pavilioane şi 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 şi 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 şi 2 șlepuri; șlepul ”Ester”, sub pavilion bulgar, a plecat spre Ismail; șlepul ”Petriş”, sub pavilion bulgar a plecat spre Ismail; nava ”Salandra”, cu remorcherul ”Sfântul Gheorghe”, sub pavilion român, a plecat spre portul Socaniciu cu remorcă şlep; remorcherul ”România”, sub pavilion român, a plecat spre Sulina; remorcherul ”Maria Luisa”, sub pavilion bulgar, a plecat spre Ismail - poştă militară cu remorcher; șlepul NFR 7.114, sub pavilion român, a plecat spre Ismail; nava ”Delta” DDM, sub pavilion român, a plecat spre portul Galaţi; 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; șlepul NFR 7.114, sub pavilion român, a plecat spre Ismail de mai multe ori încărcat cu camioane şi maşini, 2 maşini şi o căruţă sovietică; cargobotul ”Sutcov”, sub pavilion rus, a plecat spre portul Sulina cu militari şi pasageri; remorcherul ”Sofia”, sub pavilion român, a plecat spre Sulina la remorca lui Sutcov; șlepul IRP 7.205, sub pavilion slovac, spre portul Ismail cu trupă sovietică[640]; șlepul NFR 7.112, sub pavilion român, pleacă spre Ismail în mai multe ocazii cu camioane şi materiale, 5 camioane, materiale sovietice; remorcherul ”Dunărea” pleacă spre Brăila; șlepul 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-ţa 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, șlepul NFR 7.112 sub pavilion român cu remorcă, șlepul CSDP 7205, sub pavilion cehoslovac, cu remorcă - au plecat spre Ismail; remorcherul ”Doroteia”, sub pavilion rus, încărcat cu militari a plecat spre Ismail; şlepul NFR 7112 a efectuat trei curse spre Ismail, încărcat cu materiale şi remorcă; nava ”Pr. Mihai” a plecat spre Ismail încărcat cu militari ruşi; 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 Ismail[641]; 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, şlepul NFR 7112 cu materiale şi militari, şlepul NFR 7112 cu materiale sovietice - au plecat spre Ismail; remorcherul ”România” a plecat spre Sulina, încărcat cu militari sovietici şi şlepul D.2; şlepul NFR 7112 a plecat spre Ismail, cu militari şi maşini sovietice; cargoboturile ruseşti ”Altai”și VCP 5 (cu 5 pasageri), remorcherele ”Banat” și ”Dionisia”, şlepul CHR 822 cu remorcă, pontonul DDM - au plecat spre Sulina; nava ”Anghel Saligny” cu remorcă, şlepul NFR 7112 cu maşini, remorcherul ”Dr. Antipa” cu remorcă, şalupa DMC 11 cu militari sovietici, nava SRD ”Pr. Mihai” cu remorcă şi soldaţi sovietici, şlepulul slav CSDP 7003 cu piei de oaie şi maşini - au plecat spre Ismail[642]; nava SRD ”Anghel Saligny” a plecat spre Ismail cu remorcă; şlepul NFR 7112 a plecat spre Ismail încărcat cu maşini şi vite, iar în data de 22 decembrie a efectuat o cursă spre Ismail încărcat cu soldaţi sovietici; şlepul NFR 7112 a plecat spre Ismail încărcat cu diverse mărfuri; remorcherul ”Dionisia” a plecat spre Isaccea; remorcherul ”România” a plecat spre Sulina cu remorcă; şlepul rus UVSG a plecat spre Sulina cu maşini; remorcherul grec ”Adrianopol” a plecat spre Sulina cu remorcă; şlepul rus ”Trihati” a plecat spre Sulina; şlepul NFR 7112 a plecat spre Ismail cu căruţe şi maşini[643]; - nava SRD ”Anghel Saligny” cu remorcă, şlepul NFR 7112 cu maşini şi soldaţi ruşi, cargobotul rus UCP 5, cargobotul rus ”Altai”, şalupa DMC 11 au plecat spre

[641] *Ibidem*.
[642] *Ibidem*, f. 54.
[643] *Ibidem*, f. 68.

Ismail; remorcherul ”Dionisia” cu remorcă, şlepul CNR 822 cu mahona nr. 3, cu lemne de foc - au plecat spre Socariciu; remorcherul ”Banat” şi nava SRD ”Pr. Mihai” cu soldaţi sovietici au plecat spre Galaţi; remorcherul ”Dionisia” a plecat spre Isaccea; remorcherul ”Dr. Antipas”, nava hidr. ”Delta” DDM, remorcherul ”România” cu remorcă şi soldaţi, şlepul rus UVSG 311 cu o maşină - au plecat spre Sulina[644].

În luna decembrie 1944 în portul Tulcea au sosit diverse nave sub pavilioane diferite, cu diverse încărcături la bord:

- şalupa DDM ”Marheiniche” a sosit de la Sulina pentru instalat farurile; salandra ”Sf. Gheorghe” a sosit de la Sulina încărcat cu militari sovietici; remorcherul ”Domniţa Florica SH” a sosit de la Sulina cu militari sovietici; remorcherul ”Dr. Antipa” a sosit de la Isaccea fără încărcătură;
- şalupa 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;
- şlepul 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 ”Domniţa Florica SH” a sosit de la Ismail cu militari; remorcherul ”România” a sosit de la Sulina, cu militari şi remorcă; motorul ”Talpa” a sosit de la Sulina, cu militari şi remorcă;
- nava pasageri ”Regele Mihai” a sosit de la Turnu-Severin, cu răniţi sovietici; şalupa DDM ”Pescăruş” a sosit de la Isaccea, fără încărcătură; remorcherul ”Maria Luiza” a sosit de la Ismail, cu militari şi remorcă;
- şlepul NFR 7112 a efectuat două curse de la Ismail, cu materiale militare şi militari ruşi; remorcherul ”România” a sosit de la Sulina, cu militari ruşi; nava costieră rusă ”Doroteia” a sosit de la Ismail, cu militari ruşi[645].
- remorcherul rus ”Patroschi”, şlepul belgian ”Bruxel”, draga ”Midia”, draga ”Delta”, nava SRD ”Anghel Saligny”, şlepul NFR 7112, remorcherul ”România”, şlepul D. 2 - au efectuat curse de la Ismail la Tulcea, încărcate cu remorcă, materiale, militari[646].

---

[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 şi remorcă; şlepul NFR 7112 a efectuat cinci curse de la Ismail la Tulcea, încărcat cu maşini, militari, materiale, soldaţi sovietici;

- nava pasageri SRD ”Pr. Mihai” a sosit de la Ismail, încărcat cu militari; remorcherul ”Dr Antipa” a sosit de la Reni, cu remorcă; şlepul grec ”Aias” a sosit de la Reni, încărcat cu grinzi de brad; şalupa 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; şlepul ungar TR. nr. 1208 a sosit de la Brăila, încărcat cu 828.469 kg grâu; şlepul SRD 51 a sosit din Brăila, încărcat cu 671.531 kg grâu; şlepul NFR 620 a sosit din Brăila, încărcat cu 54.818 kg grâu; remorcherul ”România” şi remorcherul grec ”Adrianopol” au sosit de la Sulina, încărcate cu soldaţi sovietici[647].

- remorcherul bulgar ”Maria Luiza” a sosit de la Ismail, cu remorcă şi militari ruşi; şlepul NFR 112 puntat a sosit de la Ismail, cu maşini, materiale militare sovietice; remorcherul rus ”Lord” a sosit din Sulina, cu militari ruşi; şlepul NFR 112 a sosit din Ismail, cu maşini şi materiale militare sovietice; remorcherul rus C. 3 a sosit de la Ismail, încărcat cu militari ruşi; barcazul motor nr. 6 rusesc a sosit de la Ismail, cu militari ruşi; şlepul puntat NFR 7112 a sosit de la Ismail, în data de 30 noiembrie, cu maşini 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; şlepul slovac IRD 7205 a sosit de la Ismail, cu trupă sovietică şi remorcă; şlepul puntat NFR 7112 a efectuat două curse de la Ismail în portul Tulcea, încărcat cu camioane şi vehicule militare, în data de 4 decembrie a sosit de la Ismail încărcat cu materiale şi vehicule ruseşti; salandra ”Sf. Gheorghe” a sosit de la Socariciu, încărcat cu refugiaţi; şlepul motor ”Talpa” a sosit de la Sulina, încărcat cu militari ruşi; şlepul slovac CSDP 7205 a sosit de la Ismail, încărcat cu materiale şi vehicule ruseşti; remorcherul ”România” a sosit de la Sulina, cu militari ruşi[648].

În portul Tulcea, în perioada 30 noiembrie - 31 decembrie 1944 s-au încărcat şi 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 şi o căruţă, 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 şi militari ruşi;

- şlepul IRP 26731 a încărcat în data de 3.12.1944 vehicule şi militari ruşi; șlepul CSDP 7205 la data de 4.12.1944 a încărcat materiale sovietice[649].

Nici anul 1945 nu a fost lipsit de traficul diverselor nave care încărcau sau descărcau materiale, astfel că în perioada 10-16 aprilie 1945 în portul Tulcea s-au încărcat materiale după cum urmează:

- şlepul IRP 26619 în data de 10.04.1945 a încărcat şine de fier CFR; şlepul IRP 67158 a încărcat în data de 11.04.1945-13.04.1945 şine de fier CFR;

- şlepul IRP 67158 a încărcat în data de 12.04.1945 şine de fier CFR; şlepul CNR 822 a încărcat cărbune în data de 14.04.1945; şlepul ”Gironde” a încărcat, în perioada 14-16.04.1945, grâu şi 120 vagoane alte cereale.

Cursele Agenţiilor NFR şi SRD au continuat între porturile naţionale 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 şlep IRD 26619 a sosit cu şine CFR de la Ismail; remorcherul rus ”Caraiman”, cu 2 şlepuri la remorcă, a sosit de la Sulina şi de la Ismail; şlepul rus 67158 IRP a sosit încărcat cu şine 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;

- şlepul IRP 67158 sovietic a sosit cu materiale de la Sulina; remorcherele sovietice ”Caraiman” şi ”Eugenia” au sosit de la Ismail;

- nava NFR Tulcea a sosit cu pasageri de la Brăila; remorcherul North sovietic, remorcherul ”Delta Dunării” şi ”Trotuşul” au sosit de la Ismail;

---

[649] *Ibidem*, f. 33-34.

- nava ”Anghel Saligny” a sosit de la Galaţi 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 Galaţi cu pasageri; nava NFR ”Tulcea” a sosit de la Brăila cu pasageri;

- remorcherul sovietic ”Caraiman” a sosit de la Sulina cu remorcă; șlepul 648 IRP sovietic a sosit de la Sulina[650].

Din raportările căpitanului I. Jurist şi al ofiţerului de port I. Măldărescu se constată aspecte legate de activităţile desfăşurate 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 răniţi cu şlepurile dinspre Ismail spre Tulcea; 24 august 1944, prima zi de armistiţiu, se retrăgeau dinspre Ismail pe Dunăre cu şlepuri remorcate şi pe uscat prin satele Lascăr Catargiu şi Regele Carol trupe româneşti şi germane. În aceeaşi zi la ora 12 s-a primit un comunicat din partea Comandamentul Militar al Portului Tulcea prin care se preciza faptul că Remorcherul SRD a fost bombardat şi scufundat în portul Sulina de către aviaţia sovietică.

Între 24 și 25 august în port a fost o mare aglomerare de trupe române şi germane. Cele româneşti se debarcau cu destinaţia de regrupare, iar cele germane se îmbarcau pe vase de-ale lor pentru retragerea pe Dunăre în sus.

La 25 August 1944, ora 3 dimineaţa, se îmbarcă în port, cu destinaţia Chilia Veche, 4 şlepuri puntate NFR cu trupă din Batalionul 4 de Grăniceri din Regimentul 5. Convoiul a fost surprins pe la ora 11 navigând pe braţul Chilia şi atacat de aviaţia sovietică. A fost scufundat numai remorcherul elen ”Doamna” ce remorca şlepurile. De asemenea, pe braţul Chilia, remorcherul ”G. Portolo” a fost atacat, comandantul acestui remorcher a fost omorât. În aceeaşi zi trupele sovietice au intrat în oraşul Ismail.

---

[650] *Ibidem*, dosar 202/1944-1945, f. 103-104.

26 august 1944: soseşte, din portul Ismail, o şalupă mare, rusească, de război, care era armată cu tunuri şi cu arme Catuşa, din care au debarcat 28 generali sovietici înconjuraţi de mai mulţi soldaţi înarmaţi cu pistoale şi mitraliere; au făcut recunoaşterea portului, apoi au plecat în oraş. Puţin după plecarea acestei şalupe au mai venit altele, care au acostat la pontonul din faţa Căpităniei unde au stat până dimineaţă, semnalizând pe timpul nopţii.

27 august 1944, pe la ora 5 dimineaţa, un avion german a mitraliat portul trăgând asupra navelor din port şi rănind 3 soldaţi români. La ora 10 soseşte o navă rusească cu 2 maiori, acostează în port; populaţia i-a primit cu bucurie şi flori, iar primarul a predat oraşul şi a anunţat linişte completă.

În ziua de 28 august a început trecerea armatelor sovietice.

În 29 august s-a înfiinţat Comandamentul sovietic şi 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 dispoziţia Căpitănia şi locuinţa 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 sfârşitul lunii octombrie, în urma cărui pod armatele ce mai soseau treceau cu poduri şi 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 şi şine de cale ferată. Mai târziu s-a renunţat şi tot materialul a fost ridicat treptat şi dus în alte localităţi.

Până la 30 martie 1945 s-au constatat doar treceri de trupe dinspre Ismail şi spre Ismail[651]. Astfel de raportări se solicitau cu scopul de a cunoaşte situaţia de după război, retragerea trupelor germane, încheierea armistiţiului şi sosirea trupelor ruseşti.

Pentru anul 1947, luna aprilie, situaţia de zile lucrate şi 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 căruţaşi, 99.273 veniturile lor, coeficientul de utilizare în timpul lunii 40%. Situaţia poartă semnătura căpitanului de port Cociaş V. şi a şefului biroului mişcării navelor, Chiriţă[652].

Mişcarea portului Tulcea în 1948: nave intrate la uscat şi 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, maşini, accesorii, 115 tone diverse mărfuri, 22.144 pasageri debarcaţi.

Mărfuri încărcate: 2.361 tone cereale şi 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, maşini, accesorii, 1.501 tone cărbuni, 860 tone diverse mărfuri, 23.170 pasageri îmbarcaţi[653].

5.3. Situaţia forţei de muncă din portul Tulcea

Situaţia forţei de muncă în portul Tulcea nu se schimbase foarte mult după 1940. Documentele de arhivă semnalează aceleaşi probleme şi nemulţumiri ale muncitorilor prestatori de servicii din port.

Au continuat să funcţioneze aceleaşi sindicate, care aveau obligaţia să sprijine muncitorii portuari de toate categoriile. Se încheiau în continuare contracte de angajament între muncitori şi agenţiile ce funcţionau pe raza portului Tulcea. Un astfel de angajament, încheiat între Agenţia S.R.D. şi echipa de lucrători din portul Tulcea, prevedea următoarele condiţii şi obligaţii: odată cu semnarea contractului de angajament şi până la 1 aprilie 1941, echipa de lucrători se angaja faţă de Societatea Anonimă Română de Navigaţie pe Dunăre S.R.D. să efectueze toate manipulările de mărfuri la agenţia 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 preţ intra încărcarea mărfurilor de pe mal, de pe teren, chei sau magaziile agenţiei, de la ponton şi de pe uscat la navă şi viceversa, marfa trecându-se eventual pe la cântar şi stivuindu-se.

Pentru transbordarea mărfurilor din navă în navă, Agenţia S.R.D. plătea câte 175 lei de vagon a 10.000 kg.

Pentru manipularea mărfurilor din magazii sau platforma Societăţii S.R.D. la căruţe, 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 kg[654].

---

[653] *Ibidem*, dosar 271/1948, f. 3, 57, 1.
[654] *Ibidem*, dosar 117/1940, f. 33.

Echipa 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 Agenţia Tulcea, avea obligaţia de a concedia pe toţi cei care ar fi produs neajunsuri serviciului. Toate concedierilor trebuiau aduse la cunoştinţă Comisiunii Muncii portului Tulcea pentru judecare.

În cazuri de urgenţă şi aglomerări de mărfuri, echipa permanentă avea obligaţia să aducă alţi 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 asiguraţii Casei Centrale a Asigurărilor Sociale.

Coletele deteriorate în timpul manipulărilor se reparau de către Agenţia S.R.D. în contul manipulării echipei de lucrători.

Montarea pasarelei pontonului la deschiderea navigaţiei, precum şi demontarea ei la închiderea navigaţiei, se făcea de echipa muncitorilor contra sumei de 500 lei, care se plătea de agenţia S.R.D. Tulcea[655].

Contractul de angajament semnat de reprezentanţi ai Agenţiei S.R.D. Tulcea şi echipa de muncitori ai aceleaşi agenţii 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. Aceştia nu ezitau să-şi exprime nemulţumirile în scris, ameninţând chiar cu refuzul de a mai presta servicii în port dacă nemulţumirile denunţate nu le erau rezolvate.

Un exemplu elocvent este articolul 60 din Regulamentul pentru aplicarea Legii de Organizare a Muncii în Porturi şi articolul 8 din aceeaşi 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 şi intenţionau să nu mai efectueze nici o muncă în sectorul Pescărie începând cu data de 24 martie 1941. De asemenea, precizau că nu erau scutiţi de impozite şi taxe, de asigurări sociale, de fond concentrat, de taxa la Camera de muncă, preţurile la alimente creşteau în fiecare zi, îmbrăcămintea şi încălţămintea se scumpea văzând cu ochii, fiind nevoiţi 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 şi negustorilor care transportau mărfuri pentru comerţ[656].

Faptul că muncitorii nu beneficiau de sprijinul necesar pentru a-şi rezolva nemulţumirile, rezultă din adresa Institutului Naţional al Cooperaţiei, prin care se solicita prefecturii judeţului Tulcea recomandarea a doi invalizi de război care să-i înlocuiască pe preşedinţii sindicatelor muncitorilor manuali şi căruţaşi, aceştia neîndeplinind atribuţiile ce li se cuveneau[657].

Conform adresei Institutului Naţional al Cooperaţiei, preşedinţii de sindicate au fost înlocuiţi din funcţiile deţinute. Astfel, s-au îmbunătăţit condiţiile de muncă ale muncitorilor manuali. Se încheiau contracte noi, tariful muncitorilor manuali s-a majorat la 280 lei/ tona, cu obligaţia ca muncitorii manuali să încarce şi lăzile goale pe motor. Acest tarif intra în vigoare la 1 iulie 1942. Totodată, muncitorii aveau obligaţia de a nu mai pleca imediat după descărcarea lăzilor cu peşte din motor pe mal şi de a manipula lăzile goale de pe mal pe motor. Pentru acest serviciu societăţile beneficiare se obligau să plătească preţul solicitat de către muncitori. Dacă condiţiile nu erau respectate, societăţile beneficiare nu puteau să solicite muncitorii din sindicatul muncitorilor manuali[658].

În acelaşi an s-au stabilit tarifele muncitorilor căruţaşi pentru efectuarea transporturilor către Administraţia C.A.M., după cum urmează: 30 lei/100 kg fabricate - transportat de la gara Tulcea la port, dinspre Agenţia N.F.R. şi S.R.D. către Administraţie; 44 lei/100 kg fabricate - transportat de la gara Tulcea în oraş sau de la rampa nouă către Administraţie; 10 lei o ladă goală de fabricate - transportat între Administraţie şi gara Tulcea sau port; 12 lei o ladă goală de fabricate - transportat dinspre gara Tulcea spre oraş 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 Poştă; 20 lei transportat 100 kg ambalaje de la magazia de sare.

În aceste preţuri se includea și căratul care se executa de muncitorii căruţaşi. Delegaţii şi muncitorii căruţaşi din portul Tulcea se obligau ca în zilele şi orele de lucru să pună la dispoziţia Administraţiei C.A.M. Tulcea numărul de căruţe necesar pentru ca transporturile să se poată face în bune condiţii şi 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 faţă de tariful stabilit anterior.

Aceste tarife întrau în vigoare la 25 noiembrie 1942, respectiv 2 octombrie 1942 pentru transportul de la noua rampa C.F.R. Preţuri erau valabile doar pentru Administraţia C.A.M[659].

Cu toate acestea muncitorii nu pierdeau ocazia de a reaminti preşedintelui Comisiei Muncii faptul că viaţa se scumpise, preţurile 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 plăţilor de la 1 ianuarie 1943 cu cel puţin 50%, în caz contrar nemaiexecutând muncile ce le reveneau[660].

La sfârşitul anului 1943 se stabilea obligativitatea legitimaţiei speciale de navigaţie pe Dunăre. Această decizie a fost luată în urma Protocolului încheiat în Viena la data de 14 septembrie 1942, completat cu încheierea conferinţei româno-germane din 1-2 iulie 1943 din Bucureşti şi a Sesiunii C.I.D. din septembrie 1943 din Viena, prin care se stabilea faptul că personalul navigant de Dunăre, pentru a-şi exercita profesiunea în afara apelor naţionale, trebuia să posede legitimaţia specială de navigant pe Dunăre, de tip unic. Legitimaţia era valabilă 5 ani de la data eliberării şi conferea posesorului: dreptul de liberă circulaţie pe căile navigabile Dunăre, afluenţii navigabili şi canalele de legătură; dreptul de a coborî la uscat, în porturi, în locurile de ancorare, numai în interesul strict al executării serviciului şi numai pe timpul staţionării vasului; înlocuia paşaportul pentru accesul şi tranzitul pe teritoriul statelor riverane, în baza unui permis de ieşire de la bord; pentru cazul ieşirii din port în baza unui ordin de călătorie special de tip unic; pentru tranzitul pe uscat spre sau de la punctul de frontieră. Fişierul Central al Navigaţiei de pe Dunăre (F.C.N.D.) era organul special creat în vederea acestui scop. Legitimaţiile se eliberau numai la cererea societăţilor de navigaţie şi a armatorilor în serviciul cărora se aflau naviganţii[661].

La 15 ianuarie 1945 Comisariatul general al preţurilor a fixat următoarele preţuri pentru eliberarea brevetelor:

- căpitan maritim cursă lungă – 6.000 lei; căpitan de cabotaj – 4.800 lei; ofiţer maritim clasa I – 3.300 lei; ofiţer maritim clasa a II-a – 2.400 lei; ofiţer aspirant maritim – 1.800 lei; şef mecanic maritim – 4.800 lei; ofiţer mecanic

[659] *Ibidem*, f. 20.
[660] *Ibidem*, f. 35.
[661] *Ibidem*, dosar 183/1943, f. 50.

maritim clasa I – 3.300 lei; ofiţer mecanic maritim clasa a II-a – 2.400 lei; ofiţer mecanic maritim aspirant – 1.800 lei; comisar de bord – 3.300 lei; ofiţer radiotelegrafist clasa I – 3.300 lei; ofiţer radiotelegrafist clasa a II-a – 2.640 lei; comandant fluvial – 4.800 lei; căpitan fluvial – 3.300 lei; ofiţer fluvial – 2.400 lei; ofiţer fluvial aspirant – 1.800 lei; şef mecanic fluvial – 3.300 lei; ofiţer mecanic fluvial – 1.800 lei; piloţi (de orice categorie) – 1.800 lei; pentru certificate de capacitate – 1.800 lei[662].

Printr-o circulară emisă în anul 1945, căpitanii de inspectorate şi întreprinderi de navigaţie erau informaţi cu privire la salariile fixate pentru marinarii particulari fluviali: ”salariile pentru marinarii de şlep, marinarii de tanc, marinarii de remorchere, şef de echipaj, pilot practicant, secund, focar ungător, manipulant provizoriu, manipulant definitiv, fochist elevator, conducător de şalupă, motorist de şalupă, pontonier, bucătar ajutor, bucătar, cameristă, se vor plăti (conform circularei nr. 15.695 din 19.12.1944) de către armatori după vechime, capacitate şi putere de muncă a fiecăruia. Pentru celelalte categorii de marinari salarizarea se făcea astfel:

Funcţia	Îmbarcare	Grad I	Grad II	Grad III	Grad IV
asistent punte	20.000	24.175	28.350		
cârmaci şlep	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 maşină	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 şef	48.800	52.033	55.266	58.500	
mecanic şef motorist	57.900	63.333	68.766	74.200	
mecanic şef 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 funcţiona la acea dată şi *Sindicatul Marinarilor*[664].

Diferenţele dintre salariile din anul 1945, la categoriile prezentate mai sus, comparativ cu cele pe care le primeau salariaţii Căpităniei Portului Tulcea în anul 1940 erau foarte mari.

Conform ştatului 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 şef 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 acelaşi document putem constata și faptul că se plăteau ”diferenţe de scumpete pe localitate” cuvenite personalului Căpităniei Portului Tulcea; aceste diferenţe erau impozitate cu procente între 4 și 8 %, plus alte reţineri, astfel: căpitanul portului mai primea o diferenţă de 807 lei la salariu; agentul de portul primea 328 lei diferenţa; pilotul şef 448 lei; pilotul 359 lei; motorist clasa a II-a 328 lei; motorist clasa a III-a 304 lei; marinarul primea o diferenţă de 234 lei; omul de serviciu o diferenţă de 234 lei[665].

Pentru anul 1946 situaţia zilelor lucrate şi a veniturilor muncitorilor din portul Tulcea se prezenta astfel:

- la 1 iunie: 197 muncitori manuali – veniturile mijlocii 5.303 lei, raţia coeficientului de utilizare în timpul lunii - 33%, 98 muncitori căruţaşi – venitul mijlociu 10.373 lei şi raţia de utilizare în timpul anului - 45%.
- în luna iulie: 197 muncitori manuali cu 7.265 venituri mijlocii şi raţia de utilizare în cursul lunii de 30%, 98 muncitori căruţaşi cu 6.495 venituri mijlocii şi raţia de utilizare în cursul lunii de 51%.
- în luna septembrie: 198 muncitori manuali cu 6.686 venituri mijlocii şi rata de utilizare în cursul lunii de 40%, 98 muncitori căruţaşi cu 9.050 venituri mijlocii şi rata de utilizare în cursul lunii de 51%.
- în luna octombrie: 192 manuali cu 5.045 venituri mijlocii şi rata de utilizare de 32%, 94 muncitori căruţaşi cu 8.544 venituri mijlocii şi 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 tumultoasă, 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 punea 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 orășel de provincie, alături de marele fluviu internațional, au fost martore la evenimente istorice mondiale. Începuturile acestor nelinişti au rădăcini „ce se pierd în negura vremurilor". Interesul stârnit de Dunăre, această

cale de navigaţie ce leagă în Europa lumea occidentală şi cea orientală, au provocat multe situaţii. 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 menţionează izvoarele istorice, încă din cele mai vechi timpuri oraşul Tulcea a prezentat un interes deosebit pentru rolul pe care l-a jucat ca oraş şi cetate strategică. Acest rol a fost câştigat prin poziţia geografică pe care o are. Raporturile economice l-au ajutat să se dezvolte încă din antichitate. Cucerită şi recucerită de către romani, cetatea *Aegyssus* capătă importanţă strategică. Distrusă de pecenegi (1036) şi uzi (1064), cetatea îşi continuă existenţa până în secolul al XIII-lea, când întreaga aşezare este distrusă de către tătari. Descoperirile arheologice evidenţiază mai multe nuclee de locuire medievală (din a doua jumătate a secolului XIII şi până în secolul XV) şi reflectă o nouă situaţie politică în zona Gurilor Dunării. Tulcea medievală devine un important centru pentru desfacerea produselor de import, astfel atrăgând atenţia asupra posibilităţilor pe care le oferă şi asupra importanţei strategice datorată zonei Gurilor Dunării.

Tocmai de aceea Imperiul Otoman devine direct interesat de această zonă, cucerind-o şi stăpânind-o timp de 460 de ani. Lunga perioadă de stăpânire otomană a reuşit să imprime oraşului un profil de mic centru comercial, cu aspect oriental datorat clădirilor şi construcţiilor ridicate, cu un pronunţat 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 făbricuțe, ateliere, restaurante, hoteluri, cârciumi, cafenele, ceainării, brăgării, băcănii, tutungerii ceea ce dovedește faptul că Dobrogea, in speță Tulcea, nu era „înapoiată economic”.

După evenimentele istorice din 1878 putem vorbi despre oraşul Tulcea din punct de vedere economic, social şi cultural. Dintr-o provincie pustiită şi sărăcită de o administraţia străină, ţinutul dintre Dunăre şi Mare îşi intră încet în drepturi prin aplicarea Legii din 9 martie 1880 privind organizarea Dobrogei (lege considerată de către marele om politic Mihail Kogălniceanu *Constituţia Dobrogei*), urmată de legiferarea drepturilor politice constituţionale la 1909 şi înfiinţarea de filiale ale partidelor politice – dacă e să enumerăm doar câteva dintre evenimentele importante care au contribuit la dezvoltarea şi îmbunătăţirea vieţii 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, oraşul Tulcea s-a dezvoltat din punct de vedere economic. Între 1900 și 1914 s-au construit o serie de edificii importante pentru oraş şi judeţ: şcoli, 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, cazărmile Vânătorilor și al Regimentului 33, Cazarma Regimentului 73 Infanterie, Arestul Județean, Uzina de apă. S-a pus accentul pe viaţa culturală prin apariţia unor societăţi culturale, dar şi 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 populaţia oraşului număra 17.518 locuitori, în 1913, conform statisticilor, numărul populaţiei crescuse la 21.727. Saltul demografic continuă și după cele două Războaie Mondiale, dar nu înregistrează o creştere spectaculoasă, astfel că în anul 1934 numărul locuitorilor se ridica 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 creştere, numărul locuitorilor oraşului ajungând la 24.639. O trăsătură specifică a demografiei oraşului Tulcea, care nu trebuie ignorată, este mozaicul etnic - de care aminteau şi călătorii străini. Acest amestec de etnii a determinat și construirea de biserici pentru fiecare confesiune religioasă, a determinat deschiderea de şcoli nu numai româneşti, ci şi bulgăreşti, turceşti, ruseşti. Poate acest lucru a dezvoltat spiritul de toleranţă al populaţiei şi a determinat colaborarea inter-etnică, toate conflictele stingându-se într-un final prin acceptarea reciprocă.

Despre această toleranţă putem vorbi şi în zilele noastre, dar azi mai putem vorbi şi 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 Minorităţilor Naţionale ”Serbările Deltei”, Festivalul Internaţional de Folclor pentru Copii şi Tineret ”Peştişorul de Aur”), festivalurile de film (Săptămâna Filmului Interetnic, Pelicam) unde etniile au ocazia să-şi prezinte cu mândrie, prin cântece şi dansuri, atât limba pe care o vorbesc, cât şi costumele tradiţionale pe care le poartă în aceste ocazii.

Majoritatea comunităţilor etnice tulcene (bulgarii, ruşii-lipoveni, grecii, ucrainenii, turcii, tătarii, ţiganii) au sedii proprii unde se prezintă filme în limba maternă, au loc întâlniri între membrii comunităţii, se organizează lecţii de dans, ansamblurile pregătindu-se astfel pentru participări la diverse festivaluri din ţară şi străinătate. Mai mult decât atât, profesorii ajută copii comunităţilor să înveţe limba pe care au moştenit-o de la părinţi, dar şi limba ţării în care trăiesc.

Dacă până la izbucnirea Primului Război Mondial centrul istoric al oraşului Tulcea se conturase definitiv, azi, după mai bine de 100 de ani, nu mai putem vorbi de existenţa centrului istoric deoarece acesta nu există. S-au păstrat

numai câteva clădiri presărate pe ici, pe colo, ca o minune că modernitatea nu a reuşit să distrugă total trecutul. Dacă eşti atent, poţi auzi strigătul disperat al fiecărei clădiri în parte, ”salvaţi-mă, pentru că ieri am fost importantă pentru copiii care veneau să înveţe carte în încăperile mele luminoase, pentru că ieri am adăpostit şi oferit căldură unei familii, făcând-o fericită, salvaţi-mă pentru că aici s-au semnat actele de preluare a Dobrogei de către administraţia românească, şi voi cei de ieri şi de azi v-aţi recăpătat libertatea şi drepturile voastre”. Acest strigăt disperat nu prea răzbate către cei care pot face ceva mai mult în salvarea acestora. Se vor pierde odată cu dispariţia 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 oraşul Tulcea începutul unui declin economic, din care nu a putut să-şi revină în perioada următoare. Toate evenimentele precum campaniile militare, administraţia bulgară şi 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 şi bustului lui Ioan Neniţescu.

Oraşul-port Tulcea a trăit între anii 1919 și 1948 o perioadă contorsionată, ca urmare a distrugerilor şi pierderilor suferite în urma Primului Război Mondial, perioada interbelică şi a celui de-al Doilea Război Mondial, perioadă caracterizată de evoluţii şi involuţii dar, în care oraşul găseşte puterea de a merge mai departe. Veniturile oraşului nu au sporit, Tulcea situându-se din punct de vedere economic “printre oraşele mici ale ţării”. Cu toate acestea, putem totuși asista la o dezvoltarea economică pe subramuri industriale în Tulcea. Astfel putem vorbi despre industria textilă, pielărie, a lemnului, industria alimentară (cu fabrici de paste făinoase şi biscuiţi), industria chimică, ceramică şi materiale de construcţii.

S-au făcut eforturi pentru reconstrucţia şcolilor şi readucerea elevilor la şcoală. De la sfârşitul Primului Război Mondial şi până în anii 1928-1929 direcţiile de interes ale autorităţilor au fost refacerea şcolilor, completarea şi îmbunătăţirea materialelor didactice, problema cea mai acută rămânând totuşi lipsa cadrelor didactice.

În ceea ce priveşte presa, se observă o efervescenţă în apariţia de titluri, în perioada 1919-1944 apărând în Tulcea şi în alte localităţi din zona de nord a Dobrogei peste 50 de ziare şi reviste.

Viaţa politică a oraşului Tulcea se reia după Primul Război Mondial, odată cu viaţa politică a provinciei dintre Dunăre şi Mare. Îşi încep activitatea o serie de partide: Partidul Naţional Liberal, Ţărănesc, Conservator, Naţionalist Democrat, Partidul Poporului, Partidul Comunist. Dintre ele, cel care a reuşit să se impună prin acţiunile de manipulare a maselor populare şi sugrumarea presei partidelor de opoziţie, a fost Partidul Comunist. Dintre acţiunile cele mai grave ale acestui partid amintim anul 1948, care avea să aducă şi mai multe pierderi materiale pentru populaţie. Prin adoptarea de către Marea Adunare Naţională a legii privind naţionalizarea unor bunuri materiale, s-a desfăşurat o adevărată campanie de confiscare fără nici o justificare şi despăgubire faţă de cei cărora li s-au ridicat bunurile. Multe familii, care prin obiectivele economice pe care le deţineau, contribuiau la dezvoltarea economică a oraşului şi judeţului Tulcea, au pierdut tot. Odată cu naţionalizarea au pierdut nu numai fabricile și magazinele, dar au pierdut casele în care locuiau, și-au pierdut membrii familiei, şi-au pierdut identitatea.

Dintre autorităţile locale s-au remarcat în prima perioadă de administraţie românească până la izbucnirea Primul Război Mondial, prefectul Paul Stătescu (1881-1888, 1895), Ioan Neniţescu (1897-1900), Luca Ionescu (1902-1904) şi I.C. Atanasiu (1908-1910). În perioada de după Primul Război Mondial, prefectul

Constanţin M. Ţigău (1922-1926, 1933-1937), Teodor Economu (1927-1928), Dumitru Popescu Comişani (1928-1931) şi Nicolae Iosub (1932-1933).

Dintre primari s-a remarcat pentru activitatea sa antreprenorială şi politică primarul Ştefan Borş (1894, 1906, 1911-1912).

Primarii oraşului şi prefecţii judeţului Tulcea au avut o contribuţie majoră în modificarea aspectului edilitar al oraşului, fiecare dintre aceştia fiind preocupaţi de construirea de şcoli, biserici, clădiri administrative, îmbunătăţirea străzilor şi extinderea perimetrului de locuire, ridicarea unor monumente istorice şi busturi aparţinând unor personalităţi ale oraşului, a unor băi publice, a Camerei de Comerţ, a băncilor populare, toate îmbunătăţind traiul locuitorilor tulceni. Putem aminti în acest sens activitatea „Ligii pentru propăşirea Dobrogei" care în 1899 a ridicat, cu ajutorul financiar al populației județului Tulcea, monumentul dedicat eroilor căzuţi în Războiul de Independenţă, opera a doi mari artişti, George Vasilescu şi Constantin Bălăcescu. Constantin Bălăcescu este și autorul monumentului dedicat domnitorului Mircea cel Bătrân, amplasat în anul 1903 la intersecţia principalelor artere din centrul oraşului, în apropierea Palatului Administrativ. Prefectul Ioan Neniţescu a sprijinit ridicarea acestor două monumente.

Cât priveşte relaxarea și timpul liber al oamenilor, partea de Nord a Dobrogei oferea diverse posibilităţi, de la vizitele în pădurile din împrejurimile oraşului până în rezervaţia „Munţii Măcinului"; excursii în Delta Dunării, la plajele din Sulina, Sf. Gheorghe sau Tudor Vladimirescu; vizitarea mănăstirilor „Cocoş", „Saon", „Celic-Dere".

Nici oraşul Tulcea nu era lipsit de puncte de atracţie: plimbările pe faleza oraşului, pe „Lacul Ciuperca", plimbări în „Parcul Monumentului Independenţei", situat pe strada Gloriei, unde cânta fanfara militară la fiecare sfârşit de săptămână.

„Parcul Monumentului Independenţei” a constituit dintotdeauna un punct de atracţie pentru tulceni şi pentru turişti, fiind amplasat pe locul cel mai înalt din oraş, unde, cândva, dăinuia vechea cetate *Aegyssus*. De aici se puteau (și se pot încă) observa mahalalele oraşului, cu bisericile şi şcolile lor, întreaga panoramă a oraşului până în Portul Industrial, Dunărea, vechiul amplasament al portului.

Să nu uităm de „Bazarul turcesc” unde puteai să cumperi din prăvăliile turcilor, grecilor, bulgarilor, nemţilor, italienilor sau evreilor etc., la toate aceste obiective adăugându-se ceainăriile, cafenelele şi toate magazinele care comercializau bragă, bere şi vin.

Dacă ar fi să caracterizăm Tulcea de altădată, trebuie să vorbim mai cu seamă de existenţa zecilor de mori de vânt, văzute şi de călătorii străini ai timpurilor.

Despre Tulcea de astăzi, se poate spune că în locul oraşului izolat de restul ţării, fără cale ferată, fără drumuri şi industrie, a apărut o Tulce nouă, cu edificii moderne, complexe comerciale, săli de spectacole, săli sportive, teatru, şcoli şi licee. Din nefericire, fără grijă prea mare pentru clădirile ce definesc trecutul istoric al oraşului Tulcea.

Atuul cel mai de preţ al portului Tulcea a fost prezenţa fluviului Dunărea; dacă Dunărea nu ar fi existat, nu puteam discuta de existenţa portului Tulcea.

Aşa cum afirma şi Grigore Antipa *cel mai mare serviciu pe care îl aduce Dunărea poporului nostru, un adevărat dar sfânt, este acela că îi pune la dispoziţie cea mai importantă cale naturală de navigaţie ce străbate întreg continentul şi care poate fi cu uşurinţă legată de bazinele altor mari fluvii, fie pentru a găsi ieşirea la alte mări, fie pentru a aduna mărfurile din toate părţile şi ale aduce spre Marea Neagră*[667].

Tocmai de aceea trebuie să preţuim „Dunărea”, acest fluviu care ne-a ajutat să formăm drumuri comerciale atât naţionale, cât şi internaţionale, să

[667] G. Antipa, *Dunărea şi problemele ei ştiinţifice, economice şi politice*, Academia Română, Bucureşti, 1921, p. 98.

dezvoltăm aceste legături comerciale şi să le păstrăm, pe unele dintre ele, până astăzi.

Constantin Ardeleanu sublinia importanţa portului afirmând că *esenţa portului este să faciliteze schimbul, astfel că schimburile de produse pe care le derulează, comerţul său exterior în primul rând, reprezintă indicatorul de bază al valorii absolute şi relative a unui oraş-port în economia regiunii sau statului în discuţie*[668].

Analizând activitatea portului Tulcea în perioada 1878-1948 constatăm traficul intens desfăşurat între porturile situate pe linia Dunării, Tulcea – Galaţi – Brăila şi Sulina.

De cele mai multe ori mărfurile nu ajungeau direct la portul de destinaţie, navele străine descărcau mărfurile în Galaţi sau Brăila iar de aici se încărcau în alte nave şi ajungeau în portul Tulcea. Din portul Tulcea să încărcau diverse mărfuri cu destinaţia Galaţi şi Brăila, de acolo luând calea străinătăţii. Cerealele s-au numărat printre produsele ce au predominat exportul efectuat prin portul Tulcea (porumbul şi orzul). Printre ţările importatoare de cereale produse în judeţul Tulcea se numără: Anglia, Olanda, Franţa, Austria, Grecia, Germania, Italia, Danemarca, Belgia, Cehoslovacia, Egipt, Africa, Gibraltar, Siria. N-au lipsit nici cheresteaua de brad, talpa produsă la Fabrica ”Talpa”, covrigii şi biscuiţii produşi în Tulcea, butoaiele, trunchiurile de tei, peştele şi icrele.

Agenţiile Navigaţiei Fluviale Române şi Societatea Română a Dunării s-au dovedit a fi cele mai active societăţi fluviale din portul Tulcea, acestea efectuând transporturi de mărfuri atât prin cabotaj, cât şi pentru export.

Printre ţările 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 comerţul exterior al României moderne (1878-1914)*, în “Tulcea 1878-1948: memoria unui oraş”, Editura Istros, Brăila, 2012, p. 14.

Tulcea au intrat 409.380 tone mărfuri şi au ieşit 342.040 tone cereale şi 288.759 tone alte mărfuri. În ceea ce priveşte importurile şi exporturile, pentru aceeaşi perioadă s-au importat 4.662.145 kg mărfuri şi s-au exportat 27.644.427 kg produse. Printre produsele importate se numărau orzul şi malţul, porumbul, ţesăturile şi stofele de bumbac, uleiul de măsline, foi, flori, fructe, stofe de lână, cafea şi ceai, zahăr, orez, lămâi, citrice, roşcove, smochine, confecţii din stofe de lână, frânghii, măsline, grâu, bumbăcel, stofe de lână fine, plută, seminţe uleioase, lână, fructe conservate, seminţe diferite, maşini de aburi, piroane şi cuie, foi de aur, ţesături de lână, halva şi turtă dulce, smoală, catran, sfoară de cânepă. Dintre cele pentru export menţionăm orzul şi malţul, grâul, peştele - diferite specii, secară, lânuri, pietre de construcţii, legume, făinoase, brânzeturi, seminţe uleioase, cretă, var, fontă, fier, piei, unt şi alte grăsimi, porumb, icre negre, ovăz, maşini cu aburi, papură, legume verzi, clei de peşte, animale cornute mari, diverse alte articole.

Prin activitatea sa, portul Tulcea a avut o influenţă benefică asupra oraşului şi locuitorilor acestuia, contribuind la dezvoltarea economică a oraşului şi îmbunătăţind 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 oraşul-port Tulcea, cât şi asupra vieţii locuitorilor săi, remarcabil fiind faptul că întotdeauna au găsit forţa de a merge mai departe. Dovadă stau documentele de arhivă ce prezintă intensa circulaţie pe Dunăre, schimburile comerciale cu diferitele ţări ale lumii, impresiile de călătorie lăsate de cei care au avut prilejul să ajungă în zonă. Forţa de a merge mai departe a fost dată de prezenţa Dunării şi a portului Tulcea, aceste două elemente care au contribuit pe deplin la dezvoltarea oraşului Tulcea.

Portul, reprezentat de instituţia portuară (Căpitănia portului) şi Căpitanul acesteia, au ocupat un loc important în viaţa locuitorilor oraşului Tulcea. Au fost puncte de reper în viaţa de zi cu zi, o parte dintre locuitorii Tulcei depinzând exclusiv de activitatea portuară, cât şi de modul cum căpitanul acestei instituţii se implica în activitatea desfăşurată în port. Faptul că aici soseau diferite nave, din diferite ţări, nu numai că le-a îmbunătăţit traiul (prin produsele sosite în port), dar le-a schimbat modul de gândire, iar contactul cu persoanele străine, cu alte civilizaţii i-a ajutat să se dezvolte pe plan personal, îmbogăţindu-i sufleteşte.

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 Constanţa.

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 Dănescu[1], 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. Ionescu[2] 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 Măgureanu[3] 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 Bitoleanu[4], 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, *Dicţionarul Geografic, Statistic şi Istoric al Judeţului Tulcea,* Stabilimentul Grafic I. V. Socecu, Bucharest, 1896.

[2] M.D. Ionescu, *Dobrogia în pragul veacului al XX-lea, Geografia matematică, fisică, politică, economică şi 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 şi Marea Neagră. Dobrogea*, Editura Ştiinţifică şi Enciclopedica, Bucharest, 1979; *Istoria Dobrogei*, Ex Ponto, Constanţa, 1998.

[5] ****Studii istorice dobrogene*, (coord. Valentin Ciorbea), "Ovidius" University Press, Constanţa, 2003.

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

Valentin Ciorbea – through his work *Evoluţia 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 româneşti*[12], all of which contribute to a better knowledge of the subject.

Of course, I have to mention *Călători străini despre Ţările 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. Baumann[14] and Aurel Munteanu[15] analyze the evolution of the city of Tulcea from time immemorial to the modern period, when the city was reconstructed.

---

[7] V. Ciorbea, *Evoluţia Dobrogei între anii 1918-1944*, Ex Ponto, Constanţa, 2005.

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

[9] ****Istoria Românilor*, volume VIII, Editura Enciclopedică, Bucharest, 2003.

[10]****Enciclopedia României,* volume II, Ţara Românească, Imprimeria Naţională, Bucharest, 1939.

[11]****Enciclopedia de Istorie a României*, third edition, Meronia, Bucharest, 2000.

[12]****Indicatorul Industriei Româneşti*, Bucharest, 1925.

[13]****Călători străini despre Ţările 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 Ţările Române în secolul al XIX-lea*, New Series, Vol. I and vol. II, Romanian Academy Publishing House, Bucharest, 2005.

[14] V.H. Baumann, *Schiţă privind evoluţia 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 Postelnicu[16].

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 Găvenea[17] – in his work *Amintiri şi 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 judeţului 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 Dumitraşcu[19], Lascu Stoica[20], Valentin Ciorbea[21] – 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. Baumann[22] 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 şi imagini din Tulcea de odinioară*, Şcoala XXI, Tulcea, 2004.

[18] ****Ghid Turistic al judeţului Tulcea,* Editura Cartografică S. C. Shubert & Franzke S.R.L., Cluj Napoca, 2011.

[19] G. Dumitraşcu, *Dezvoltarea economică a Dobrogei până la 1878 şi problema apariţiei proletariatului*, in "Revista de Istorie", Tome 31, Issue 6, Academy Publishing House, Bucharest, 1978.

[20] L. Stoica, *Din istoricul industriei româneşti interbelice. Principalele componente ale ramurilor de profil din Dobrogea (I-II),* in "Pontica", XIX-XX, National History and Archaeology Museum Constanţa, 1986-1987.

[21] V. Ciorbea, *Aspecte ale situaţiei Dobrogei la sfârşitul primului război mondial*, in "*Anuarul Institutului de Istorie şi 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, Iaşi, 1984; *Evoluţia Dobrogei între 1918-1944,* Ex-Ponto, Constanţa, 2005.

[22] V.H. Baumann, *Schiţă privind evoluţia 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 Franga[23], Petru Vulcan[24] 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 Limona[25], in his book - *Populaţia Dobrogei în perioada interbelică*, analyses the dynamic of the population of Tulcea County and city.

Concerning education in Tulcea, the book of Professor Mihai Albotă[26] (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. Atanasiu[27], prof. Virginia Dima, prof. Aurel Munteanu[28], Apostol D. Culea[29] 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 Constanţa. Professor Lascu Stoica[30]

---

[23] V.H. Baumann, Raluca Elena Petrov, Elena Franga, *Instituţia prefectului – Judeţul Tulcea, trecut şi prezent*, Celebris, Constanţa, 2012.

[24] P. Vulcan, *Albumul Naţional al Dobrogei 1866-1877-1906*, Tipografia regală, Piaţa Palatului Regal, Bucharest, 1906.

[25] R. Limona, *Populaţia Dobrogei în perioada interbelică*, on-line publishing house Semănătorul, Tulcea, 2009.

[26] M. Albotă, *Istoria învăţământului tulcean de la începuturi până în anul 2007*, Şcoala XXI Tulcea, 2008.

[27] I.C. Atanasiu, *Expunerea privind situaţia învăţământului din judeţ*, 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 Şcoalelor, Bucharest, 1928.

[30] L. Stoica, *Mărturii de epocă privind istoria Dobrogei (1878-1947)*, vol. I (1878-1916), Biblioteca Tomitană II, MINA Constanţa, 1999; *Presa dobrogeană şi idealul unităţii naţionale româneşti*, in “Revista muzeelor şi monumentelor”, issues 9-10, Consiliul Culturii şi Educaţiei 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 Octavian[31]; they wrote a commented and annotated bibliography of the media in Dobrudja.

The study elaborated by the researcher Petru Zaharia[32] 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 Marinache[33] wrote the first monograph dedicated to the first newspaper of Dobrudja, entitled *Steaua Dobrogei*.

The articles by Mădălina Lasca[34] 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 Şcoala secundară Gr. II de Fete Pr. Ileana", "Anuarul Şcoala Profesională de Fete Gr. I", "Anuarul Şcoalei Normale de Învăţători 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 şi adnotată*, Constanţa, 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 oraş", 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 Constanţa" (preserved in the files of the Constanţa 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 Dobrudja 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 Dicţionar 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 Mănucu-Adameşteanu[36], V. H. Baumann[37], Aurora Corhan[38] underline that an important role in the development of the city was played by the Getians' economic

---

[35] ******Marele Dicţionar Geografic al României*, vol. V, Stabilimentul I. V. Socecu, Bucharest, 1902.

[36] Gh. Mănucu-Adameşteanu, *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 informaţie şi cultură geografică. Studii, Cercetări, Comunicări", Year 1, Issue 1, printed by S.C. Tipo-Media 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 Bulgarul[39], Constantin Şerban, Viorica Şerban[40]. 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 Lauterer[41] (1745-1784), who describes the city of Tulcea as *a rather big locality, with a four-tower city....* General Alexandre De Langeron[42] describes the city as *"a very large city, very appealing, very rich, built on the right bank of the Danube".* F.F. Berg[43] describes the cities on the right bank of the Danube in the year 1826.

The work written by Dan Ghinea[44] 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. Dănescu[45], Gheorghe Dumitraşcu[46], 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 vieţii economice din porturile şi schelele Dobrogei în secolele XV-XVII* , in "Peuce", VI, Tulcea, 1977.

[40] C. Şerban, Viorica Şerban, *Rolul economic şi politico-militar al oraşelor din Dobrogea de Nord în secolele XVI- XVIII* , in "Peuce II", Tulcea, 1971.

[41]****Călători străini despre Ţările Române*, Volume X, Part I, Romanian Academy Publishing House, Bucharest, 2000.

[42]****Călători străini despre Ţările Române*, Volume X, Part II, Romanian Academy Publishing House, Bucharest, 2000.

[43]****Călători străini despre Ţările 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, *Dicţionarul Geografic, Statistic şi istoric al Judeţului Tulcea*, Stabilimentul I. V. Socecu, Bucharest, 1896.

[46] Gh. Dumitraşcu, *Dezvoltarea economică a Dobrogei până la 1878 şi problema apariţiei 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 time[47].

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 Bitoleanu[48], Marian Cojoc[49], Lascu Stoica[50], Gheorghe Dumitraşcu, Lavinia Dacia Gheorghe[51], Andreea Atanasiu[52] .

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 Constanţa, 2000.

[48] *Ibidem.*

[49] M. Cojoc, *Dobrogea în rapoartele diplomaţiei europene. Consideraţii geostrategice (1877-1879)*, in "Yearbook of the Museum of Romanian Military Marine", Tome II, 1999, Editura Campaniei naţionale Administraţia Porturilor Maritime Constanţa SA, Constanţa, 2000.

[50] L. Stoica, *Mărturii de epocă privind istoria Dobrogei 1878-1947,* Biblioteca Tomitana, MINA Constanţa, 2000.

[51] Gh. Dumitraşcu, Lavinia Dacia Gheorghe, *Trei documente privind situaţia Dobrogei la 1878*, in "Dobrogea 1878-2008. Orizonturi deschise de mandatul european", (coord. Valentin Ciorbea), Ex Ponto, Constanţa, 2008.

[52] Andreea Atanasiu, *Dobrogea sub administraţia otomană. Constanţa şi Tulcea – studiu de caz*, in "Dobrogea 1878-2008. Orizonturi deschise de mandatul european", (coord. Valentin Ciorbea), Ex Ponto, Constanţa, 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 Antipa[53] 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 Piaţa 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 workshops[54].

---

[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.dacoramanica.ro / accessed on 17.01.2014; *Pescăriile statului din Tulcea*, Imprimeriile Independenţa, Bucharest, 1911, p. 1-10; www.dacoramanica.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 students[55].

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, *Societăţi, Asociaţii, 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.

- “Deşteptarea Dobrogei” (9 November 1892 – August 1893) proposed to contribute to the population’s education process, to fight for their political rights[120].

- “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 Neniţescu.

- “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-Constanţa 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”.*

- “Independenţa 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.

- “Independenţa” (19 February 1912 – 20 November 1913). 25 issues appeared. Periodical with national-liberal views, it criticized the conservative administration of Tulcea, the mayor Ştefan Borş and the coalition Calafeteanu-Lichiardopol[121].

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 şi Adnotată,* Constanţa, 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 Galaţi. 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 Brătianu[58], Raymond Netzhammer[59] 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 oraşului 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 şi Societate în Dobrogea*, Constanţa, Editura Fundaţiei Andrei Şaguna, 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 şi 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 o 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 Bitoleanu[60] presents the evolution and activity of the political parties of Dobrudja. Gheorghe Dumitraşcu[61] presents the activity of the county organizations in Tulcea and Constanţa of the Radical Peasants' Party.

Professor Stoica Lascu[62] 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*, Constanţa, Ex Ponto, 1998.

[61] Gh. Dumitraşcu, *Contribuţii la istoria Dobrogei (1932-1938).Organizaţiile judeţene Tulcea şi Constanţa ale Partidului Ţărănist Radical*, in "Comunicări de Istorie a Dobrogei 2", Constanţa, National History and Archaeology Museum Constanţa, 1983.

[62] L. Stoica, *Politica şi politicienii la Tulcea în perioada modernă. Documentar*, in "Tulcea 1878-1948: memoria unui oraş", Brăila, Istros, 2012; *Contribuţii la cunoaşterea mişcării muncitoreşti dobrogene. Aspecte ale activităţii organizaţiilor Social-Democrate în Perioada Interbelică*, in "Comunicări de Istorie a Dobrogei 2", National History and Archaeology Museum Constanţa, Constanţa, 1983.

For the issues treated in this subchapter, I used the articles written by the researchers from Dobrudja Lascu Stoica[63], 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 Munteanu[65], Valentina Postelnicu[66], Dumitra Mîndru[67], Nistor Bardu[68], Gh. Stanciu[69] 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 Dobrogene din Perioada Interbelică*, in "Comunicări de Istorie 2", Constanţa, MINA Constanţa, 1983.

[68] N. Bardu, *Din istoria învăţământului dobrogean. Învăţământul profesional în perioada interbelică*, în "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 Cojoc[70], Constantin Găvenea[71], Alexandrina Cuţui[72], Lavinia Vizauer[73], Valentina Postelnicu[74] 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 Borandă[75], 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 forţată (1945-1957)*, Constanţa, Editura Muntenia&Leda, 2001; *idem, Repere economico-sociale în Dobrogea primelor decenii postbelice*, in "Studii Istorice Dobrogene", Ovidius University Press, Constanţa, 2003.

[71] C. Găvenea, *Amintiri şi imagini din Tulcea de odinioară*, Şcoala XXI, Tulcea, 2004.

[72] Alexandrina Cuţui, *Catedrala Sf. Nicolae din Tulcea - mărturii istorice*, in "Tulcea 1878-1948: memoria unui oraş", Istros Brăila, 2012.

[73] Lavinia Vizauer, *Recuperarea memoriei oraşului Tulcea prin documente de arhivă şi imagini – vechi şi noi,* in "Tulcea 1878-1948: memoria unui oraş*"*, 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, Constanţa, 2005.

sea, it is based on a long historical past bound to the traditions lost in the mist of times"[76].

Professor Constantin Ardeleanu[77] 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 Dobrudja, 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 Giurcă[79], Constantin C. Giurescu[80], 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. Baicoianu[82], Paul Gogeanu[83], Maria Petru, Marian Sârbu[84], P. Manolescu[85], N. Daşcoviciu[86],

---

[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),* Galați 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 Naționale Administrația 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 Cojoc[87], Ion Aurel[88], Constantin Hlihor[89], Ştefan Stanciu[90], Arthur Tuluş[91], Lt. M. Drăghicescu[92], M.D. Ionescu[93], Andreea Atanasiu[94], Luca Ionescu[95] and I. Colcer, V. Măgureanu[96], L. Băbulescu, Gh. Canja, E. Galser[97] or Dimitrie S. Neniţescu[98].

---

[84] Maria Petru, M. Sârbu, *Consideraţii privind restabilirea suveranităţii statelor riverane Dunării în urma Aranjamentului suplimentar de la Sinaia (august 1938) şi a Acordului suplimentar de la Bucharest (1939),* in "Anuarul Muzeului Marinei Române*",* Tome II, Editura Companiei Naţionale Maritime Constanţa SA, Constanţa, 1999.

[85] P. Manolescu, *Istoricul reglementărilor navigaţiunii pe Dunăre*, Bucharest, 1941.

[86] N. Daşcoviciu, *Regimul Dunării şi al strâmtorilor în ultimele două decenii*, Iaşi, Tipografia Al. Terek, 1943.

[87] M. Cojoc, *Repere cu semnificaţie geostrategică în ţinutul românesc dintre Dunăre şi mare după al doilea război mondial*, in "Anuarul Muzeului Marinei Române*",* Tome IV, Editura Companiei Naţionale Maritime Constanţa SA, Constanţa, 2001.

[88] I. Aurel, *Politica Uniunii Sovietice la Dunărea maritimă în timpul Conferinţei de la Bucharest (21 octombrie – 21 December 1940*), in "Anuarul Muzeului Marinei Române*",* Tome II, Editura Companiei Naţionale Maritime Constanţa SA, Constanţa, 1999.

[89] C. Hlihor, *Armata Roşie în România. Adversar – Aliat – Ocupant, 1940 – 1948,* vol. I, Editura Academiei de Înalte Studii Militare, Bucharest, 1996.

[90] Ş. Stanciu, *România şi Comisia Europeană a Dunării. Diplomaţie. Suveranitate. Cooperare Internaţională,* PAX AURA MUNDI, Galaţi, 2002.

[91] A. Tuluş*, Problema Dunării la Conferinţa de la Paris şi în perioada imediat următoare*, in "Analele Universităţii Dunărea de Jos Galaţi", Series 19, History, Tome VII, Galaţi, 2008; *idem, Cereri şi intenţii interbelice de aderare ale unor state la Comisia Europeană a Dunării*, in "Analele Universităţii Dunărea de Jos Galaţi", Series 19, History, Tome VIII, Galaţi, 2009.

[92] Lt. M. Drăghicescu, *Istoricul principalelor puncte pe Dunăre de la Gura Tisei până la mare şi pe coastele mării de la Varna la Odessa*, Bucharest, 1943.

[93] M.D. Ionescu, *Dobrogia în pragul veacului al XX-lea*, Atelierele Grafice I.V. Socecu, Bucharest, 1904.

[94] Andreea Atanasiu, *Dobrogea sub administraţie otomană. Constanţa şi Tulcea – Studiu de caz*, in "Dobrogea 1878-2008. Orizonturi Deschise de Mandatul European" (coord. Valentin Ciorbea), Ex Ponto, Constanţa, 2008.

[95] L. Ionescu, *Judeţul Tulcea – Dare de seamă prezentată Consiliului Judeţean*, Bucharest, 1904.

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

[97] L. Băbulescu, Gh. Canja, E. Galser, *Contribuţii la studiul istoriei regimului internaţional de navigaţie pe Dunăre*, Editura Ştiinţifică, Bucharest, 1957.

[98] D.S. Neniţescu, *Dunărea şi Dreptul Internaţional Public*, Tipografia lucrătorilor asociaţi Marinescu şi Şerban, 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 port[101].

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 – Galaţi – 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 Judeţului 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 1930-1936[103].

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 question[104].

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.

[101] C. Bondar, Virginia Dima, Eugenia I. Lungu, *Sulina. Monografie*, Volume I, Rawex Coms S.R.L., Bucharest, 2010.

[102] C. Ardeleanu, *op. cit.*, p. 24.

[103] C.A. Cristofor, *Monografia Judeţului 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 Tuluş[105], Constantin Hlihor[106] and Carmen Atanasiu[107]. 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 *Convenţia* – 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 price[108].

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. Tuluş, *România şi neutralizarea Dunării (septembrie 1939-iunie 1940)*, in "Analele Universităţii Dunărea de Jos Galaţi", Series 19, History, Tome VI, Galaţi, 2007; *Dunărea maritimă între Aranjamentul de la Sinaia şi Acordul de la Belgrad (1938-1948),* Galaţi University Press, Galaţi, 2008; *Cereri şi intenţii interbelice de aderare ale unor state la Comisia Europeană a Dunării*, in "Analele Universităţii Dunărea de Jos Galaţi", Series 19, History, Tome VIII, Galaţi, 2009; *România şi neutralizarea Dunării (septembrie 1939-iunie 1940)*, in "Analele Universităţii Dunărea de Jos Galaţi", Series 19, History, Tome VI, Galaţi, 2007.

[106] C. Hlihor, *Armata Roşie în România. Adversar – Aliat – Ocupant, 1940 – 1948,* volume I, Academy Editura Academiei de Înalte Studii Militare, Bucharest, 1996, p. 35.

[107] Carmen Atanasiu, *Navigaţia fluvială română în perioada 23 august 1944 – 1954*, in "Anuarul Muzeului Marinei Române", Tome IV, Editura Companiei Naţionale Maritime Constanţa SA, Constanţa, 2001, p. 116.

[108] I. Alexandrescu, *Economia României în primii ani postbelici (1945-1947),* Editura Ştiinţifică şi Enciclopedică, Bucharest, 1986, p. 38.

Sovromcărbune, Sovrommetal, Sovromgaz, Sovromtractor, Sovromchim, SovromConstrucţia, 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 Judeţean Tulcea al Arhivelor Naţionale, Tulcea, Fonduri:

1. *Fondul Prefectura Judeţului Tulcea, Serviciul administrativ*
2. *Fondul Tribunalul judeţului Tulcea, acte autentice.*
3. *Fondul Căpitănia Portului Tulcea*
4. *Fondul Primăria Oraşului Tulcea, Serviciul administrativ, Serviciul Secretariat, Serviciul Tehnic*
5. *Fondul Consilieratul Agricol Tulcea*
6. *Fondul Tribunalului Judeţului Tulcea*
7. *Fondul Camerei de Comerţ şi Industrie Tulcea*
8. *Fondul Vama Tulcea*
9. *Fondul Partidului Comunist Român, Comitetul Judeţean Tulcea*

Serviciul Judeţean Constanţa al Arhivelor Naţionale, Constanţa, Fonduri:

1. *Fondul Inspectoratul General Administrativ Constanţa*.

I.2. PERIODICE (ziare, reviste şi publicaţii de istorie)

1. *Anuarul Liceului Principele Carol din Tul*cea pe anii şcolari 1918-1919; 1919-1920 şi 1920-1921, Tulcea, Tipografia Dobrogea, 1921.
2. *Buletinul Camerei de Comerţ şi Industrie Tulcea*, între anii 1909-1936.
3. *Buletinul Comunal Tulcea (Organ Oficial al Oraşului),* Anul V, Nr. 8, 1 iulie 1936.
4. *Buletinul Oficial al Camerei de Comerţ şi Industrie Tulcea*, Anul XXVII, Nr. 2, Tipografia Moderna, Tulcea, 1937.
5. *Buletinul Oficial al Judeţului 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 şi Societate în Dobrogea*, Constanţa, Editura Fundaţiei „Andrei Şaguna”, 2010.

CIORTAN, Romeo, *Porturi maritime şi fluviale*, Editura Tehnică, Bucureşti, 1984.

CIOROIU, Constantin, *Călători la Pontul Euxin* , Bucureşti, 1984.

CIORBEA, Valentin, *Evoluţia Dobrogei între 1918-1944*, Editura Ex-Ponto Constanţa, 2005.

CIORBEA, Valentin – coordonator, *Studii istorice dobrogene*, Editura Ovidius University Press, Constanţa, 2003.

CIORBEA, Valentin - coordonator, *Dobrogea 1878-2008. Orizonturi deschise de mandatul european*, Editura Ex Ponto, Constanţa, 2008.

CIOBANU, Radu Ştefan, *Genovezii şi rolul lor în Dobrogea în secolul XIV*, în „Pontica” , nr. 2, Muzeul de arheologie Constanţa, 1969.

COJOC, Marian, *De la reforma agrară la colectivizarea forţată (1945 - 1957*), Editura Muntenia&Leda, Constanţa, 2001.

COJOC, Marian, *Octombrie 1944 în ţinutul dintre Dunăre şi Mare. Noi documente privind ocupaţia sovietică*, în „Anuarul Muzeului Marinei Române”, Tom III/2, Editura Companiei Naţionale Administraţia Porturilor Maritime Constanţa SA, Constanţa, 2000.

COJOC, Marian, *Dobrogea în rapoartele diplomaţiei europene. Consideraţii geostrategice (1877-1879)*, în „Anuarul Muzeului Marinei Militare Române”, Tom II, 1999, Editura Campaniei Naţionale Administraţia Porturilor Maritime Constanţa SA, Constanţa, 2000.

COJOC, Marian, *Repere cu semnificaţie geostrategică în ţinutul românesc dintre Dunăre şi mare după al doilea război mondial*, în „Anuarul Muzeului Marinei Române*”,* Tom IV, Editura Companiei Naţionale Maritime Constanţa SA, Constanţa, 2001.

COJOC, Marian, *Repere oconomico-sociale în Dobrogea primelor decenii postbelice*, în „Studii Istorice Dobrogene”, coord. Valentin Ciorbea, Editura Ovidius University Press, Constanţa, 2003.

COLCER, Iosif; MĂGUREANU, Viorel, *File din Istoria Dobrogei*, Inspectoratul Pentru Cultură Al Judeţului Tulcea, Tulcea, 1998.

COTEŢ, Petru; POPOVICI, Ion; SIMION, Gavrilă, *Ghid turistic al judeţului Tulcea*, Bucureşti,1975.

CULEA, Apostol D., *Dobrogea*, Editura Casei Şcoalelor, Bucureşti, 1928.

DĂNESCU, Grigore Gr., *Dicţionarul Geografic, Statistic şi Istoric al Judeţului Tulcea*, Editura Stabilimentul Grafic I. V. Socecu, Bucureşti, 1896.

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

GHINEA, Dan, *Enciclopedia Geografică a României,* Ediţia a III-a revăzută şi adăugită, Editura Enciclopedică, Bucureşti, 2002.

IONESCU, M. D., *Dobrogia în pragul veacului al XX-lea*, Atelierele Grafice I. V. Socecu, Bucureşti, 1904.
NETZHAMMER, Raymond, *Arhiepiscop în România*, Buzău, Atelierul Tipografic Catolic, 1994.
RĂDULESCU, Adrian; BITOLEANU, Ion, *Istoria Dobrogei*, Editura Ex-Ponto, Constanţa, 1998.
STĂNESCU, Adrian, LASCU, Stoica, *Mărturii documentare privind ocupaţia puterilor centrale în Dobrogea (1916-1918)*, în ”Pontica” , Tom XVII, MINA Constanţa, 1984.

V. LUCRĂRI SPECIALE

ALBOTĂ, Mihai, *Istoria învăţământului tulcean de la începuturi până în anul 2007*, Editura Şcoala XXI Tulcea, 2008.
ANTIPA, Grigore, *Studii asupra pescăriilor din România,* Imprimeria Statului, Bucureşti, 1895.
ANTIPA, Grigore, *Exploatarea în regie a pescăriilor statului*, Imprimeria Statului, Bucureşti, 1905.
ANTIPA, Grigore, *Pescăriile statului din Tulcea*, Imprimeriile Independenţa, Bucureşti, 1911.
ANTIPA, Grigore, *Dunărea şi problemele ei ştiinţifice, economice şi politice*, Academia Română, Bucureşti, 1921.
ARDELEANU, Constantin, *Comerţul exterior şi navigaţia la Dunărea de Jos. Serii statistice (1881-1900),* Editura Europolis, Galaţi, 2008.
ARDELEANU, Constantin, *Evoluţia intereselor economice şi politice britanice la gurile Dunării (1829-1914),* Editura Istros, Brăila, 2008.
ARDELEANU, Constantin, *Rolul portului Tulcea în comerţul exterior al României moderne (1878-1914),* în “Tulcea 1878-1948: memoria unui oraş”, Editura Istros, Brăila, 2012.
ATANASIU, Andreea, *Dobrogea sub administraţia otomană. Constanţa şi Tulcea – studiu de caz*, în „Dobrogea 1878-2008”, Editura Ex Ponto, Constanţa, 2008.
ATANASIU, Carmen, *Navigaţia fluvială română în perioada 23 august 1944 – 1954*, în „Anuarul Muzeului Marinei Române”, Tom IV, Editura Companiei Naţionale Maritime Constanţa SA, Constanţa, 2001.
AUREL, Ion, *Politica Uniunii Sovietice la Dunărea maritimă în timpul Conferinţei de la Bucureşti (21 octombrie - 21 decembrie 1940*), în „Anuarul Muzeului Marinei Române”, Tom II, Editura Companiei Naţionale Maritime Constanţa SA, Constanţa, 1999.
BAUMANN, Victor Henrich, *Noi mărturii istorice dintr-un sondaj arheologic*, în „Peuce IV”, Tulcea, 1976.

BAUMANN, Victor Henrich, *Schiţă privind evoluţia 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, Constanţa, 2004.

BAUMANN, Victor Henrich, PETROV, Raluca, FRANGA, Elena, *Instituţia prefectului – Judeţul Tulcea, trecut şi prezent*, Editura Celebris, Constanţa, 2012.

BARDU, Nistor, *Din istoria învăţământului dobrogean. Învăţământul profesional în perioada interbelică*, în „Colegiul Pedagogic Constantin Brătescu. Valori ale civilizaţiei româneşti în Dobrogea”, Constanţa, 1993.

BART, Jean, *Cum se dezleagă chestiunea Dunării*?, Chişinău, 1918.

BART, Jean, *Cartea Dunărei*, Biblioteca Ligii Navale, Bucureşti, 1933.

BĂICOIANU, C.I., *Dunărea privire istorică economică şi politică*, Tipografia Eminescu Institutul de Arte Grafice, Bucureşti, 1915.

BONDAR, Constantin, DIMA, Virginia, IACOVICI LUNGU, Eugenia, *Sulina. Monografie*, Volum I, Editura Rawex Coms S.R.L., Bucureşti, 2010.

BORANDĂ, Georgeta, *Porturi dobrogene. Scurt istoric*, în „Analele Dobrogei”, III, Nr.1, Editura Ex Ponto, Constanţa, 2005.

BORDEIU, Puiu, *Crearea primelor structuri legionare în Dobrogea (1932-1933*), în „Studii Istorice Dobrogene”, coord. Valentin Ciorbea, Ovidius University Press, Constanţa, 2003, p. 372-383.

BULGARU-DRESCA M.M., Alexandrescu, *Aspecte ale vieţii economice din porturile şi 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*, Ştefan Borş, o epocă, un destin*, în “Tulcea 1878-1948: memoria unui oraş”, Editura Istros, Brăila, 2012.

CORHAN, Aurora, *De la Aegyssus la Tulcea*, în „Brătescu. Buletin de informaţie şi 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 Judeţului Tulcea (manuscris),* Tulcea, 1938, Biblioteca ICEM Tulcea.

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

DAŞCOVICIU, N., *Regimul Dunării şi al strâmtorilor în ultimele două decenii*, Iaşi, Tipografia Al. Terek, 1943.

DRĂGHICESCU, M., Lt., *Istoricul principalelor puncte pe Dunăre de la Gura Tisei până la mare şi pe coastele mării de la Varna la Odessa*, Bucureşti, 1943.

DIMA, Virginia, MUNTEANU, Aurel, *Liceul Spiru C. Haret Tulcea 100 ani (1883-1983)*, Editura Sport-Turism, Bucureşti, 1983.

DUMITRAŞCU, Gheorghe, *Dezvoltarea economică a Dobrogei până la 1878 şi problema apariţiei proletariatului*, în "Revista de Istorie", Tomul 31, Nr. 6, Editura Academiei, 1978.

DUMITRAŞCU, Gheorghe, *Contribuţii la istoria Dobrogei (1932-1938). Organizaţiile judeţene Tulcea şi Constanţa ale Partidului Ţărănist Radical*, în „Comunicări de Istorie a Dobrogei 2", Constanţa, Muzeul de Istorie Naţională şi Arheologie Constanţa, 1983.

DUMITRAŞCU, Gheorghe, GHEORGHE, Lavinia-Dacia, *Trei documente privind situaţia Dobrogei la 1878*, în „Dobrogea 1878-2008. Orizonturi deschise de mandatul european", Editura Ex Ponto, Constanţa, 2008.

FLAUT, Daniel, *Situaţia pieţei Tulcea în anul 1944 în rapoartele Băncii Naţionale a României*, în "Tulcea 1878-1948: memoria unui oraş", Editura Istros, Brăila, 2012.

GĂVENEA, Constantin, *Amintiri şi imagini din Tulcea de odinioară*, Editura Şcoala XXI, Tulcea, 2004.

GIURCĂ, Ion, *Dunărea în geopolitica puterilor europene în epoca modernă*, în „Anuarul Marinei Militare", Tom IV, Editura Companiei Naţionale Administraţia Porturilor Maritime Constanţa SA, Constanţa, 2001.

GOGEANU, Paul, *Dunărea în relaţiile internaţionale*, Editura Ştiinţifică, Bucureşti, 1970.

GRECEANU, N., *Comisia Europeană a Dunării şi Gurile Dunării*, Marvan S.A.R., Bucureşti, 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 Roşie în România. Adversar – Aliat – Ocupant, 1940-1948*, vol. I, Editura Academiei de Înalte Studii Militare, Bucureşti, 1996.

ION, Sorin Nicolae, *Civilizaţia greacă şi biserica „Buna Vestire" din Tulcea*, în „Îndrumător Pastoral", Anul V, Nr. 5, Episcopia Tulcii, Tulcea, 2013.

IONESCU, Luca, *Judeţul Tulcea – Dare de seamă prezentată Consiliului Judeţean Tulcea*, Bucureşti, 1904.

IONIŢĂ, I. Gh., *Retrospective revoluţionare tulcene (secvenţe 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 oraş”, Editura Istros, Brăila, 2012.

LASCU, Stoica *Contribuţii la cunoaşterea mişcării muncitoreşti dobrogene. Aspecte ale activităţii organizaţiilor Social-Democrate în Perioada Interbelică*, în „Comunicări de Istorie a Dobrogei 2”, Muzeul de Istorie Naţională şi Arheologie Constanţa, Constanţa, 1983.

LASCU, Stoica, *Din istoricul industriei româneşti interbelice. Principalele componente ale ramurilor de profil din Dobrogea (1*), în „Pontica”, XIX, Constanţa, Muzeul de Istorie Naţională şi Arheologie, 1986.

LASCU, Stoica, *Din istoricul industriei româneşti interbelice. Principalele componente ale ramurilor de profil din Dobrogea (II*), în „Pontica”, XX, Constanţa, Muzeul de Istorie Naţională şi Arheologie, 1987.

LASCU, Stoica, *Presa dobrogeană şi idealul unităţii naţionale româneşti,* în “Revista muzeelor şi monumentelor”, nr. 9-10, Consiliul Culturii şi Educaţiei Socialiste, Bucureşti, 1989.

LASCU, Stoica, *Mărturii de epocă privind istoria Dobrogei (1878-1947),* Vol.I (1878-1916), Biblioteca Tomitana II, MINA Constanţa, 1999.

LASCU, Stoica*, Politica şi politicienii la Tulcea în perioada modernă. Documentar*, în “Tulcea 1878-1948: memoria unui oraş”, Editura Istros, Brăila, 2012.

LIMONA, Răzvan*, Populaţia 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 navigaţiunii pe Dunăre*, Bucureşti, 1941.

MATEESCU, Tudor, *Construcţii 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 şi izvoare creştine”, Editura Arhiepiscopiei Tomisului şi Dunării de Jos, Galaţi, 1987.

MĂNUCU-ADAMEŞTEANU, 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 Publicaţii Dobrogene din Perioada Interbelică*, în „Comunicări de Istorie a Dobrogei 2”, Constanţa, Muzeul de Istorie Naţională şi Arheologie Constanţa, 1983.

MUNTEANU, Aurel, *Tulcea*, Editura Sport-Turism, Bucureşti, 1975.

NENIŢESCU, Dimitrie S., *Dunărea şi Dreptul Internaţional Public*, Tipografia lucrătorilor asociaţi Marinescu şi Şerban, Bucureşti, 1903.

POSTELNICU, Valentina, *Societăţi, Asociaţii, 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 Tulceni*, Editura Harvia, Tulcea, 2003.

POSTELNICU, Valentina, *Tulcea în documente de arhivă,* Editura Ex-Ponto, Constanţa, 2006.

PETRU, Maria; SÂRBU, Marian, *Consideraţii privind restabilirea suveranităţii statelor riverane Dunării în urma Aranjamentului suplimentar de la Sinaia (august 1938) şi a Acordului suplimentar de la Bucureşti (1939),* în „Anuarul Muzeului Marinei Române”, Tom II, Editura Companiei Naţionale Maritime Constanţa SA, Constanţa, 1999.

RÂŞNOVEANU, Ion, *Progresele economice ale Dobrogei la sfârşitul secolului al XIX-lea şi începutul secolului al XX-lea*, în „Anuarul Muzeului Marinei Române”, Tom VIII, Editura Companiei Naţionale Administraţia Porturilor maritime Constanţa S A, Constanţa, 2005.

SÂRBU, Marian, *Consideraţii geoeconomice privind importanţa Dunării şi Mării Negre pentru România*, în „Anuarul Muzeului Marinei Militare”, Tom VIII, Editura Companiei Naţionale Administraţia Porturilor Maritime Constanţa SA, Constanţa, 2005.

STANCIU, Ştefan, *România şi Comisia Europeană a Dunării. Diplomaţie. Suveranitate. Cooperare Internaţională*, Editura PAX AURA MUNDI, Galaţi, 2002.

STANCIU, Marin, *Aspecte economice şi social-politice dobrogene din anii 1918-1920*, în „Comunicări de Istorie a Dobrogei”, Constanţa, Muzeul de Istorie Naţională şi Arheologie Constanţa, 1980.

STANCIU, Gh., *Şcoala şi doctrinele pedagogice în secolul XX,* Bucureşti, Editura Didactică şi Pedagogică, 1995.

STĂNICĂ, Aurel, *Tulcea. Un centru economic la Dunărea de Jos în secolul al XVI-lea,* în „Peuce”, S. N., (XV), Tulcea, 2004.

ŞEITAN, Octav O., *Date statistice: (1928–1931), judeţul Constanţa, Caliacra, Durostor şi Tulcea,* Tipografia lucrătorilor asociaţi, Constanţa.

ŞERBAN, C., ŞERBAN, Viorica, *Rolul economic şi politico-militar al oraşelor din Dobrogea de Nord în secolele XVI-XVIII*, în „Peuce II”, Serie Veche, Tulcea, 1971.

ŞOPOV, Dumitru, *Viaţa culturală a românilor din Dobrogea până la 1878*, în „Steaua Dobrogei”, nr. 2, Editura Harvia, Tulcea, iunie 1999.

TULUŞ, Arthur, *Problema Dunării la Conferinţa de Pace de la Paris şi în perioada imediat următoare*, în „Analele Universităţii Dunărea de Jos Galaţi”, Seria 19, Istorie, Tom, VII, Galaţi, 2008.

TULUŞ, Arthur, *Cereri şi intenţii interbelice de aderare ale unor state la Comisia Europeană a Dunării*, în “Analele Universităţii Dunărea de Jos Galaţi”, Seria 19, Istorie, Tom VIII, Galaţi, 2009.

TULUŞ, Arthur, *România şi neutralizarea Dunării (septembrie 1939-iunie 1940)*, în „Analele Universităţii Dunărea de Jos Galaţi”, Seria 19, Istorie, Tom VI, Galaţi, 2007.

VASILESCU, C., Grigore, *Dunărea internaţională şi transporturile*, Institutul Naţional Român pentru Studiul Amenajării şi Folosirii Izvoarelor de Energie, Bucureşti, 1931.

VIZAUER, Lavinia, *Recuperarea memoriei oraşului Tulcea prin documente de arhivă şi imagini – vechi şi nou*, în „Tulcea 1878-1948: memoria unui oraş”, Editura Istros, Brăila, 2012.

VOICU, T., COTOVU, B., CONSTANTINESCU, P., *Monografia oraşului Tulcea*, Tulcea, 1928.

VULCAN, Petru, *Albumul Naţional al Dobrogei 1866-1877-1906*, Tipografia regală, Piaţa Palatului Regal, Bucureşti, 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 Naţională şi Arheologie Constanţa, Constanţa, 1980.

ZAHARIA, Petru; GHERASIM, Lenuţa, *Situaţia economică a judeţului Tulcea în anii 1878-1916*, în ”Pontica”, IX, MINA Constanţa, 1984.

ZAMFIR, Dumitru Constantin; GEORGESCU, Octavian, *Presa dobrogeană. Bibliografie comentată şi adnotată*, Constanţa, 1985.

VI. SURSE WEB

www.dacoromanica.ro
www.digibuc.ro

ISBN: 978-606-775-095-9

Progresele orașului port Tulcea între anii 1878 - 1948

Ligia DIMA

Institutul de Cercetări Eco-Muzeale "Gavrilă Simion" Tulcea

BIBLIOTECA ISTRO-PONTICĂ
Seria ISTORIE
1

Ligia DIMA

Progresele orașului port Tulcea între anii 1878 - 1948

Tulcea
2015