

# Începutul lucrărilor de modernizare a portului maritim Constanța (1895–1900)

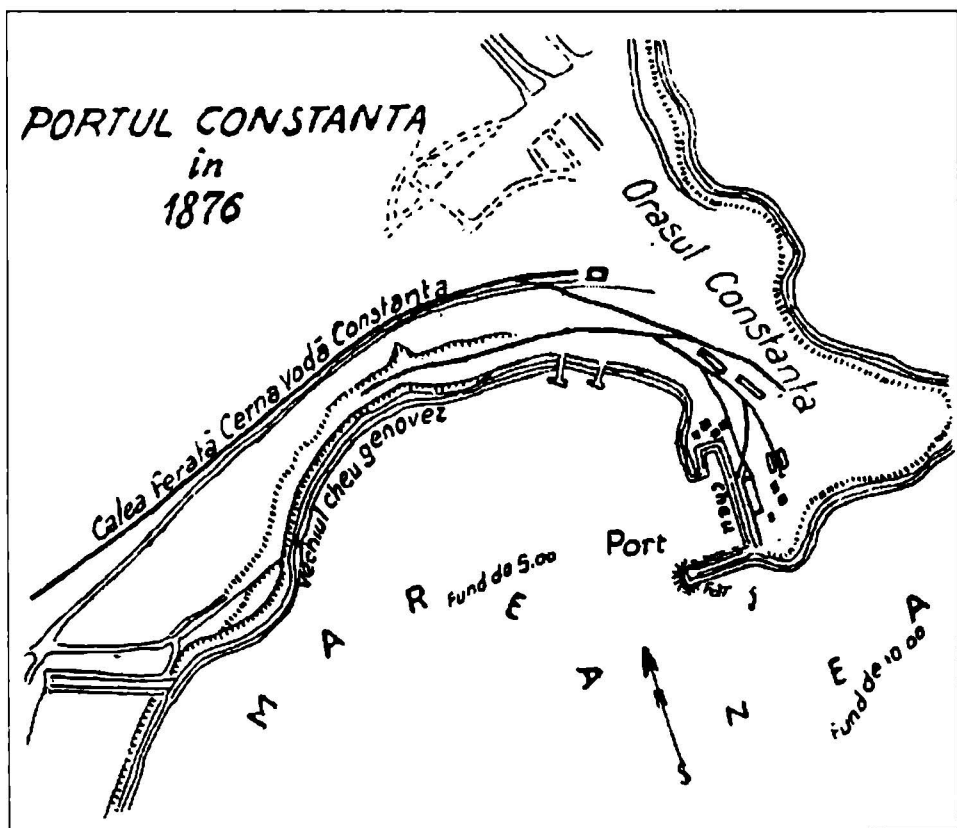
ION MUNTEANU

Fiind una din cele mai vechi așezări cu activitate continuă din țară, portul Constanța a cunoscut, de-a lungul a peste 2 500 de ani de existență, perioade de înflorire și de decădere, în funcție de evenimentele istorice la care a fost martor.

Dacă lucrările portuare din perioada greco-romană nu se mai cunosc, constructorii portului modern Constanța au dat de urmele digului de 90 metri, executat, la sfârșitul evului mediu, de către genovezi.

Compania engleză „Danube and Black Sea Railway Company Ltd.“, condusă de J.T. Barkley, primește, în anul 1857, concesiunea construcției căii ferate Constanța–Cernavodă și a amenajării și exploatării portului Constanța.

După ce, în 1860, se dă în folosință linia ferată Constanța–Cernavodă, se adoptă proiectul de amenajare a portului, în valoare de 22 milioane lei. Se prevedea un dig larg de 836 metri și un bazin care să poată adăposti 400 de corăbii<sup>1</sup>. Bazinul era închis de un dig de apărare. Pe ambele diguri proiectul



<sup>1</sup> A. Roșculeț, *Evoluția portului Constanța*, București, Editura Cartea Românească, 1939, p. 7.

prevedea linii de cale ferată, pentru încărcare directă din vagoane în corăbii. Până în anul 1876, se construiseră 290 metri la digul de larg, iar în interiorul portului s-au confecționat cheiuri de lemn. După reunirea Dobrogei cu țara, în 1878, statul român s-a adresat unor specialiști străini în lucrări hidrotehnice. Rând pe rând, Charles Hartley, inginer șef la Comisia Europeană a Dunării, Oskar Franzius, directorul portului Bremen, Voisin-Bey, directorul Canalului de Suez, au oferit soluții de modernizare<sup>2</sup>. Comisia tehnică română a apreciat că soluțiile oferite blocau dezvoltarea ulterioară a portului Constanța.

Comisia tehnică adoptă planul și proiectul general propuse de inginerul I.B. Cantacuzino. Proiectul inițial este modificat cu soluțiile propuse de inginerii Gh. Duca și A. Saligny. Soluțiile inginerilor români au fost acceptate pentru că ofereau condiții pentru o dezvoltare ulterioară a portului. Prin legea din 29 martie 1885, publicată în „Monitorul Oficial” din 14 aprilie 1885, „se declară de utilitate publică îmbunătățirea și mărirea portului Constanța și lucrările indispensabile de făcut în oraș spre a-l pune în legătură cu portul și a permite dezvoltarea lui ulterioară”.

În anul 1895, din ordinul Guvernului român, inginerul I.B. Cantacuzino, șeful Serviciului de organizare, a întocmit devizele lucrărilor și caietul de sarcini. Costul lucrărilor fiind prea ridicat, se întocmesc mai multe proiecte: proiectul general, proiectul restrâns și proiectul liniei ferate Constanța-Canara pentru transportul pietrei de calcar. Valoarea proiectului general era de 24,5 milioane lei aur, iar a proiectului restrâns era de 12,3 milioane lei aur. Acest proiect prevedea construirea de diguri de adăpost, de larg, de apărare, a platformelor de mărfuri în lungime de 1902 m.l. și cheiuri de acostare cu o lungime de 1294 m.l. Pentru atingerea adâncimii de 8 metri, trebuiau să se dragheze 1 040 000 m.c., iar pentru amenajarea cheurilor se dislocau 43 100 m.c. de rocă. Pentru rambleurile necesare proiectului se dislocau 487 650 m.c.<sup>3</sup> În vederea executării acestor lucrări, Ministerul Lucrărilor Publice face apel la 10 companii, din străinătate și autohtone. Din cele 8 antreprize care au făcut oferte a obținut concesiunea Antrepriza „Adrian Hallier”, care a oferit o scădere a prețului devizului cu 21%<sup>4</sup>. Antrepriza era cunoscută în Franța<sup>5</sup> ca autoarea lucrărilor în 12 porturi franceze și belgiene, bucurându-se de prestigiu în construcții hidrotehnice.

Lucrările angajate, în valoare de 12,3 milioane lei, trebuiau terminate la 10 iulie 1899, după un grafic de lucrări anuale, care prevedea construirea a cca 300 m.l. la diguri, 300 m.l. la cheiuri, 260 000 m.c. dragaje<sup>6</sup>.

La 18 martie 1896, Antrepriza „Adrian Hallier” se obliga să execute lucrările din proiectul general în valoare de 25,4 milioane lei, oferind o reducere a cheltuielilor cu 24%, obligându-se ca până în 1902 să execute toate lucrările din proiectul general<sup>7</sup>.

Lucrările efective nu puteau începe din lipsa căii ferate care să lege cariera de port. Prevăzută a fi gata în 3 luni, linia ferată a fost terminată abia la 25 iunie 1896, când i s-a stabilit un traseu ce ocolea calea ferată Constanța-București. La 16 octombrie 1896, în prezența regelui Carol I, a avut loc punerea pietrei fundamentale a portului maritim Constanța.

<sup>2</sup> Direcția Județeană Constanța a Arhivelor Naționale, fond Direcția Navigației Maritime, dosar 1/1878-1933, f. 5-7 (în continuare, D.J. Constanța A.N., fond D.N.M.).

<sup>3</sup> *Ibidem*, dosar 1/1895-96, f. 82-126.

<sup>4</sup> *Ibidem*, dosar 2/1895-1900, f. 3.

<sup>5</sup> *Ibidem*, f. 279-281.

<sup>6</sup> *Ibidem*, f. 4-8.

<sup>7</sup> A. Roșculeț, *op. cit.*, p. 29.

Toate lucrările și materialele folosite erau verificate de administrația română<sup>8</sup> condusă de I.B. Cantacuzino. Inginerul român a interzis folosirea varului gras din cariera Ovidiu la producerea blocurilor artificiale și folosirea cimentului în locul puzzolanei de Santoriu. Disputa dintre constructor și reprezentantul administrației române, I.B. Cantacuzino, duce la stagnarea lucrărilor<sup>9</sup>. O comisie compusă din Anghel Saligny, E. Radu, I.I.C. Brătianu hotărăște respectarea caietului de sarcini. La 10 aprilie 1897, I.B. Cantacuzino este înlocuit cu inginerul Gh. Duca, la insistențele antreprenorului francez, care considera scrupulozitatea inginerului I.B. Cantacuzino, absurdă și neproductivă pentru înaintarea lucrărilor. Un alt conflict dintre direcția română și constructorii francezi a fost asupra tehnologiei preparării mortarului, acesta contribuind la întârzierea programului lucrărilor. În urma vizitelor făcute de Gh. Duca în mai multe porturi europene, se propune soluția construirii unui bazin de petrol separat. De aici divergențe cu constructorul care cerea modificarea prețurilor unitare.

Ministerul Lucrărilor Publice, văzând lipsa de activitate a antreprizei franceze, o somează să recupereze întârzierile până la 10 iulie 1899.

Întreprinderea constructoare notifică încetarea lucrărilor și reziliază contractul. Ministerul face uz de articolul 60 din condițiunile speciale și continuă lucrările în contul antreprizei franceze.

Printr-o lege specială din 8 ianuarie 1900 se instituie un tribunal de arbitraj pentru lichidarea diferendului la care pentru Antrepriza „Hallier“ a pledat R. Poincaré, iar pentru statul român avocații Boambă, Păltineanu, Gh. Păun.

Întreprinderea franceză pretindea suma de 18 377 687 lei, din care statul român recunoștea doar 3,74 milioane lei, cerând daune antreprizei în sumă de 15,6 milioane lei. Tribunalul acordă Antreprizei „Hallier“ despăgubiri în valoare de 6,2 milioane lei. Statul Român prelua tot parcul de mașini și utilaje al constructorului francez.

Din 10 august 1899, prin moartea lui Gh. Duca conducerea lucrărilor este preluată de inginerul Anghel Saligny, care devine director general al Administrației Porturilor și Căilor de Comunicație pe Apă.

Paralel cu executarea lucrărilor la digul de larg și zidul de apărare, au început lucrările la cheiul digului de larg, s-au completat cheiurile de la malul vechi, s-a adâncit fundul bazinului portuar, prin dragaje.

Lucrările hidrotehnice executate în portul Constanța au avut ca scop protejarea contra valurilor a navelor și a înnisipărilor în bazinul portuar.

Digurile au fost începute în 1896, când s-a lucrat concomitent la cele trei diguri adăpostite, de larg și de sud, până în 1903, când s-au realizat cotele de proiect. Digul de larg are o lățime, la cota -10 m, de 42 m care, la nivelul mării, se reduce la 10 m. Blocurile artificiale de 36 t au fost așezate pe un strat gros de anrocamente de mari dimensiuni<sup>10</sup>.

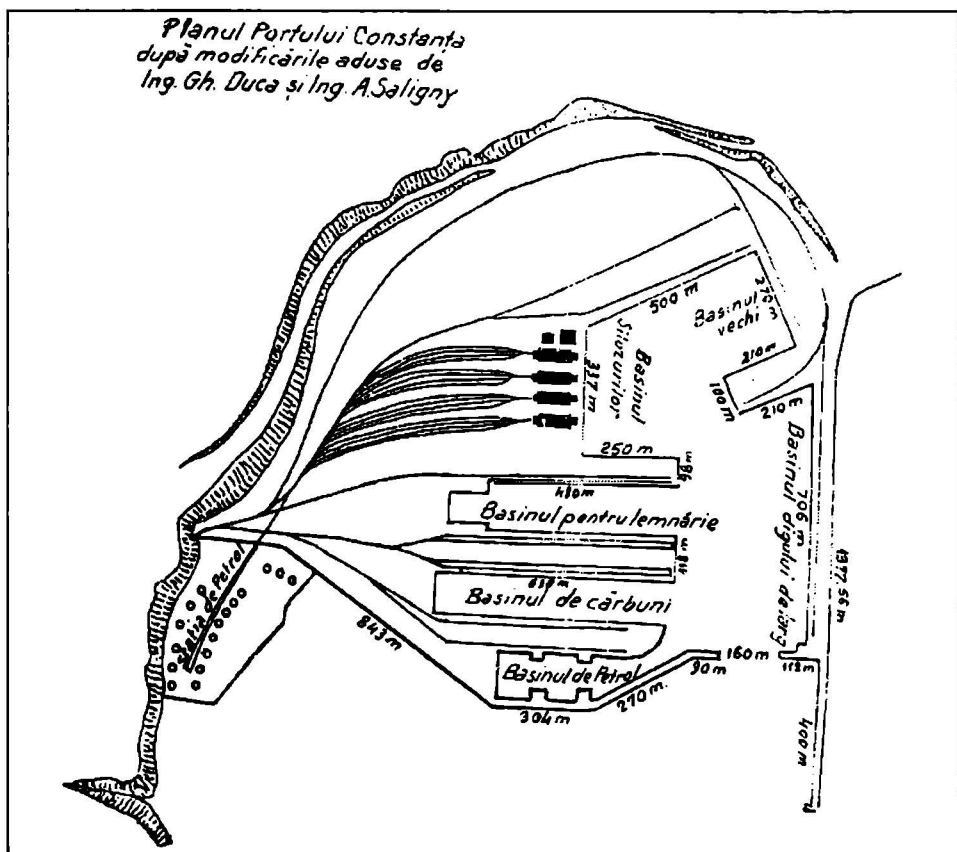
Lungimea digului de larg era de 1377 m, cheltuindu-se 8 milioane lei, iar digul de adăpostire, de circa 3 km, a costat 9 milioane de lei. Digul de sud, cu o direcție est-vest, are o lungime de 1500 m<sup>11</sup>. Cheiul digului de larg, cu o lungime de 706 m, a fost construit în cea mai mare parte între 1901-1904. Doar 35 m din cheiul digului de larg au fost construiți de Antrepriza „Hallier“. La construirea

<sup>8</sup> *Ibidem*, p. 157.

<sup>9</sup> D.J. Constanța A.N., fond D.N.M., dosar 2/1895-1900, f. 153-160, 286-422.

<sup>10</sup> A. Roșculeț, *op. cit.*, p. 40.

<sup>11</sup> D.J. Constanța A.N., fond D.N.M., dosar 1/1895-96, f. 83-85.



cheiurilor Malului Vechi s-a utilizat vechiul dig, construit de societatea engleză între anii 1862–1876. Din lungimea de 500 metri a acestor cheiuri s-au executat doar 283 m. La cheiul de nord, având aceeași lungime de 500 m, s-au executat, până în 1904, numai 380 m. Cheiul silozurilor s-a construit între 1903 și 1908, având o lungime de 337 m. S-au mai construit cheiurile de la malul de cereale și vite, cheiul pentru cărbuni și cele de la bazinul de petrol.

Bazinul portuar<sup>12</sup>, în suprafață de 60 ha și 14 ha avanport, avea, în 1896, o adâncime de 5 m, iar în 1904 s-a ajuns la cota de  $-8,25$  m și chiar  $-9,25$  m în bazinul de petrol. Concomitent cu construirea cheiului, s-au amenajat platforme portuare, în suprafață totală de 118 ha, completându-se cu pământ până la cota 0, scos din săparea tunelurilor de cale ferată în malul portului.

O mare problemă tehnică, pe care a rezolvat-o inginerul Anghel Saligny, a constat în consolidarea malului de nord-vest, predispus la alunecări, prin masive de pământ și instalații de drenare a apei freactice din stratul argilos.

În vederea creșterii exportului de cereale, s-a prevăzut construirea a 4 magazii din beton cu silozuri, estacada și instalațiile necesare. Lucrările la celebra clădire a silozului, unde, pentru prima oară s-a folosit betonul armat de către inginerul Anghel Saligny, au început în 1904, continuându-se până în 1909<sup>13</sup>. Fiecare din cele 4 magazine are 250 de celule, putând înșiloza 30 000 tone.

<sup>12</sup> *Ibidem*, fond D.N.M., dosar 4/1896, f. 1.

<sup>13</sup> *Ibidem*, fond D.N.M., dosar 7/1905–1912, f. 1–12.

Silozul era dotat cu balanțe automate, instalații de curățire a cerealelor, benzi transportoare. Concomitent cu silozul s-au construit instalațiile mecanice și electrice la centrala electrică dotată cu patru motoare Diesel Sulzer, care produceau energie electrică pentru utilajele silozului, pentru iluminarea portului și în unele situații chiar a orașului<sup>14</sup>.

Între 1901–1909 s-au construit 7 magazine de mărfuri cu o suprafață de 100 000 m.p.<sup>15</sup>.

În afară de construirea unui bazin special pentru petrol, cu instalații necesare pentru încărcarea rapidă în vapoare-tancuri, în 1902 încep lucrările pentru o stație de petrol cu instalații de pompare-măsurare și supraveghere a petrolului, de la rezervoare la tancurile de petrol.

În partea de jos a portului se construiesc primele trei rezervoare de petrol, cu o capacitate de 5 000 m.c., de către firma „E. Wolf“ din București. Până în 1910 se mai construiesc încă 25 de rezervoare de aceeași capacitate.

După terminarea lucrărilor de apărare s-au instalat aparatele de semnalizare și orientare a navelor pe timp de noapte și ceață.

Farul mare, montat într-un turn de piatră cu înălțimea de 21,75 m, era luminat de 100 becuri „Carcel“ cu lumină albă, cu aprindere și întrerupere de 30 secunde. Puterea de vizibilitate în timpul nopții era de 13 mile.

Pe fațada sudică s-a montat un basorelief reprezentându-l pe Carol I, iar pe partea nordică un basorelief în care este redată figura împăratului Traian. Pe fațada vestică s-a montat, cu litere metalice, inscripția: „Portul Constanța, mărit și apărat de valuri sub domnia Regelui Carol I“. La capătul digului, s-a montat o geamandură luminoasă, cu fluier.

Intrarea în port este marcată de cele două faruri, verde și roșu, cu o înălțime de 11 m și cu o putere de vizibilitate de 3 mile. În 1900, la Tuzla s-a construit cel mai înalt far, de 63 m, din șarpantă de fier, cu două lumini, una albă și alta roșie.

Convenția cu Germania, din 21 martie 1899, avea ca scop stabilirea de mijloace de comunicație între Europa Nordică și Orientul Mijlociu, prin Constanța, și prevedea:

- stabilirea unui tren zilnic, accelerat și de poștă, între București și Berlin, cu legătură a navelor poștale românești spre Constantinopol<sup>16</sup>;
- stabilirea unei linii telegrafice între Berlin–București și București–Constanța;
- așezarea unui cablu submarin Constanța–Constantinopol.

Cablul submarin Constanța–Istanbul a fost instalat la 20 iulie 1905.

În 1896, s-au creat atelierele provizorii de reparații navale, mărindu-se, în 1899, prin crearea a 12 ateliere. Din 1906, a început construirea calei de halaj pentru scoaterea pe uscat a navelor pentru reparații.

Între anii 1909–1910 s-au construit clădirea bursei de cereale și clădirea administrației portului.

<sup>14</sup> *Ibidem*, fond D.N.M., dosar 1/1906, f. 1–15.

<sup>15</sup> *Ibidem*, fond D.N.M., dosar 1/1900, f. 1–18.

<sup>16</sup> A. Roșculeț, *op. cit.*, p. 55–57.

În 1909, principalele obiective prevăzute în planul general de amenajare și modernizare a portului Constanța erau construite. La 27 septembrie 1909, printr-o importantă manifestare solemnă, în prezența familiei regale, a membrilor Guvernului român, a fost inaugurat portul Constanța.

După discursurile ținute de regele Carol I, de ministrul lucrărilor publice, V. Morțun, și de inginerul Anghel Saligny, regele dezvelește placa comemorativă fixată pe magazia de siloz nr. 4. S-a întocmit actul comemorativ, care a fost zidit în partea dinspre Mare a magaziei. Apăsând pe un buton, regele pune în mișcare unul din cele mai mari și moderne silozuri portuare ale Europei de atunci.