

**ASPECTE ALE TURISMULUI LA EFORIE NORD ȘI EFORIE SUD (1878-1941)**

Gabriela TĂNASE\*

**ASPECTS OF THE TOURISM AT EFORIE NORD AND EFORIE SUD (1878-1941)****Abstract:**

*This study aims to reveal some aspects of the development of tourism in the resorts from Eforie Nord and Eforie Sud between 1878 and 1941. The historiographical approach plans to present the tourism from 1878, when Dobruđa was reinstated to Romania, until 1941, the year Romania entered WWII.*

*Eforie Nord owes its origins to the Techirghiol Lake. The lake here favoured also the development of Eforie Nord, Techirghiol and Eforie Sud, further advantaged by having access both to the sea and to the lake. The development of the two resorts was made possible through private initiative but also through the involvement of local and central authorities.*

*The tourism has been instrumental in the development of the touristic area around this lake with therapeutic effects, named Techirghiol.*

\*

**Keywords:** *Eforie Nord, Techirghiol, The Eforia of Civilian Hospitals, sanatorium, treatment, heliomarina cure, Roumanian Spa Congress*

**Cuvinte cheie:** *Eforie Nord, Techirghiol, Eforia Spitalelor Civile, sanatoriu, tratament, cură heliomarină, Congres balnear român*

**Eforie Nord** își datorează obârșia lacului Techirghiol. Existența lacului a favorizat dezvoltarea stațiunilor Eforie Nord, Techirghiol și Eforie Sud, care au avantajul îmbinării factorilor de litoral cu cei oferți de lacul Techirghiol. Prezența Eforiei Spitalelor Civile, ca proprietară a unei părți importante dintre lac și litoral, cât și deosebita preocupare pentru amenajarea unor sanatorii de tratament cu regim de funcționare bine stabilit, au făcut ca denumirea de „Eforie” să se împământenească<sup>1</sup>.

În anul 1894, Eforia Spitalelor Civile din București a construit un sanatoriu în care erau internați bolnavi reumatici, anterior cazați în corturi. Această clădire a constituit nucleul viitoarei stațiuni Eforie Nord care, din punct de vedere administrativ, a aparținut de comuna Techirghiol până în anul 1933<sup>2</sup>. Terenul pe care s-a construit sanatoriul era „cu totul arid, aproape fără nici o vegetație, fără nici un adăpost”; în următorii 2-3 ani zona și-a schimbat aspectul prin plantații de salcâmi și pini. În 1894, terenul viitoarei așezări era deja parcelat<sup>3</sup>.

În anul 1901 s-a construit stabiliment sanatorial pentru copii, iar în 1908 – primele vile. Totuși, între anii 1900-1920, stațiunea nu a cunoscut o dezvoltare prea mare, majoritatea celor sosiți la tratament locuind în corturile instalate pe marginea lacului.

\* Profesor.

<sup>1</sup> E. Berlescu, *Stațiunile balneare de-a lungul timpului și astăzi*, Editura Medicală, București, 1971, p. 15.

<sup>2</sup> N. Ursu, *Din istoricul stațiunii Eforie Nord*, în „Litoral”, XII, nr. 1158, 29.06, 1982, p. 3.

<sup>3</sup> G. Andronic, M. Neațu, A. Rădulescu, S. Lascu, *Litoralul românesc al Mării Negre*, Editura Sport-Turism, București, 1981, p. 69.

După Primul Război Mondial Eforie Nord s-a dezvoltat mai mult ca stațiunea balneară. Acum începe construcția de vile: „Rita”, „Magda”, „Flora”, „Buzdugan”, „Tilea”, „Don”, precum și a stabilimentelor de băi. Tot în această perioadă începe și construcția unui cazinou, locul preferat de distracție pentru protipendada vremii. Între 1927-1929 Academia Națională de Educație Fizică și Sport a construit căminul A.N.E.F., iar în anul 1929 se ridică vilele „1 Mai” și „Enescu”. Din 1927 va începe organizarea unor tabere de vară moderne și sistematizate, sub denumirea „Prietenii Mării”.

Societatea mutilaților și invalizilor de război a construit între 1930-1931 hotelul „Neptun”, iar în 1934 hotelul „Belona”. Spre sfârșitul perioadei interbelice, capacitatea stațiunilor se ridică la circa 1.500 de locuri, la care se adaugă și circa 800 de locuri în corturile instalate, pe timpul sezonului, de Societatea „Prietenii Mării”<sup>4</sup>.

Dezvoltarea stațiunii a avut un ritm lent, care nu era pe măsura excepționalelor ei calități curative heliomarine, la care se adăuga și așezarea sa în imediata apropiere a apelor lacului Techirghiol; nici chiar construirea liniei ferate Constanța-Eforie Sud, în anul 1927, nu a contribuit prea mult la intensificarea procesului de dezvoltare și modernizare a stațiunii, totul fiind lăsat la atitudinea inițiativei particulare<sup>5</sup>.

La 1 noiembrie 1933 a luat ființă „comuna urbană Eforie”. Noul statut impunea multiple și urgente sarcini de ordin administrativ și edilitar, care reclamau trecerea urgentă la lucrări de înfrumusețare și amenajări funciare. Erau necesare lucrări de canalizare, electrificare, îndiguirea și consolidarea malurilor, mutarea căii ferate (care trecea pe malul mării, printre vile) și întocmirea unui plan general de sistematizare și parcelare a loturilor, întreținerea rețelei de străzi (10 km), acestea nefiind încă nici asfaltate, nici pavate, ci doar stropite cu reziduuri de păcură<sup>6</sup> pe perioada verii.

Încă de la început Primăria acordă un rol important *construcțiilor turistice*. Astfel, în 1935, când Societatea „Movilă-Techirghiol” solicită autorizație pentru planurile de construcție ale Cetății pe nisip, Primăria le vizează imediat<sup>7</sup>.

În 1936 este elaborat „Regulamentul pentru construcțiuni și alinieri al orașului Eforie”, iar în 1939 este adoptat și un amplu plan de sistematizare a stațiunii – neaplicat, însă, din cauza izbucnirii războiului mondial.

În 1938 este scoasă în afara zonei de faleză linia de cale ferată ce șerpuia pe malul mării (gara se afla în spațiul de astăzi al Grădinii „Junion”) și se amenajează bulevardul Tudor Vladimirescu, iar apa curentă este introdusă, după 1936 stațiunea beneficiind de instalațiile de forță ale uzinei electrice locale<sup>8</sup>.

În 1935, lângă sanatoriul „Grand” (ridicat în 1909), este construit și un stabiliment de băi calde, iar în același an, Societatea „Movilă-Techirghiol” construiește așa-numita „Cetate pe nisip”, destinată sejurului familiei regale<sup>9</sup>.

În 1935 numărul vilegiaturiștilor era aproape 1.000.

În vara anului 1936 ziarul „Dobrogea jună” scria: „Un apreciazabil număr de vilegiaturiști s-a îndreptat spre Eforie, unde se speră că anul acesta să avem un număr mare de vizitatori, cu mult mai mare ca anul trecut. Până în prezent au venit câteva colonii școlare și studențești care și-au instalat corturi pe malul mării. Mai multe vile au fost închiriate pe tot timpul sezonului de diferite societăți culturale și sportive. La tabăra O.N.E.F. se fac intense pregătiri de amenajare a terenurilor, a locuințelor și se pun la punct corturile în care vor fi adăpostiți studenții”<sup>10</sup>.

<sup>4</sup> A. Rădulescu, S. Lascu, P. Hașotti, *Constanța. Ghid de oraș*, Editura Sport-Turism, București, 1985, p. 171.

<sup>5</sup> I. Dunăreanu, M. Cristescu, *Eforie Nord, Eforie Sud, Techirghiol*, Editura pentru Turism, București, 1974, p. 15.

<sup>6</sup> N. Ursu, *op. cit.*, p. 3.

<sup>7</sup> Serviciul Județean al Arhivelor Naționale Constanța (S.J.A.N.C.), Fond Primăria Eforie Nord, dosar 31/1935-1936, f. 1, 3, 4, 5, 6.

<sup>8</sup> G. Andronic, M. Neațu, A. Rădulescu, S. Lascu, *op. cit.*, p. 72.

<sup>9</sup> A. Rădulescu, S. Lascu, P. Hașotti, *op. cit.*, p. 172.

<sup>10</sup> \*\*\* *Au început să sosească vilegiaturiștii*, în „Dobrogea jună”, XXXII, nr. 150-151, 4 iulie 1936, p. 1.

Reclama stațiunii era făcută de către Primărie. Administrația locală cheltuia sume importante pentru a face stațiunea cunoscută. Din contul de gestiune pe anul financiar 1938-1939 aflăm că suma de 12.999 lei era prevăzută spre a fi cheltuită de Primărie „pentru publicațiuni și propagandă pentru stațiune”<sup>11</sup>.

Grija ediliilor era îndreptată spre *siguranța turiștilor*. Astfel că Primăria prevedea, în 1938, suma de 1.528.617 lei pentru plata personalului de la salvare și a subvenției pentru societatea Salvamar<sup>12</sup>. Atât siguranța turiștilor, cât și siguranța stabilimentelor de băi erau importante pentru autoritățile locale. Plata salariului paznicului de la băile de nămol ale stațiunii era asigurată prin ordonanță de plată efectuată de către Primărie<sup>13</sup>.

Eforie Nord dispunea de o plajă lungă de 3 km și lată de 100 de m, fiind la o distanță de 14 km de Constanța. Până în anul 1941 stațiunea continuă să fie alcătuită numai din vile și stabilimente de băi, populația sa permanentă fiind formată numai din paznici, personalul de înregistrare al vilelor și al instituțiilor.

**Eforie Sud** este situată la 4 km sud față de Eforie Nord, la 18 km de Constanța și la 25 km de Mangalia, fiind așezată pe un pînten calcaros, între faleza mării și lacul Techirghiol. Apariția stațiunii este intrinsec legată de procesul de valorificare balneară a lacului Techirghiol, la începutul secolului XX, iar apoi – în perioada interbelică, cu precădere – și a plajei mării.

În zona actuală a localității, până la finele secolului al XIX-lea, nu se aflau decât pășuni și culturi agricole; pe locul de astăzi al Poștei se aflau doar o stână și un grajd. Lipsa apei potabile (resimțită până în 1950, când s-a dat în exploatare un puț adânc de 475 m) făcea improprii încercările de formare a unei așezări umane<sup>14</sup>. Majoritatea terenurilor aparțineau proprietarului Ion Movilă care, sesizând valoarea terapeutică a lacului Techirghiol, își parcelează moșia în anul 1898. Așadar, stațiunea Eforie Sud a luat ființă în 1898. Inițiativa se datorează lui Ion Movilă care a înființat o societate anonimă pe acțiuni numită „Movilă-Techirghiol”, începând construirea a două hoteluri, Hotelul „Movilă” și Hotelul „Băi”: Hotelul „Movilă”<sup>15</sup>, „o clădire monumentală, cu parter și două etaje”, 80 de camere și o impresionantă sală de teatru, construit pe platou, spre mare, a fost inaugurat în 1904. Hotelul „Băi” avea parter și etaj, 50 de camere și stabiliment de băi calde; era amplasat pe malul lacului Techirghiol, inaugurarea având loc în 1903. Aceste două clădiri au constituit nucleul viitoarei stațiuni. Stațiunea a fost numită la început Movilă, apoi Carmen Sylva (1920-1948)<sup>16</sup>.

În perioada 1903-1948 s-au înălțat circa 50 de vile și stabilimente hoteliere și balneare, stațiunea căpătând renume european până la Primul Război Mondial.

În 1909 Eforia Spitalelor Civile din București a pus bazele viitorului Sanatoriu T.B.C.

Un prospect din anul 1912 anunța pe vilegiaturiiștii vremii că „la 20 mai se deschide Hotel Popovici, început în anul 1909, în apropierea lacului Techir-Ghiol, la „Băile Movilă”, cu o siheație splendidă, având vederea mării de trei părți, iar în o parte plantația de salcâmi a statului (...) și în care pădure s-au aranjat chioșcuri, jocuri de tenis, popici, leagăne, alee cu bănci și mese (...); alături cu Hotelul, pe malul mării, un restaurant splendid...”. Din același prospect aflăm că „sezonul se împarte în trei serii și anume: seria I-a de la 20 mai la 20 iunie; seria a II-a de la 21 iunie la 21 iulie; seria a III-a de la 22 iulie la 22 august; iară de la 22 august pînă în septembrie, odăile se închiriază cu ziua. Pentru comunicație și transport între hotel și Constanța, pentru excursii și conducerea la băi, Direcțiunea pune la dispoziția selectei sale clientele un elegant, solid și încăpător automobil (limousină), marca „Vivinus”, și un breck cu cai”. Și o ultimă înștiințare: „lumânări și săpun se află în hotel cu prețuri convenabile”. Acest prospect se dorea a fi un fel de ghid pentru vizitatorii stațiunii Eforie Sud<sup>17</sup>.

<sup>11</sup> S.J.A.N.C., Fond Prefectura Constanța, dosar 82/1938, f. 28.

<sup>12</sup> *Ibidem*, dosar 82/1938, f. 30.

<sup>13</sup> S.J.A.N.C., Fond Primăria Eforie Nord, dosar 4/1939, f. 2.

<sup>14</sup> G. Andronic, M. Neațu, A. Rădulescu, S. Lascu, *op. cit.*, p. 81.

<sup>15</sup> A. Lăpușan, Ș. Lăpușan, *Techirghiol pentru Europa. 1899-1999*, Editura Alma, Galați, 1999, p. 128.

<sup>16</sup> C. Cioroiu, *Stațiunea Eforie Sud de-a lungul anilor*, în „Litoral”, XI, nr. 1125, 20 septembrie, 1981, p. 3.

<sup>17</sup> *Idem*, *La Mare, în 1912*, în „Litoral”, V, nr. 464, 1 august, 1975, p. 3.

În perioada interbelică funcția stațiunii se conturează tot mai mult, fiind considerată cea mai luxoasă și căutată stațiune estivală românească. În 1921, doctorul George Ulrieru scria: „Stațiunea Carmen Sylva, garanție faptului că se găsește chiar la țărmul mării, grație sanatoriilor ei maritime, frumoaselor vile și hoteluri confortabile și stabilimentului de băi Movilă, este una dintre cele mai frumoase stațiuni balneare și climaterice”<sup>18</sup>.

În 1924 Societatea „Movilă-Techirghiol”, cu sediul la București, deținea aici trei hoteluri, unul dintre ele având la parter stabilimentul pentru băi. În 1925 s-a construit un cazinou și 75 de vile noi<sup>19</sup>; asistăm la o dezvoltare tot mai intensă sub aspect edilitar. În 1927 localitatea a devenit comună independentă de Tuzla. În 1928 a fost recunoscută ca stațiune balneară, iar în 1929 i s-a atribuit statutul de oraș. Călea ferată Constanța - Eforie Sud a fost dată în exploatare la 5 iunie 1927. Studii privind construcția acestei linii fuseseră începute încă din anul 1906 însă, datorită unor împrejurări vitrege, lucrările au fost oprite când terasamentele se executaseră mai mult de jumătate. Această linie ferată avea ramificație către Techirghiol și Eforie Nord. La puțin timp de la darea în exploatare a liniei ferate, au început să se constate beneficiile aduse: „Sezonii sunt scutiți de supliciu înghițirii prafului și zdruncinăturii de pe șosea ... atât bogatul, cât și săracul se urcă seara de la București în vagonul de Carmen Sylva (Movilă) și dimineața la orele 8 se dă jos pe un peron curat și spațios în stația Carmen Sylva, la o palmă de loc de lac, mare, băi și de camera angajată”<sup>20</sup>.

Construcțiile particulare s-au înmulțit ca urmare a calităților stațiunii, datorate atât beneficiilor curei helio-marine și apropierii de apele și nămolul lacului Techirghiol, cât și ușurinței transportului dintre Constanța sau București și Eforie Sud. În 1931 existau nu mai puțin de 318 vile și 23 hoteluri, totalizând 4.000 de camere; numărul turiștilor înregistrați era de 24.600, între care figurau și numeroși străini (2.250 polonezi, 1.400 germani, 195 francezi, 105 italieni ș.a.)<sup>21</sup>. Tot în anul 1931 stațiunea este gazda celui de-al X-lea Congres balnear român, la care au participat și specialiști străini.

În deceniul patru al secolului XX, pe lângă vile și hoteluri, s-a înălțat și un important stabiliment balnear, Sanatoriul Militar Maritim.

În sezonul 1931 stațiunea cunoștea un aflux neașteptat de vizitatori. Cele trei stabilimente de băi calde – Societatea „Movilă-Techirghiol”, Sanatoriu Militar Maritim, Sanatoriul C.T.C – lucrau peste capacitate<sup>22</sup>. Regulamentul băilor era următorul: „nu este permisă intrarea pe coridorul băilor decât persoanelor cărora le vine rândul de a lua baia. Onorații clienți sunt rugați a asista la curățirea și prepararea băiei, astfel administrația nu va putea lua în considerație nici o plângere făcută contra băeașilor. Durata unei băi nu poate să depășească ora fixată pe bilet, în care timp intră curățirea și prepararea băiei. Ora se va socoti după ceasornicul oficial al stabilimentului de băi. Se interzice ca două persoane să ia baia în aceeași cabină, sau una după alta în aceeași apă. Se permite excepțional ca o persoană adultă și un copil până la 7 ani să ia baia împreună, percepându-se taxele suplimentare conform tarifului băilor”<sup>23</sup>.

În perioada 1932-1938 vizitatorii Eforiei Sud mai erau cazați în corturi de către Societatea „Prietenii Mării”.

Autoritățile stațiunii s-au preocupat de modernizarea acesteia prin efectuarea unor lucrări edilitare de primă necesitate cum ar fi: alinierea străzilor, pavarea arterelor principale, „petrolarea străzilor, astfel că norii de praf de anii trecuți nu mai încarcă atmosfera stațiunii”. S-au făcut, de asemenea, eforturi pentru aducerea apei potabile în stațiune. Primarul stațiunii, prof. dr. N. Ghiorghiu, a făcut eforturi pentru a mări veniturile localității din concesionarea jocurilor de noroc pe timpul sezonului estival. Aceste venituri erau destinate pentru aducerea apei potabile în stațiune. Era nevoie de o canalizare modernă, dar puterea financiară a edililor,

<sup>18</sup> G. Ulrieru, *Lacul Techirghiol*, în „Analele Dobrogei”, II, nr. 2, aprilie-iunie, 1921, p. 203.

<sup>19</sup> A. Rădulescu, I. Lascu, P. Hașotti, *op. cit.*, p. 174; A. Lăpușan, I. Lăpușan, *op. cit.*, p. 131.

<sup>20</sup> \*\*\* *Dobrogea ...*, 1928, p. 450.

<sup>21</sup> G. Andronic, M. Neațu, A. Rădulescu, S. Lascu, *op. cit.*, p. 84.

<sup>22</sup> C. Cioroiu, *op. cit.*, p. 3.

<sup>23</sup> A. Lăpușan, Ș. Lăpușan, *op. cit.*, p. 117.

În 1932, era doar de a construi o fântână arteziană<sup>24</sup>. De iluminatul electric beneficiau majoritatea vilelor și toate sanatoriile. Din Bugetul și Conturile de gestiune ale orașului Carmen Sylva pe anul 1932 reies următoarele taxe: taxe pe vizitatori în stațiunile balneare și climaterice (135.000 lei), taxe pentru călători la hoteluri (500 lei)<sup>25</sup>; cotizațiunea Comisiei Balneo-Climatice pentru iluminat și lucrări edilitare. Cheltuieli pentru Fondul de înfrumusețare: pentru construcția și întreținerea drumurilor comunale, pentru amenajări și replantări parcuri și străzi, pentru alimentarea cu apă potabilă a comunei, pentru iluminatul drumurilor de sezon și iarnă<sup>26</sup>.

Primăria se ocupa de crearea infrastructurii necesare turismului. Comisia interimară a orașului Carmen Sylva decide „să se construească de urgență coborâșul carosabil pe faleza mării, din dreptul Străzii Mihail Eminescu, care să fie ușor practicabil, cu o pantă dulce până la plajă”; această decizie este consemnată într-un Proces-verbal din 4 iunie 1933<sup>27</sup>. Nu doar strada care ducea spre plajă intra în sfera de preocupări a Primăriei, ci întreaga rețea de străzi. Se pregătea, încă din primăvară orașul pentru primirea turiștilor. Astfel, la 7 iunie 1935, Primăria Carmen Sylva face comandă de păcură pentru stropitul străzilor<sup>28</sup> (străzile neasfaltate încă erau stropite cu păcură pentru a nu se ridica praful). Această practică nu a dat rezultatele dorite, astfel că în 1939 Primăria începe „împietruirea” șoselelor<sup>29</sup>. Este un început al modernizării stațiunii – una dintre preocupările permanente ale edililor locali.

O altă grijă a edililor era legată de curățenia orașului și, în acest sens, stau licitația pentru darea în antrepriză a ridicării gunoaielor<sup>30</sup> și faptul că mai târziu, în 1938, Primăria avea un *serviciu de salubritate*<sup>31</sup>.

Între îndatoririle Primăriei amintim și eliberarea autorizațiilor pentru construcția și reparația vilelor<sup>32</sup>. Primăria acorda autorizațiile numai cu avizul Comisiei locale a stațiunii<sup>33</sup>, această comisie aparținând Asociației comunelor stațiuni balneo-climatice de pe litoralul dobrogean al Mării Negre. După înființarea Oficiului Național de Turism, Primăria acorda autorizațiile de construcții numai cu avizul acestei instituții. De asemenea, se făceau recomandări cu privire la arhitectura vilelor, care trebuia să aibă fațadele în arhitectură românească<sup>34</sup>. Chiar și pentru construcția unei anexe, tot Primăria elibera autorizație. Spre exemplificare amintim eliberarea autorizației pentru construcția unei bucătării la Restaurantul „Băi”, proprietate a Societății „Movilă-Techirghiol”<sup>35</sup>.

Iluminatul public era tot sarcina Primăriei. În 1935 Primăria socotește un necesar de 15.000 kg motorină pentru iluminat cu curent electric<sup>36</sup>.

*Reclama turistică* a stațiunii era făcută tot de Primărie. Un număr de 15.000 de exemplare de broșuri redactate în limbile franceză, engleză, germană, cu informații utile despre stațiune, erau destinate turiștilor din Europa<sup>37</sup>.

În 1938 Primăria se confruntă încă cu lipsa apei potabile, având numeroase preocupări și inițiative pentru aducerea ei<sup>38</sup>.

Cheltuieli (500.000 lei) pentru achitarea lucrărilor de instalarea luminei electrice în cuprinsul orașului de către Societatea Comunală de Electricitate Constanța (Sc. Ec.)<sup>39</sup> le aflăm

<sup>24</sup> „Revista Băilor” 1932, p. 1.

<sup>25</sup> S.J.A.N.C, Fond Prefectura Constanța, dosar 5/1932, f. 3, 6.

<sup>26</sup> *Ibidem*, f. 12.

<sup>27</sup> S.J.A.N.C., Fond Primăria Carmen Sylva, dosar 4/1933, f. 6.

<sup>28</sup> *Ibidem*, dosar 7/1935, f. 24.

<sup>29</sup> *Ibidem*, dosar 2/1939, f. 7.

<sup>30</sup> *Ibidem*, dosar 4/1933, f. 35.

<sup>31</sup> *Ibidem*, dosar 11/1938, f. 24.

<sup>32</sup> *Ibidem*, dosar 6/1934, f. 2-11.

<sup>33</sup> *Ibidem*, dosar 4/1936, f. 2, 8.

<sup>34</sup> *Ibidem*, dosar 5/1937, f. 9, 32, 44, 73; dosar 3/1938, f. 1.

<sup>35</sup> *Ibidem*, dosar 2/1939, f. 28.

<sup>36</sup> *Ibidem*, dosar 7/1935, f. 155.

<sup>37</sup> *Ibidem*, dosar 8/1938, f. 1, 2.

<sup>38</sup> *Ibidem*, dosar 9/1938, f. 98.

din Contul de gestiune al anului financiar 1939-1940. Iluminatul public și privat deservea un număr de 33 de străzi, totalizând un număr de 16.480 metri de rețea electrică<sup>40</sup>. Iluminatul electric se putea face doar cu ajutorul autorităților centrale, reprezentate de Ministerul Afacerilor Externe. Acest fapt este menționat în Raportul nr. 843 din 18 martie 1939 al Primăriei orașului Carmen Sylva către Ministerul Afacerilor Externe, Direcția Exploatărilor Comunale și în corespondența din februarie-iulie 1939 dintre Primărie și minister<sup>41</sup>.

În afară de taxele de cură și turism, prevăzute de legea O.N.T., conform Legii administrative, art.166, în anii 1940-1941, erau stabilite impozite comunale asupra vizitatorilor în stațiunile climatice sau balneare, asupra caselor de joc de noroc, a cluburilor etc, precum și asupra tuturilor localurilor publice, sub orice denumire, unde se practică jocuri de noroc. Vizitator era considerat orice călător care închiriază mai mult de două camere mobilate la hoteluri sau case<sup>42</sup>.

Problema principală cu care se confrunta stațiunea în perioada interbelică a fost aceea a dărâmării falezei. Cele mai grave surpări au avut loc în anii 1930, 1933, 1935, 1938.

Oricum, stațiunea capătă, până la finele perioadei interbelice, alura unei așezări estivale cu renume în rândul stațiunilor de la Marea Neagră.

## BIBLIOGRAFIE

\*\*\* Serviciul Județean Constanța al Arhivelor Naționale; fonduri:

- Fond Primăria Eforie Nord (1933-1950), dosar 31/1935-1936, f. 1, 3, 4, 5, 6; dosar 4/1939, f. 2.
- Fond Prefectura Constanța (1897-1950), dosar 82/1938, f. 28, f. 30.
- Fond Prefectura Constanța (1897-1950), dosar 16/1936-1945, f. 42, f. 46-51, f. 56, f. 73.
- Fond Prefectura Constanța (1897-1950), dosar 5/1932, f. 3, 6., 12.
- Fond Primăria Carmen Sylva, dosar 4/1933, f. 6, 35.
- Fond Primăria Carmen Sylva (1929-1950), dosar 6/1934, f. 2-11; dosar 7/1935, f. 24, 155; dosar 4/1936, f. 2, 8; dosar 5/1937, f. 9, 32, 44, 73; dosar 3/1938, f. 1; dosar 8/1938, f. 1, 2; dosar 9/1938, f. 98; dosar 11/1938, f. 24; dosar 2/1939, f. 7, 28.

\*\*\* *Au început să sosească vilegiaturiştii*, în „Dobrogea jună”, XXXII, nr. 150-151, 4 iulie 1936.

\*\*\* *Dobrogea. Cinzeci de ani de vieață românească 1878-1928*, Cultura Națională, București, 1928.

\*\*\* *Modernizarea Carmen-Sylvei*, în „Revista Băilor”, IV, nr. 37, 7-15 august 1932.

ANDRONIC, G., NEAȚU, M., RĂDULESCU, A., LASCU, S. 1981, *Litoralul românesc al Mării Negre*, Editura Sport-Turism, București.

BERLESCU, E. 1971, *Stațiunile balneare de-a lungul timpului și astăzi*, Editura Medicală, București.

CIOROIU, C. 1975, *La Mare, în 1912*, în „Litoral”, V, nr. 464, 1 august.

CIOROIU, C. 1981, *Stațiunea Eforie Sud de-a lungul anilor*, în „Litoral”, XI, nr. 1125, 20 septembrie.

DUNĂREANU, I., CRISTESCU, M. 1974, *Eforie Nord, Eforie Sud, Techirghiol*, Editura pentru Turism, București.

LĂPUȘAN, A., LĂPUȘAN, Ș. 1999, *Techirghiol pentru Europa. 1899-1999*, Editura Alma, Galați.

RĂDULESCU, A., LASCU, S., HAȘOTTI, P. 1985, *Constanța. Ghid de oraș*, Editura Sport-Turism, București.

URSU, N. 1982, *Din istoricul stațiunii Eforie Nord*, în „Litoral”, XII, nr. 1158, 29.06.

ULIERU, G. 1921, *Lacul Techirghiol*, în „Analele Dobrogei”, II, nr. 2, aprilie-iunie.

<sup>39</sup> S.J.A.N. Constanța, Fond Prefectura Constanța (1897-1950), dosar 16/1936-1945, f. 42.

<sup>40</sup> *Ibidem*, dosar 16/1936-1945, f. 56.

<sup>41</sup> *Ibidem*, dosar 16/1936-1945, f. 46-51.

<sup>42</sup> *Ibidem*, dosar 16/1936-1945, f. 73.