

Începuturile industriei moderne în Dobrogea (ultimele decenii ale stăpînirii otomane)

TUDOR MATEESCU

La scurt timp după reintegrarea Dobrogei la România, un cunosător al situației acestui teritoriu scria că, în întreaga provincie, industria era încă inexistentă, dar că ea va lua ființă în mod sigur și, „cu concursul unui guvern luminat”, va ajunge la o dezvoltare rapidă, dacă se au în vedere abundența și calitatea materiilor prime locale¹. Dacă în ceea ce privește perspectivele industriei Dobrogei sub administrația românească aprecierea s-a dovedit profetică, afirmația sa categorică asupra inexistenței industriei în această provincie pînă la 1878 trebuie revizuită². Însuși cercetătorul respectiv prezintă, așa cum vom vedea, chiar în lucrarea citată, unele aspecte ale activității industriale, în diverse locuri ale Dobrogei.

Nu trebuie uitată, mai întii, continuarea, pe o scară mai largă sau mai restrînsă, a unor îndeletniciri tradiționale neagricole ale locuitorilor provinciei³. Așa a fost pescuitul, favorizat de bogăția în pește a apelor Dunării și ale Mării Negre, dar și a lacurilor din interior. La 1855, Camille Allard, medicul misiunii franceze care a construit șoseaua Rasova — Constanța constata că pescuitul și prepararea peștelui erau în Dobrogea „una dintre rarele industrii ale locuitorilor”⁴. De asemenea, după 1870, transilvăneanul Nifon Bălășescu găsea mulți români dobrogeni pescari în lacurile de lângă Dunăre și mare, unii avînd cîte 80—100 de lucrători angajați cu simbrie⁵. Totuși, pînă la sfîrșitul stăpînirii otomane, această activitate a rămas strict manuală, neputîndu-se vorbi, în acest domeniu, de introducerea unor mijloace și procedee moderne⁶.

Altă îndeletnicire de o mare vechime a constituit-o prepararea „cer- vișului”, care se făcea în cazane mari, în două ostroave ale Dunării, numite pînă azi Pastramagiu, deoarece acolo se obținea și acest produs din carne. Primul se găsea lângă Silistra, mai jos de cetate, avînd și numele turcesc de Zalhana, unde aceste activități sînt descrise, la 1651, de vestitul călător turec Evliya Çelebi⁷, iar al doilea între Brăila și Măcin în baltă, pentru care ne-a lăsat o descriere similară, la 1786, călătorul german Jenne⁸.

¹ Baron d'Hogguer, *Reenseignements sur la Dobrodja. Son étal actuel, ses ressources et son avenir*, Bucarest, 1879, p. 26.

² Gheorghe Dumitrașcu, *Dezvoltarea economică a Dobrogei pînă la 1878 și problema apariției proletariatului*, în „Revista de istorie”, XXXI (1978), nr. 6, p. 1021.

³ Se constată, totodată, realizarea unor acumulări de capital, deloc neglijabile și formarea unei burghezii și a unei moșierimi românești în Dobrogea în ultimele decenii ale stăpînirii otomane. Vezi Tudor Mateescu, *Însemnări despre burghazia și moșierimea română din Dobrogea otomană*, în „Anuarul, Institutului de istorie și arheologie « A. D. Xenopol »”, XXI, Iași 1986, nr. 1, p. 277—281.

⁴ Camille Allard, *Mission médicale dans la Tartarie-Dobroutcha*, Paris, 1857, p. 39.

⁵ Nifon Bălășescu, *România din Turcia*, în „Biserica și școala”, I, Arad, 1877, p. 370.

⁶ În harta inginerului Mornand, imprimată la București, în 1857, sînt însemnate în Delta Dunării 16 „fabrici”. (Biblioteca Academiei Române, Hărți, D. XVII. 60). Este vorba, cum s-a observat, de o denumire improprie pentru cherhanale sau pescării. Vezi Const. C. Giurescu, *Știri despre populația românească a Dobrogei în hărți medievale și moderne*, [Constanța], [1906], p. 29.

⁷ *Călători străini despre țările române*, vol. VI, București, 1976, p. 372—373.

⁸ Constantin I. Karadja, *Un călător pe Dunăre în anul 1786*, în „Revista istorică”, X (1924), nr. 1—3, p. 45.

Ulterior nu mai apar știri despre funcționarea acestor instalații, ceea ce dovedește dispariția lor, dar bogăția în vite a Dobrogei presupune existența unor măcelării la orașe, atestate de altfel prin anii 1868—1870⁹.

Morăritul a fost, de asemenea, o activitate dezvoltată pe larg, secole de-a rândul, datorită îndeosebi abundenței în cereale a Dobrogei, dar și condițiilor naturale. Au existat trei tipuri principale de mori: fixe — pe râurile din interior, plutitoare — pe Dunăre și mori de vânt, ultimele în număr foarte mare¹⁰. În acest domeniu are loc însă, în ultimii ani ai stăpînirii otomane, și introducerea unor mijloace moderne. În raportul colonelului Ștefan Fălcoianu, întocmit în toamna anului 1878, în prezua revenirii Dobrogei la patria-mumă, se arată că în orașul Tulcea exista o moară cu aburi¹¹. Alte activități de prelucrare a produselor alimentare nu au depășit stadiul meșteșugurilor tradiționale, nici chiar în cadrul brutăriilor, unele destul de mari, existente în orașele Constanța, Măcin, Babadag, Medgidia, Silistra, Bazargic¹².

Progrese însemnate au cunoscut, în ultimele decenii ale stăpînirii otomane, construcțiile de nave, îndeosebi la Tulcea unde funcționa un important șantier naval, care folosea lemnul pădurilor din nordul Dobrogei. Acolo se construiau nave fluviale, la început cu o capacitate de pină la 300 de tone, pentru ca, în jurul anului 1870 să se ajungă chiar la 700 de tone. Exploatarea abuzivă a lemnului a determinat însă intervenția autorităților otomane, care au luat măsura sistării activității șantierului¹³. Trebuie să presupunem că pentru construirea unor nave de o asemenea capacitate au fost introduse și unele mijloace și procedee moderne, cele manuale nemaifiind suficiente.

În acest sens, se cuvine să fie remarcat și rolul Comisiei Europene a Dunării, creată, așa cum se știe, la 1856. Pentru nevoile proprii, acest organism a înființat un stabiliment tehnic la Tulcea, compus din ateliere și șantiere de construcții și reparații, cu instalații pentru prelucrarea fierului și a lemnului, pe lângă care se afla și un depozit de materiale. În același timp, pe malul Dunării a fost organizat un atelier de cherestea care folosea mașini cu aburi și care era legat de stabiliment printr-o pasarelă¹⁴. La aceste șantiere s-au construit și vase intrate în dotarea Comisiei¹⁵, în afara reparării unor nave, care constituia, de altfel, obiectivul principal al stabilimentului. Încheierea unor lucrări de ameliorare a navigației la Gurile Dunării, ca și dificultățile financiare, au determinat însă Comisia să reducă treptat, începînd din 1860, activitatea șantierei și atelierelor

⁹ Nicolaj Todorov, *La ville balkanique au XV^e—XIX^e siècles. Développement socio-économique et démographique*, Bucarest, 1980, p. 376.

¹⁰ Tudor Mateescu, *Contribuții la istoricul morăritului în Dobrogea în timpul stăpînirii otomane*, în „Anuarul Institutului de istorie și arheologie • A. D. Xenopol”, X, Iași, 1973, p. 217—227.

¹¹ Biblioteca Academiei Române, Manuscrise, Arhiva D. A. Sturdza, XVI/varia, doc. 150, f. 10. Vezi și Gheorghe Dumitrașcu, *Dezvoltarea economică a Dobrogei . . .*, p. 1020.

¹² Nicolaj Todorov, *op. cit.*, p. 443.

¹³ Tudor Mateescu, *Construcții navale la Tulcea înainte de 1877*, în „Peuce”, IX, Tulcea, 1984, p. 396—398.

¹⁴ *La Commission Européenne du Danube et son oeuvre de 1856 à 1931*, Paris, 1931, p. 91, 189. Costul studiilor și al lucrărilor pregătitoare, împreună cu construirea navelor și a atelierului de cherestea, s-a ridicat la peste un milion de franci. (*Ibidem*, p. 190—191).

¹⁵ *Ibidem*, p. 190.

stabilimentului de la Tulcea, pentru ca, în 1865, s-o suprima cu totul¹⁶. Totodată, la Sulina au fost înființate ateliere pentru lucrările necesare navigației¹⁷, apoi treptat au fost create acolo șantiere unde se reparau vase și drage¹⁸.

Comisia Europeană a Dunării a obținut și un firman de la sultan pentru exploatarea, fără plata vreunei taxe către statul otoman, a carierelor de piatră din nordul Dobrogei, cele mai importante fiind situate în apropiere de Tulcea și Măcin. În același timp, se scotea, în cantități însemnate, piatră de construcție și pavaj din carierele de la Măcin, Igliza și Isaccea, folosită pentru necesitățile orașelor Brăila și Galați¹⁹. Este posibil ca, în aceste exploatări, să se fi introdus și unele mijloace mecanice.

Compania engleză condusă de Trevor Barclay, care a obținut, în 1857, de la guvernul otoman dreptul de a construi linia ferată Cernavoda — Constanța, a mărit și adâncit vechiul port genovez de la mare, apoi a înființat în acest ultim oraș un atelier al căilor ferate pentru repararea mașinilor și a vagoanelor²⁰. De asemenea, a instalat la Cernavoda mașini pentru descărcarea și cernerea cerealelor²¹, aflate în bună stare, ca și atelierul de reparații și materialul rulant, în momentul revenirii Dobrogei la România²². Totodată, compania a intrat în tratative, nefinalizate însă, cu guvernatorul sandjacului Tulcea, Ismail Bey, în vederea alimentării cu apă potabilă din lacul Siutghiol a orașului Constanța. La 1878 se găseau în acest oraș, gata oricând să fie puse în funcțiune în acest scop, o mașină cu aburi și mai multe țevi pentru aducțiunea apei²³.

Stabilimente industriale au fost înființate însă și de către elemente locale. Așa a fost fabrica de luminări de seu și săpun, deschisă în Tulcea înainte de 1870 de către Petrachi G. Nicolau, împreună cu un asociat, folosind utilaje aduse de la Galați, de la negustorul Ienachi Mitachi. Capitalul inițial a fost de 400 de galbeni, cei doi tovarăși depunând fiecare câte 200 de galbeni, dar curînd, s-au produs neînțelegeri din cauza celui de la doilea asociat, care nu și-a respectat angajamentele. Fabrica funcționa totuși la 21 aprilie 1871, dată la care Petrachi G. Nicolau se plîngea delegatului României la Tulcea (numit impropriu „consul”), în legătură cu neregulile financiare provocate de tovarășul său²⁴, ceea ce îl arată ca fiind cetățean român, stabilit în Dobrogea.

La 15 martie 1871, delegatul României la Tulcea raporta, printre altele, la București, despre o fabrică de rachiu care exista de cîțiva ani la Babadag. Neputînd face față concurenței băuturilor spirtoase impor-

¹⁶ *Ibidem*, p. 91.

¹⁷ *Ibidem*, p. 91, 189.

¹⁸ Dimitrie A. Sturdza, *Însemnătatea lucrărilor Comisiunii Europene de la Gurile Dunării, 1856 la 1912*, în „Analele Academiei Române. Memoriile Secțiunii istorice”, seria II, tom. XXXV (1912 — 1913), p. 235.

¹⁹ Baron d'Hogguer, *op. cit.*, p. 14—15.

²⁰ *Ibidem*, p. 34—35; M. Ionescu Dobrogeanu, *Tomi-Constanța, Constanța*, 1931, p. 67.

²¹ Aceste cereale proveneau, în primul rînd, din România. Așa cum avea prilejul să vadă, la 1866, scriitorul rus Grigori Danilevski, la Cernavoda se încăreau în vagoane mari cantități de grâu adus de la stînga Dunării, pentru a fi transportat în portul Constanța. (Gheorghe G. Bezviconi, *Călători ruși în Moldova și Muntenia*, București, 1947, p. 407).

²² Baron d'Hogguer, *op. cit.*, p. 35.

²³ Alfred de Caston, *Voyage dans la Dobroudcha, La vérité sur les hommes et les choses*, Bucarest, 1878, p. 56.

²⁴ Arh. St. Buc., fond Secretariatul Statului, dosar CCCL XXXVII/2, f. 5. (Vezi anexa).

tate din România, proprietarul distileriei, căruia nu i se dă numele, l-a munerat pe larg pe guvernatorul sandjacului pentru a interzice acest import, pe motiv că rachiurile respective ar fi fost otrăvite. Astfel, proprietarul distileriei din Babadag a putut vinde cantitatea de 40.000 de vedre de rachiu la un preț foarte ridicat. La data înaintării raportului, această fabrică se afla încă în funcțiune ²⁵.

Este foarte probabil că în Dobrogea au luat ființă și alte stabilimente industriale spre sfîrșitul stăpînirii otomane. În cea mai mare parte însă, cele menționate de diverse izvoare în primii ani după revenirea Dobrogei la România ²⁶ sînt creații ulterioare anului 1877. Chiar tipografia despre care s-a spus că a fost înființată de T. Vaidescu, tipograf din Giurgiu, la Măcin ²⁷, s-a dovedit că a fost deschisă mai tîrziu, probabil în 1878, și nu la Măcin, ci la Tulcea ²⁸.

Așa cum am arătat deja mai sus, imaginea oferită de unele izvoare asupra stării de înapoiere a Dobrogei, mai ales din punct de vedere industrial, trebuie reconsiderată ²⁹. Deși este vorba doar de o dezvoltare incipientă a industriei moderne, realizările respective se cuvine a fi cunoscute și integrate istoriei economice a țării. Pentru o mai bună ilustrare, redăm în continuare, *in extenso*, unul dintre documentele care au stat la baza lucrării de față.

1871 aprilie 21, Tulcea. Jalbă a lui Petrachi G. Nicolau către delegatu României la Tulcea despre fabrica de luminări și săpun pe care o deschisese în acest oraș și despre incorectitudinea asociatului său.

Domnule consul,

La tovarășia ce am făcut cu d-lui Pincus Benjamen la deschiderea unei fabrice aici în Tulcea pentru lucrarea de luminări (de) seu și săpun, în care, la angajamentul nostru, au fost a depune fiecare din noi capital cite 200 (galbeni): care numita fabrică va fi supt mine, fiind totodată în casă, și d-lui alergător, pe afară; care pentru deschiderea unei astfel de fabrică ne făcea trebuință de instrumenturi trebuitoare pentru înființare, și fiindcă nici unul dintre noi nu am avut de instrumente, am mers împreună cu domnu (l) Ienachi Mitachi la Galaț (l), care am luat de la d-lui instrumenturi în valoare de 100 (galbeni), care rămîind între noi spre a plăti acei bani, am dat eu chitanță pentru acele instrumente, spre a le plăti la Sf. Gheorghei, aprilie 23.

D-lui Pincus neavînd atunci capitalul său, ce era obligat a-l depune, au urmat angajamentul acelei fabrici cu banii mei, care s-au adus și marfa tot din banii mei, care mai pe urmă, după toate ce am văzut că s-au pus fabrica în lucru, mi-a arătat și d-lui niște socoteli de cheltuieli, precum că le-ar fi întrebuințat la mai multe cheltuieli ce au fost necesare, mi-a arătat o cheltuială de soma de 8524 lei, curs de Tulcea, arătîndu-le ca capital al său, care după socotelile sale arătate nu se poate cineva încrede că ar fi ca capital, neavînd nici un fel de-ncredere la acele cheltuieli.

Care la această a noastră tovarășie făcîndu-ne trebuință pentru marfă, am luat pe dîsioe, supt garanția me (a), în valoare de 450 (galbeni), obligatori fiind de a plăti ace (a) sumă în termen de 3 luni, care escpirîndu-se termenu (l) fără ca vînzarea a ne ajuta spre a se plăti în total, s-au plătit 150 (galbeni) și pentru restul de 300 (galbeni) s-au prefăcut polița pe una lună termen, care nefiind d-lui de a subscri (e), în locul d-sali s-au subscris fratele său Moisa, care pînă

²⁵ Arhiva M.A.E., dosar 298, f. 132.

²⁶ Gh. Dumitrașcu, *Un document privitor la „Situatiunea judeului Tulcea” în anul 1879*, în „Peuce”, IV (1973–1975), Tulcea, 1975, p. 282–283; idem, *Dezvoltarea economică a Dobrogei* ..., p. 1020.

²⁷ Gr. Crețu, *Tipografiile din România de la 1801 pînă astăzi*, București, 1910, p. 23 bis.

²⁸ *Ibidem*, p. 24 bis.

²⁹ Vezi și Gheorghe Dumitrașcu, *Dezvoltarea economică a Dobrogei* ..., p. 1021.

la întoarcerea mea de la Galaț<i>, d-lui s-au imputernicit în vânzare; neavînd nici într-un mijloc spre la (sic!) socoteală, spunîndu-mi că nu cunoaște nimic, fiind d-lui stăpîn, care acum ecspirîndu-se termenul poliției din urmă, d-lui îmi spune precum că nu cunoaște nimic și nu debitează la nimere.

Așadar, domnule consul, văzînd că d-lui stă în vânzare, stringînd banii fără de a vrea a se supune la plata poliției și văzînd că d-lui vrea a desface marfa cu orice preț, spre a apuca banii, care eu fiind garant altt pentru polița de 300 <galbeni>, pe cit și pentru instrumentele ce debitem de 100 <galbeni>, vin a vă ruga, domnule consul, ca să binevoiiți a veni spre a-mi da ajutorința de a mă asigura pentru acei bani ce sînt de plătit, sigilînd marfa ce se mai găsește în prăvălie, supt răspunderea mea la orișice pretenție se va ivi partea tovarășului meu, pînă ce va veni creditorii și pînă d-lui îmi va da socotecele pe cit timp incasează banii din vânzare.

Aprilie în 21, 1871, Tulcea.

ss. Petrachii G. Nicolau

Arh. St. Buc., fond Secretariatul Statului, dosar CCCLXXXVII,2, f. 5. Orig.

R É S U M É

Le développement de Dobroudja pendant les dernières décades de la domination ottomane a englobé les branches lucratives qui ont généré l'apparition de l'industrie moderne. On a déjà attesté la fabrication des bateaux, même de navires de grande capacité — surtout dans le chantier de Tulcea —, les moulins actionnés par les vapeurs etc. Un rôle très important a été joué par le Comité Européen du Danube, fondé en 1856 et par la compagnie anglaise qui, en 1860, a construit la voie ferrée Cernavodă — Constanța. Après 1870 se sont mises en fonction quelques fabriques, par exemple celle de chandelles et du savon à Tulcea, ou celle d'alcool, à Babadag Dobroudja est un très ancien territoire roumain, c'est pourquoi ces accomplissements doit être connues et intégrées dans l'histoire générale de l'économie du pays.

P R É C I S

Dobroudja's economic development during the last decades of the Ottoman rule included the un-agricultural lucrative branches too, and lead to the birth of modern industry. Precise data have been certified concerning the building of ships, even of big ones, especially in the Tulcea shipyard, the setting up of steam mills etc. In this respect, a very important part was played by The European Committee for the Danube, founded in 1856, and the English company which built the Cernavodă — Constanța railway in 1860. After 1870 several factories were opened, such as the soap and candles factory in Tulcea, or the spirit factory in Babadag. Since Dobrudja is a very ancient Romanian territory, these achievements have to be known and integrated into the general history of the country's economy.