

## DOBROGEA ȘI MAREA ÎN PUBLICISTICA TRANSILVĂNEANĂ LA SFÎRȘITUL SECOLULUI AL XIX-LEA

Calitatea de izvor istoric al presei derivă din caracterul său dublu și anume, pe de o parte presa reprezintă o reflectare a întregii problematice a vieții cotidiene a populației, iar pe de altă parte este un produs cultural al societății.

În tendința de a acumula cât mai multe informații asupra subiectului investigat, cercetătorul constată că „unul din cele mai însemnate servicii pe care poate să-l facă ziarul, este acela că îl introduce pe istoric în acel *inefabil* al atmosferei epocii, pe care N. Iorga îl aprecia atât de mult, și care, altfel, e aproape imposibil de surprins”<sup>1</sup>.

Pentru utilizarea judicioasă a presei ca izvor istoric este însă nevoie de un simț deosebit de dezvoltat al realităților cu care se confruntă obiectul de studiu din epoca respectivă și coroborarea cu sursele documentare, în special arhivistice, este necesară pentru a modela în sensul adevărului istoric concluzia finală<sup>2</sup>.

Precizînd caracterul presei românești din Transilvania în ultima pătrime a secolului al XIX-lea, toți cercetătorii au ajuns la concluzia că aceasta a fost o presă militantă, pusă în slujba unor idealuri de libertate socială și mai ales națională care a reușit să pregătească și să fortifice conștiințele românești din ambele părți ale Carpaților în direcția realizării Marii Uniri de la 1918, chiar dacă, în decursul timpului, această presă românească a fost stînjinită de cenzură, tracasată de procese încheiate mai întotdeauna cu amenzi și închisoare pentru redactori și corespondenți și nu de puține ori cu suspendarea ziarului.

Cauza solidarității românești a fost amplificată într-o proporție deosebită de evenimentul major ce s-a produs prin izbucnirea războiului pentru independența României, în contextul cunoscut al crizei orientale.

Periodicele ardelene, mărindu-și tirajele în această vreme, vor informa cititorii asupra mersului evenimentelor, publicînd articole de fond, ediții speciale, știri și comentarii, documente oficiale ale guvernului român, corespondențe de la fața locului, ilustrații de pe cîmpul de luptă, ba chiar creații literare în formă de schițe și poezii. Cînd cenzura devine mai dură redactorii găsesc formule directe, inserînd corespondențe din ziare europene, dar mai ales pe cele favorabile cauzei românești, estom-

<sup>1</sup> Gelu Neamțu, *Presa politică românească — izvor de documentare pentru istoria modernă a Transilvaniei*, în *Sub semnul lui Clio*, Cluj, 1974, p. 406

<sup>2</sup> Gh. Hristodol, *Problema agrară în presa românească din Transilvania*, în *AIAC*, 1973, 16, p. 301—323.

pează simțămintele entuziaste și cu mult discernămint aleg informații precise care nu pot fi contestate de regimul ostil austro-ungar.

În pofida măsurilor vexatorii, publicistica transilvăneană reușește pe deplin să illustreze toate episoadele războiului din Balcani, de la primele lupte pînă la recunoașterea independenței de stat a României de către marile puteri europene, dar în același timp să arate că în toate satele și orașele românești din Ardeal inimile au bătut alături de cele ale ostașilor luptători pe fronturi și că numeroși tineri din Transilvania au trecut munții, în ciuda grănicerilor imperiali, pentru a se înrola voluntari, în timp ce ajutoare bănești au fost strinse în peste 340 de sate din această provincie românească.

Dacă pe tema războiului de independență reflectat în presa transilvăneană s-au scris destule articole<sup>3</sup>, în schimb, mult mai puțină atenție s-a acordat problemelor privind unirea Dobrogei cu România și deschiderea acesteia către mările lumii, situației precare a satelor și orașelor de aici în momentul instituirii administrației românești și eforturilor statului român de a realiza schimbări pozitive în această nouă provincie scăldată de apele Mării Negre.

Acestor teme le consacram rindurile ce urmează, făcînd apel la mărituriile presei ardelenene, e adevărat, uneori, fragmentare, dar care beneficiază de multe ori de spontaneitatea contactelor directe cu oameni, locuri și evenimente de pe un tărîm mai îndepărtat, dar întotdeauna încărcat de năzuințe și visuri comune, căci simțirea națională le împletește destinul oamenilor din spațiul carpato-danubiano-pontic.

Cu nerăbdare nedisimulată, încă din 13/25 iulie 1878, *Gazeta Transilvaniei*, editată la Brașov, se grăbește să publice acele puncte ale tratatului de la Berlin relative la România, subliniind în special art. 46 care prevede că „Insulele care formează Delta Dunării, precum Insula Șerpilor, sangeacul Tulcei, cuprinzînd districtele Kilia, Sulina, Mahmudia, Isaccea, Tulcea, Măcin, Babadag, Hirșova, Custenge, Medgidia sint alipite României“.

Deși România a fost sprijinită în aspirațiile ei fundamentale de către opinia publică occidentală, căci se impusese prin hotărîrea, tenacitatea și eroismul soldaților și populației, interese expansioniste ale țarismului rus puneau în primejdie năzuința dobrogenilor de unire cu patria mamă. Cu îngrijorare ziarul relatează: „Credeam că vom fi scăpați de armata rusească, însă trupele care ne părăsesc, sînt înlocuite cu altele noi. Portul nostru este plin cu artilerie, muniție, bombe și obuze“<sup>4</sup>. După două săptămîni revine, scriind că întîrzieră „tregerii noastre în Dobrogea ne-a inspirat încă de multe ori temeri“ că Rusia ridică noi dificultăți în această cale prin cererea de a ocupa un însemnat teritoriu strategic, cerere contrară tratatului de la Berlin.

Nădejdea reapare cînd intervine schimbul de note între M. Kogălniceanu, ministrul de externe român, și baronul Stuart, ministrul Rusiei

<sup>3</sup> A se vedea printre altele Liviu Maior, *Transilvania și războiul de independență*; Stelian Mîndruț, *Oglindirea războiului de independență în presa românească din Transilvania*, în *Biblioteca și învățămîntul* 1977, 3; Alex. Abrudan, în *Mitropolia Ardealului*, 1977, nr. 4—6, p. 312—318.

<sup>4</sup> *GazTrans*, 1878, 41, nr. 76, 6 oct./24 sept., p. 3.

la București, în urma căruia armatele ruse promit să se retragă din Dobrogea.

O bucurie mărturisită deschis e prezentă în articolul de fond intitulat „Luarea în posesiune a Dobrogei“, prin care se anunță că „trezirea armatei române în Dobrogea este a se considera deja ca un fapt implinit. Ziua de ieri a fost destinată de a figura în istorie căci de la acea zi se va data anexarea provinciei transdunărene de către statul român“. Rusia a trebuit să cedeze, căci atît Viena, Parisul, Londra și chiar Berlinul n-au văzut cu ochi buni cum Petersburgul după ce a luat Basarabia de la români, dorea să le ia și Dobrogea. „Luarea în posesiune a Dobrogei și a gurilor Dunării de către români este un fapt de cea mai mare importanță nu numai pentru România, ci și pentru întregul Orient european... Este în interesul bineînțeles al tuturor popoarelor din peninsula Balcanilor, ca România să devină prin noua poziție ce-o ocupă la litoralul Mării Negre și gurile Dunării, un adevărat scut al libertății și civilizației în Orient“. Pentru a nu cădea pradă celor puternici, le revine românilor, elementul cel mai puternic dintre popoarele creștine din Orient, misiunea de a se întări și a păzi această regiune. În încheiere articolul scrie: „Guvernul român a luat toate dispozițiile pentru ca anexarea și administrarea Dobrogei să fie un nou document în fața Europei despre capacitatea și vitalitatea poporului român. Sperăm — spune editorialul din Brașov — și dorum ca rezultatele dobîndite în viitor să satisfacă tuturor așteptările îndreptățite“<sup>5</sup>.

Și „Observatorul“ de la Sibiu, de sub conducerea luminatului publicist și om politic George Barițiu, relatează că în 14/26 nov. trupele și autoritățile române vor intra în Dobrogea, guvernul român dînd dispoziție ca personalul administrativ, financiar, judecătoresc, poștă-telegraf și garnizoanele să fie pregătite pentru a lua în administrare Dobrogea „pentru marea mulțumire a populațiilor locale, care ne așteaptă cu mare nerăbdare“. Considerînd opera deosebit de importantă, autorul sugera că „este neapărat ca nu numai guvernul actual, ci românii în genere și toți oamenii politici ai țării în special să-și facă un crez politic din îngrijirea și ridicarea Dobrogei, pentru că mare rol este menit a juca această provincie, cu litoralul mării și cu gurile Dunării, în viitorul națiunii române“<sup>6</sup>.

Într-o corespondență particulară trimisă din Chiustenge (Constanța) la 19 nov./1 dec., unul din ziaristii Gazetei Transilvaniei informează cititorii despre „frumoasa primire ce avu armata română la debarcarea ei pe teritoriul Dobrogei, mai cu seamă în Tulcea a căror locuitori excelară în această privință. Diferitele naționalități din oraș: români, greci, armeni, bulgari, turci, tătari, evrei și lipoveni se întrecură unii de alții în manifestarea simpatiilor pentru români“. Au fost înălțate arcuiri de triumf decorate cu inscripții în limba română, iar steaguri tricolore au fost abordate peste tot dînd orașului un aspect de mare sărbătoare.

În schimb, în Constanța trupele române încă n-au sosit, ba mai mult: „Un lucru mi se pare straniu, adică, că rușii nu fac nici o pregătire de a părăsi aceste localități, din contra ei lucrează aici cu cea

<sup>5</sup> *Id.* nr. 91, 16/26 nov., p.1.

<sup>6</sup> *Observatorul*, 1878, 1, nr. 93, 18/30 nov., p. 2.

mai mare energie și întăriri, făcînd baterii mari pentru tunuri grele<sup>7</sup>. Suspiciunea și teama față de un fost aliat care și-a călcat cuvîntul dat se pare că încă stăruia în mintea românilor din acele vremi.

Și ziarul „Observatorul” descrie primirea entuziastă făcută armatei și autorităților române pe pămîntul Dobrogei, subliniind că „acest entuziasm de nimeni nu poate fi bănuît, pentru că nimeni n-a fost pe cîlălalt tărîm al Dunării să ne pregătească o asemenea primire”. În continuare se publică integral „Înaltul ordin de zi”, semnat de Carol I, în care se arată că Dobrogea, posesiunea vechilor noștri domni, s-a unit cu România. „Astăzi, voi puneți piciorul pe acest pămînt care redevine țară română. Voi nu intrați în Dobrogea ca și cuceritori, ci intrați ca amici, ca frați, ai unor locuitori care de acum sînt concetățenii voștri”<sup>8</sup>.

Rapoartele telegrafice oficiale, corespondențele și epistolele particulare care vin mereu din Dobrogea vorbesc despre buna și chiar entuziasta primire a trupelor și autorităților românești de către populația locală. O confirmă și adresa omagială a locuitorilor Dobrogei trimisă din Tulcea la 18 nov. către Domnul României, prin care se exprimă iubire și devotament față de țară și ostașul român, precum și speranța că de acum va începe o viață nouă pentru toți, adresă semnată de 500 de oameni reprezentînd colonia română, bulgară, greacă, rusă, musulmană, armeană și izraelită<sup>9</sup>.

Așadar, românii în scurt timp au ocupat tot teritoriul Dobrogei, pînă la linia hotărită de Comisia Europeană, iar guvernul s-a gîndit mai înainte de toate „a asigura Dobrogei o bună justiție, căci mare era setea de o justiție în această provincie” lucru care motivează pe deplin nădejdea că, „departe de a ne îngrijora despre noua noastră posesiune, ne autorizează a zice că niciodată provincia nu și-a schimbat dominațiunea cu mai mare înlesnire și cu mai mare fericire”<sup>10</sup>.

Pentru a adăuga noi argumente la legitimitatea indiscutabilă a unirii Dobrogei cu România, *Gazeta Transilvaniei* din 26 ian./6 febr. 1879 reproduce un articol din periodicul „La République française”, din care cităm: „Românii, luînd în stăpînire Dobrogea, dau probe către musulmanii tătari și pomaci din acea regiune de o lealitate și de generozitate mai presus de orice laudă. În loc de a spolia și deposeda, cum se întimplă în nordul Balcanilor, în Dobrogea li se înapoiază pămînturile și garantează securitatea lor, ceea ce face ca mulți musulmani să se întoarcă la vetrele lor din pribegie din timpul ostilităților militare. Noi felicităm România pentru inteligența și agera imparțialitate”, după care ziarul brașovean completează: „Misiunea ce s-a dat românilor în Dobrogea este de a face să înceteze ostilitățile între diferitele rase ce o locuiesc, de a face să nu mai fie persecutați și persecutori, ci fii buni ai unei și aceleiași țări...”.

Imaginea Dobrogei în momentul preluării ei de către administrația românească, așa cum e zugrăvită în periodicele ardelene, e mai puțin relevantă, dar conturează o situație extrem de dificilă. „Dobrogea, în general, este o țară frumoasă și productivă — se spune într-o corespondență

<sup>7</sup> *GazTrans*, 1878, 41, nr. 94, 26 nov./8 dec., p. 1.

<sup>8</sup> *Observatorul*, 1878, 1, nr. 94, 22 nov. 4 dec., p. 3.

<sup>9</sup> *GazTrans*, 1878, 41, nr. 94, 26 nov./8 dec., p. 2.

<sup>10</sup> *Observatorul*, 1879, 1, nr. 104, 30 dec./11 ian., p. 3.

din Chiustengea din 19 nov./1 dec. 1878 — dar neglijată și dacă guvernul român o va înzestra cu instituții solide și cu o administrație corectă și serioasă, în cel mai scurt timp se va convinge că prin Dobrogea a făcut o bună achiziție<sup>11</sup>, deoarece cheltuielile pentru agricultură și comerț se pot acoperi din veniturile provinciei, căci ea dispune de toate resursele posibile. Corespondentul observă însă că „locuitorii actuali nu sînt suficienți, încît ar fi de dorit ca guvernul în prima linie să se ocupe de chestiunea unei colonizări solide“. Se constată că multe din satele vechi ale Dobrogei sînt complet distruse, iar locuitorii ce se întorc nu găsesc decît cenușa în vatra satelor lor<sup>11</sup>.

Într-o relatare prilejuită de călătoria domnitorului Carol în Dobrogea în octombrie 1879, printre frazele pline de emoție și entuziasm răzbește și imaginea dezolantă a unor localnici: „De la Cernavodă pînă la Chiustenge trenul a trecut prin mai multe sate turcești și tătărești, odată împlinite, astăzi arse și sfărîmate. Din ruinele lor încă alergau puținii locuitori ce au mai rămas spre a zări, spre a saluta măcar în fuga căii ferate pe Suveranul român. Iar femeile și copiii zărind trenul, în semn de respect, se aruncau la pămînt“<sup>12</sup>.

În general imaginea ce stăruia în mintea călătorului din acel timp era că acest loc a fost neglijat, arătînd ca o țară fără stăpîn. Sînt sugestive în acest sens relatările de la fața locului în legătură cu linia ferată Cernavodă—Constanța. Pentru că această descriere pune în lumină o realitate care mărturisește o mentalitate a oamenilor de atunci, redăm cîteva fragmente: „Drumul de fier de la Chiustengea, Medgidia și Cernavodă, aparținînd unei societăți engleze se găsește într-o stare deplorabilă, atît în privința construcțiunii, cit și a mișcării. Cum se vede această societate n-a fost pusă sub nici un control din partea guvernului turcesc. Publicul nu găsește nici o comoditate fie în vagoane, fie în diferite gări. Gara de aici are apariția mai mult a unui șopron sau grajd... Pe toată linia cantoane nu există, plecarea și sosirea e neregulată, d.e. Trenul plin de pasageri așteaptă cite 2 ore la gară căci amplitudinii de la gara extremă nu se află în birou spre a fi anunțați că trenul pornește... Asemenea pornesc fără a da semnalele îndătinate și fără a se interesa de pasagerii, care comit imprudența de a cugeta că sînt pe un drum european și se dau jos la cite o stațiune pentru trebuințele lor naturale... În gară sosit, fiecare pasager trebuie să-și caute singur cotele... să-și bată singur capul cu încărcarea și descărcarea efectelor lor încît nu arareori vezi certuri chiar pipăite între pasageri... Aici te convingi că *englezul se poate și turci*“<sup>13</sup> (subl. G.H.).

Spațiul presei transilvănene e traversat însă de multe știri privitoare la Dobrogea și la Marea Neagră și prezența acestora vrea să demonstreze necesitatea cunoașterii românilor din toate provinciile, solidaritatea lor, năzuințele și demersurile lor spre progres și civilizație.

Un prilej de bucurie și mîndrie națională îl oferă vizita Domnitorului Carol în Dobrogea, petrecută în octombrie 1879, deci foarte curînd după unirea provinciei cu România. E descrisă cu lux de amănunte și pitoresc în mai multe periodice. Călătoria a început în orașul Tulcea,

<sup>11</sup> *GazTrans*, 1878, 41, nr. 94, 26 nov./ 8 dec., p. 1.

<sup>12</sup> *Telegraful Român*, 1879, 28, nr. 225, 25 oct., p. 499.

<sup>13</sup> *GazTrans*, 1878, 41, nr. 94, 26 oct./8 dec., p. 1.

a cărui populație este o „aglomerațiune de toate naționalitățile, de toate religiile”. Au fost vizitate bisericile ortodoxe română, greacă, bulgară, lipoveană, capela catolică, sinagoga și geamia cea mare, toate aceste edificii fiind parte ruinate li s-a promis ajutoare pentru refacere<sup>14</sup>. Din Tulcea, Alteța Sa Regală s-a îmbarcat pentru Hirșova și Cernavodă, iar de aici cu trenul spre Constanța a „trebuit a se opri spre a putea populațiile de a vedea și a saluta pe suveranul lor”<sup>15</sup>. Intrarea Domnitorului în vechea Constanța a prilejuit o mare sărbătoare, iar la gară trupe și multă populație l-au așteptat cu pîine și sare la care regele a răspuns că „poartă o bunăvoință pentru portul maritim al României”. În cea de a doua zi a fost pusă piatra de temelie a „noului și marelui Hotel Carol I, pe care o companie, reprezentată prin domnii Arthur Green și Rotschild, îl clădește în Constanța pe țărmurile mării, destinat mai cu deosebire pentru persoanele ce în timpul verii vor veni acolo pentru băile de mare”. Seara a avut loc un spectacol de lumini ce se întindeau de pe pămînt și pe mare, creind imaginea unor „țărmi în flăcări cu mii de lămpi, cu sute de sori arzători. De sub țărm în tot minutul se ridicau în aer sute de rachete... Corăbiile în port erau luminate și pe mare mai multe vase erau transformate în gondole venețiene împodobite cu sute de lămpioane multicolore”<sup>16</sup>. Știrile sînt diverse și optimiste cu privire la viitorul Dobrogei și rolul Mării Negre. Reluînd o corespondență din jurnalul „Politische Correspondenz” din 1879 se dezvăluia intenția primului ministru Brătianu de a uni, printr-o cale ferată, Bucureștii cu marea, astfel se va crea o „directă independență, internațională legătură de șini cu toate piețele de comerț europene spre Marea Neagră”<sup>17</sup>. De asemenea orașul Constanța, „cu clima sa sănătoasă și cu poziția sa admirabilă are un frumos viitor. Deși a suferit mult în timpul războiului, totuși de la anexarea Dobrogei și pînă astăzi [1880] a făcut mari progrese... Portul nostru este frecventat binisor: afară de Loydul austriac care face curse regulate între Constantinopol, Constanța, Odesa, sînt vapoare grecești, engleze, și italiene care ne vizitează”<sup>18</sup>. Peste o lună o altă corespondență subliniază faptul că: „Punctul principal asupra căruia s-a fixat imediat ochiul românilor a fost Constanța (Constentge) sau mai bine portul de mare de la Constanța... Aceasta din urmă „unul din cele mai importante [porturi] ale Mării Negre, are mare viitor de a fi în Marea Neagră ce e Hamburgul în Marea Nordului și de a se înălța iute la primul rang prin lucrările ce imediat se vor executa...”. Se prevede Constanței nu numai un viitor datorită faptului că va deveni un mare centru comercial al Europei Centrale în Orient, dar și o stațiune de băi de mare care „va oferi în curînd poporului român, dar și statelor vecine ca Ungaria și Rusia meridională, cu puține cheltuieli și fără lungi călătorii, acel lux, care a devenit în zilele noastre un element aproape necesar vieții civilizate”<sup>19</sup>.

<sup>14</sup> *Telegraful Român*, 1879, 27, nr. 124, 23 oct., p. 495; *Observatorul*, 1879, 2, nr. 87, 31 oct./12 nov., p. 348—349.

<sup>15</sup> *Telegraful Român*, nr. 125.

<sup>16</sup> *Idem*.

<sup>17</sup> *Telegraful Român*, 1879, 27, nr. 113, 2 sept., p. 451.

<sup>18</sup> *Idem*, 1880, 28, nr. 9, 22 ian., p. 36.

<sup>19</sup> *Idem*, nr. 22, p. 75—76.

Constanța este însă și portul care adăpostește și tinăra noastră marină militară. Gazeta Transilvaniei informează că se „lucrează cu mare activitate la înarmarea vaporului de război, crucișătorul »Elisabeta«, a șalupelor și torpiloarelor. Se crede că cel mai târziu până la 5 aprilie viitor [1889] să fie toate înarmate și gata de plecare în diferite puncte“. Apoi se dau detalii cu privire la gurile de foc ale crucișătorului<sup>20</sup>.

În septembrie 1889, cînd Regele Carol și Moștenitorul tronului vizitează din nou Dobrogea, sînt primiți cu mare strălucire pe puntea „renumitului nostru vapor de război crucișătorul »Elisabeta«“. Seara la banchet M.S. răspunzînd salutarilor constată cu bucurie marile progrese făcute de Constanța în cei 10 ani și este convins că acest oraș „va cîștiga într-un viitor apropiat un renume european și că prin construirea podului peste Dunăre și lărgirea portului, lucrări care vor fi în curînd începute“ poarta maritimă a României va deveni una dintre cele mai însemnate ale Orientului. În continuare regele salută „cu vie mulțumire și tinăra noastră marină — reprezentată aici în port prin »Elisabeta« vasul nostru cel mai falnic — fiindcă numai prin Dobrogea, cu țărmurile sale întinse pe mare, flotila noastră a putut lua acest avînt fericit astfel că drapelul român este acum cunoscut și respectat în țările cele mai îndepărtate“<sup>21</sup>.

Intr-adevăr, după multă vreme, în anul 1895, după un efort prelungit are loc inaugurarea celui mai lung pod din Europa, acea minunată dantelărie metalică de la Cernavodă, simbol al creației și geniului românesc, iar în 1906 are loc punerea pietrei fundamentale la noul port al Constanței. Cu acest prilej Regele Carol declara: „Serbarea de azi are o îndoită importanță căci punînd întîia piatră al marelui port al Constanței am pus și temelia pentru dezvoltarea noastră maritimă. Marele pod peste Dunăre ne-a deschis drumul spre Mare, viitorul port ne va asigura în toate vremurile comerțul cu țările cele mai îndepărtate“<sup>22</sup>.

Pentru a întări parcă spusele șefului statului român, „Gazeta Transilvaniei“ publică, după cîteva săptămîni, sub titlul „Germanii despre portul de la Constanța“, un articol apărut în marele ziar „National-Zeitung“ din Berlin în care după ce se amintește că „Portul din Constanța este deja în actuala formă unul dintre cele mai bune porturi ale Mării Negre, întocmai precum Chiustengea murdară de odinioară este astăzi unul dintre cele mai curate și mai frumoase orașe și cea mai elegantă stațiune pe malurile Pontului Euxin. Lucrările de acum vor să-l pună la nivelul celor mai mari porturi“. Autorul german al articolului demonstrează că prin „construirea liniei ferate București—Constanța și prin terminarea marelui pod peste Dunăre linia cea mai scurtă de fier și de navigație de la Londra la Hamburg și Berlin spre Indii duce peste București—Constanța—Port Said“. E cel mai scurt drum și se face în 111 ore, mai ales că serviciul de navigație Constanța—Constantinopol, în joncțiunea cu trenurile expres lucrează atît de sigur „încît pasagerii englezi și continentali care merg în Orient preferă tot mai mult această linie“. Se recunoaște că România face eforturi și jertfe să mărească flota și portul, astfel că prin construcțiile planificate a se termina în

<sup>20</sup> *GazTrans*, 1889, 52, nr. 69, 25—26 martie, p. 4.

<sup>21</sup> *Idem*, nr. 207, p. 2.

<sup>22</sup> *Idem*, nr. 232.

anul 1900, Constanța să depășească portul Fiume, mai ales că aproape „toți funcționarii și tehnicienii români și-au făcut studiile lor în Europa apuseană... ei se găsesc la nivelul timpului“.

Concluzia autorului este că de astăzi este de acord a recunoaște cu satisfacție că „tînărul Regat de la Dunăre justifică în toată privința încrederea ce s-a pus în el“<sup>23</sup>.

Orice observator avizat ce are în obiectiv dezvoltarea României în ultimul pătrar al secolului al XIX-lea poate lesne decela progresul mai rapid al Dobrogei și mai ales al portului și orașului Constanța în planul vieții economice-sociale și urbanistice datorită și unei politici consecvente duse de guvernele țării în ideea mereu prezentă de a face din aceste locuri placa turnantă a legăturilor comerciale, turistice și umane între Occident și Orient.

*GHEORGHE HRISTODOL*

DOBROUDJA AND THE BLACK SEA IN THE TRANSYLVANIAN PRESS  
BY THE END OF THE 19<sup>th</sup> CENTURY

(Abstract)

The Romanian Transylvanian press in the last quarter of the 19th century showed a lively interest and produced substantive and widely oriented articles on the War of Independence of Romania and the Union of Dobroudja with Greater Romania.

If the War of Independence was well reflected in the Transylvanian press, however, the Romanian historiography did not equally deal with the union of Dobroudja with Romania and the former's open-mindedness towards the countries of the world, and it did not concern itself too much with the difficult situation of the villages and towns in this region at the settlement of the Romanian administration.

The present study tries to cover this gap by bringing forth new data concerning that time and period.

---

<sup>23</sup> *Idem*, nr. 237, p. 3—4.