

## ACTIVITĂȚI COTIDIENE ÎN PORTURILE DOBROGENE ÎN PERIOADA INTERBELICĂ

Unul dintre cele mai importante segmente ale vieții cotidiene dobrogene în perioada interbelică a fost reprezentată de activitatea portuară dar, mai ales, de intensitatea legăturilor interumane din jurul portului. Fie că era vorba de viața de zi cu zi a docherilor din portul Constanța, fie a celor din portul Sulina sau din porturile Tulcea, Cernavoda, Cavarna sau Balcic, astfel de legături au creat o lume aparte, greu de înțeles pentru cei care priveau de afară, iar aceștia formau o categorie socio-profesională care se distingea nu numai prin activitatea zilnică, ci și printr-o anumită mândrie, datorată faptului că nu oricine putea să „lucreze în poștă”<sup>1</sup>.

În cadrul alegerilor pentru Comisiunea muncii din port, candidații erau obligați să îndeplinească anumite condiții: să fie cetățeni români cu plenitudinea drepturilor civile, să știe să scrie și să citească, să aibă vârsta de cel puțin 35 de ani, să aibă o vechime în port de minimum 5 ani, să nu fi suferit vreo condamnare pentru crimă, abuz de încredere, delapidare din bani publici, excrocherie, fals, furt, tănuire, luare de mită, falsificare de bani sau sigilii, sustrageri de sub sechestru sau contrabandă și să nu fi suferit condamnări pentru vreunul din litigiile muncitorești<sup>2</sup>.

Neajunsurile suferite de docheri și de familiile lor în anii de după sfârșitul Primului Război Mondial au dus la apariția multor conflicte de muncă dintre aceștia și conducerea porturilor.

La 20 ianuarie 1921, s-a declanșat un conflict de muncă între sindicatele docherilor din portul Constanța și Căpitania portului. Sindicaliștii doreau îmbunătățirea condițiilor de muncă, micșorarea numărului de ore de muncă, de la douăsprezece ore la nouă ore pe zi

---

\* Muzeul Marinei Române Constanța; e-mail: irasnov@yahoo.com.

<sup>1</sup> Direcția Județeană a Arhivelor Naționale Constanța (în continuare D.J.A.N.C.), fond Căpitania Portului Constanța, dos. 32/1936. f. 21.

<sup>2</sup> *Loc. cit.*, f. 21. Aceste condiții făceau parte din art. 30 al Regulamentului de alegeri pentru Comisiunea muncii din port și a fost votat de către toți muncitorii portuari în această formă tocmai pentru a fi conduși de către cei mai merituoși dintre ei. De altfel, și șefii de echipă sau de poștă erau aleși dintre cei cărora hamalii le recunoșteau autoritatea și care aveau girul acestora în a negocia cu conducerea porturilor sau cu reprezentanții patronatului.

(uneori erau obligați să muncească șaisprezece ore și pe timpul sărbătorilor legale), precum și mărirea salariilor până la un nivel care să permită acoperirea nevoilor zilnice ale lucrătorilor și familiilor lor. Gradul de dificultate a muncii depindea de specificul acesteia. Cele mai grele condiții de muncă le aveau muncitorii ružari, care lucrau la încărcatul și descărcatul cerealelor. Pentru a umple toate golurile compartimentelor navei cu cereale, aceștia stăteau, de multe ori, în genunchi sau culcați, învăluiți într-un permanent nor de praf. Într-un raport întocmit de către Inspectoratul Muncii Constanța se arăta: „... privind de pe coverta vasului, înăuntru în hambare, cu greu se pot distinge siluetele muncitorilor învăluiți în praf”<sup>3</sup>. Mai mult, membrii sindicatului au depus o moțiune prin care își exprimau nemulțumirea pentru faptul că, într-un articol apărut în ziarul „Dobrogea jună”, condus de Const. C. Sarry, căpitanul portului Constanța i-ar fi făcut „hoți și leneși”<sup>4</sup>. Conflictul a continuat pe toată durata anului, deși rapoartele conducerii portului și ale poliției demonstau faptul că sindicatele aveau strânse legături cu mișcarea socialistă prin unii dintre liderii acestora, care erau bănuți că fac parte din celulele socialiste existente în Constanța.

Nu existau conflicte numai între muncitorii sindicaliști și Căpitănia porturilor. Aproape zilnic erau înregistrate note, rapoarte și procese-verbale despre bătăile care aveau loc între docherii membri de sindicat și cei nesindicaliști. Scopul final al acestor altercații era împărțirea sferei de influență în port, știut fiind faptul că un grup puternic primea mai multe comenzi de încărcare-descărcare și, implicit, mai mulți bani<sup>5</sup>.

Aceeași cauză stătea și la baza conflictelor dintre diferite sindicate din port la care erau afiliați muncitorii specializați. Într-o Notă emisă la data de 15 aprilie 1923 de Căpitănia portului Constanța către Chestura Poliției Constanța și biroul local al Siguranței Statului, se arăta: „Măine dimineață, 16 aprilie a.c., muncitorii din sindicatul Dezrobirea vor face grevă în port având intenții să bată pe cei de la

---

<sup>3</sup> Loc. cit., fond Inspectoratul Muncii Constanța, dos. 9/1936, f. 160 și urm. Cu toate că sindicaliștii au atras atenția autorităților asupra condițiilor deosebit de grele de muncă, acestea nu au luat nici un fel de măsură și datorită lipsei legislației în domeniu.

<sup>4</sup> Loc. cit., dos. 3/1921-1923, f. 8.

<sup>5</sup> Loc. cit., f. 23. Asemenea altercații au avut loc nu numai între grupuri, ci și între indivizi. Câte un hamal sindicalist, de obicei sub influența alcoolului, se lua la hartă cu câte un nesindicalist sub acuzația că acesta din urmă muncește la negru, nu plătește cotizații către sindicat și impozit către stat și, astfel, „ia pâinea de la gura copiilor săi”. Vezi Loc. cit., dos. 52/1937, f. 43.

*Ardealul*<sup>6</sup>.

În aceste condiții, autoritățile au luat măsuri drastice pentru menținerea ordinii. Prin Adresa nr. 540/14 aprilie 1921, Comandamentul Militar al Atelierelor și Depozitelor C.F.R. Constanța ordona ca personalul C.F.R. să rămână militarizat până la noi dispoziții, astfel că acesta era supus legilor și regulamentelor militare atât în ceea ce privește disciplina, cât și în privința prezenței la serviciu. S-a dorit ca personalul C.F.R. să nu participe la greve sau alte forme de protest alături de docheri și să asigure libera circulație pe căile ferate<sup>7</sup>.

Astfel de conflicte erau raportate, în primii ani de după sfârșitul Primului Război Mondial, în mai toate porturile dobrogene. Într-un raport al Comisiei Europene a Dunării din anul 1921, se făcea referire la greva organizată de docherii din portul Sulina, nemulțumiți de salariile mici și de faptul că erau plătiți cu mult mai puțin decât muncitorii străini care desfășurau aceeași muncă. Acțiunile de protest ale acestora nu s-au limitat numai la greve, ci au continuat cu trimiterea de memorii către prefect și ministrul Transporturilor<sup>8</sup>.

---

<sup>6</sup> *Loc. cit.*, dos. 3/1921-1923, f. 102. În anul 1928, sindicatele „Muncitorii manuali”, „Principele Mihai” și „Ardealul” au încercat să-și împartă locurile de muncă după casele exportatoare și agențiile de vapoare, dar nici această soluție nu a dat rezultatele scontate, situație în care concurența și conflictele au continuat. În portul Constanța, acționau mai multe sindicate, organizate în funcție de tipul activității prestate de membrii săi sau, uneori, de partidul sub protecția căruia se aflau. Cele mai importante sindicate erau: „Marea”, „Dreptatea”, „Dezrobirea”, „Sindicatul muncitorilor manuali din port”, „Unirea”, „Principesa Elena”, „Regele Ferdinand”, „Mihai Eminescu” - format în anul 1927 și dirijat de organizația județeană a Partidului Național Țărănesc -, „Principele Mihai” și „Ardealul”. Vezi Valentin Ciorbea, *Portul Constanța de la antichitate la mileniul III*, Constanța, Editura Europolis, f. a., p. 169-170.

<sup>7</sup> *Loc. cit.*, f. 42. Personalul C.F.R. a rămas în regim militarizat în prima parte a perioadei interbelice datorită caracterului strategic al activității sale. Chiar și după ridicarea acestui regim militarizat, Marele Stat Major a hotărât reintroducerea acestuia în momentul în care situația o impunea.

<sup>8</sup> Direcția Județeană a Arhivelor Naționale Tulcea (în continuare D.J.A.N.T.), fond Prefectura Tulcea, dos. 6/1921, f. 110. Conflictele de muncă dintre docherii din porturile dunărene și autorități au continuat în toată perioada interbelică. Motivul principal a fost folosirea muncitorilor portuari străini, mai bine plătiți, în dauna celor români. Un rol important în acest sens l-a avut și Comisia Europeană a Dunării, interesată în păstrarea monopolului asupra activităților din porturile dunărene. Într-o situație asemănătoare se găseau și scafandrii de port români, care erau înlocuiți cu scafandri străini, deși aceștia percepeau tarife cu mult mai mari, în condițiile în care lucrările realizate de români erau de aceeași calitate. La Brăila, un scafandru pe nume Iorgakake a făcut avere scufundându-se de patru-cinci ori pe an, iar, la Constanța și Sulina, firmele care aveau nevoie de scafandri

Pentru a-i împăca pe muncitorii români nemulțumiți de concurența neloială a străinilor, prin Procesul-verbal nr. 2667/30 aprilie 1936, s-a hotărât că în bazinele de petrol trebuie să intre și să opereze numai români, cetățeni români, din motive de siguranță, dar și pentru a da marinarilor șomeri posibilitatea să-și câștige pâinea de zi cu zi cât timp nu-și găseau locuri de imbarcare. Prin acest act, Căpităniile porturilor și angajatorii erau somați ca, în aceste zone de activitate, să fie angajați numai marinari barcații autorizați ajutați, la nevoie, tot de marinari români. Ceilalți barcații urmau să lucreze în celelalte bazine ale portului la legat și dezlegat, lucru destul de rentabil, care le permitea subzistența zilnică fără probleme. Prin această măsură „se ușurează și situația marinarilor șomeri al căror număr în acest port a crescut mult, prin mutarea de la alte Căpităni”<sup>9</sup>. Sumele încasate de barcații proprietari care își desfășurau activitatea în bazinul de petrol erau de 570-670 de lei pe săptămână, în timp ce ajutoarele acestora câștigau 400-500 de lei. Sumele erau mult mai mici față de cei aproximativ 2 450 de lei câștigați săptămânal de barcații și marinarii din restul portului și relativ sigure chiar în condițiile în care, în perioada interbelică, România era unul dintre cei mai importanți exportatori de produse petroliere din Europa<sup>10</sup>.

În ciuda tuturor acestor măsuri luate de către autorități, docherii din porturile dobrogene au continuat să ceară îmbunătățirea condițiilor de muncă și salarii mai mari, fie prin acțiuni de protest radicale, fie prin memorii și petiții.

Într-un memoriu trimis Comandantului portului Constanța în anul 1938<sup>11</sup>, docherii flotanți<sup>12</sup> se arătau nemulțumiți de șicanele la care

---

ii aduceau de la Constantinopol și Odessa. Vezi Nicolae Ionescu-Johnson, *Însemnările unui marinar*, vol. I, București, Editura de Stat pentru Literatură, 1956, p. 421 și D.J.A.N.T., fond Căpitănia Portului Sulina, dos. 4/1926. f. 8 și urm.

<sup>9</sup> D.J.A.N.C., fond Căpitănia Portului Constanța, dos. 30/1936, f. 1. Scăderea traficului comercial prin porturile dunărene datorită crizei economice a dus la concedierea a sute de docheri. Aceștia au încercat să-și găsească de lucru în portul Constanța, dar au sfârșit prin a îngroșa numărul șomerilor sau al celor care lucrau un număr foarte mic de ore pe lună în schimbul unui salariu de mizerie.

<sup>10</sup> *Loc. cit.*, f. 35. Fluctuațiile politice de pe scena politică românească, criza economică din perioada 1929-1933, precum și desfășurarea imprevizibilă a evenimentelor internaționale au fost tot atâtea motive de nesiguranță a locurilor de muncă.

<sup>11</sup> *Loc. cit.*, dos. 3/1938, f. 128. Textul acestui memoriu era următorul: „Domnule Comandor, majoritatea muncitorilor flotanți din portul Constanța cu deosebit respect și cu lacrimi în ochi aducem la cunoștința Dvs. următoarele: până mai acum 2-3 luni de zile în urmă, noi muncitorii flotanți din port, de bine de rău, ne puteam câștiga pâinea noastră și a familiilor noastre deoarece eram preferați la muncă atunci când se

erau supuși de către reprezentanții Biroului Muncii din port, care solicitau diferite favoruri în bani sau obiecte pentru a le asigura un loc de muncă. Mai mult, această stare de lucruri s-a perpetuat până în anul 1931, când a fost aprobată noua legislație în acest domeniu.

Într-un raport întocmit de către inspectorii Inspectoratului Muncii Constanța în anul 1926, erau scoase la lumină neregulile săvârșite de șefii de echipă care câștigau și câteva sute de mii de lei pe an: „... șefii (vătafii) realizează câștiguri de pe urma muncitorilor adevărați. Ei sunt singurii în drept de a asigura munca de la agenții de vapoare sau case de expedițiuni fiind răspunzători de efectuarea ei la timp și în bune condițiuni - tot ei fac plata oamenilor. Plătesc muncitorilor mai vechi mai mult, celor noi mai puțin care acceptă pentru a fi primiți la muncă. Delegații își fac afacerile și strâng averi”<sup>13</sup>.

Într-un alt memoriu, un grup de muncitori flotanți din portul Constanța îi aduceau la cunoștință comandantului portului faptul că unul dintre agenții societății „Intercontinental” le-a plătit suma de 60 de lei/zi pentru munca prestată, mult sub valoarea înțelegerii, deși activitatea a fost deosebit de periculoasă. Cu toate că suma era mult prea mică, au acceptat plata, sub amenințarea că banii urmau să fie vărsați în conturile Căpităniei<sup>14</sup>.

---

*simțea nevoia de brațe, ținându-se seama că trebuie să trăim și noi ca ceilalți. Astăzi, în port nu mai putem apuca muncă ca altădată, când împărțirea și repartizarea se făcea la sindicatul muncitorilor Docheri manuali sub directa supraveghere a D-lui Președinte I. Negulescu, fost șef al Biuroului Muncii. Astăzi, foarte rar se întâmplă să lucrăm în câte o zi și asta cu mari riscuri. Această stare de lucruri se datorește D-lui I. Grigore Dobre, actualul secretar al Biuroului Muncii. D-l Secretar I.G. Dobre se pretează la fel de fel de fapte ce nu cadrează cu situația lui, fără nici o teamă și rușine de nimeni. Nu voiește să ne pună la muncă decât dacă acceptăm propunerile ce ni se fac de către el. Ne cere să-i aducem din port acasă găini, cafea, zahăr și multe alte lucruri pe care, pentru a intra în posesia lor, trebuie să le furăm după diferite vapoare”.*

<sup>12</sup> Muncitorii sezonieri sau „flotanți” lucrau pe perioade de timp diferite de la an la an. Majoritatea acestora provenea din satele Dobrogei, dar și din alte județe. Numărul lor a variat în funcție de cererea de forță de muncă, acesta fiind în vizibilă creștere în momentele de trafic intens și în campaniile de construcții.

<sup>13</sup> Loc. cit., dos. 7/1923, f. 261.

<sup>14</sup> Loc. cit., dos. 32/1936, f. 30-31. „Domnule Comandor, Subsemnați muncitori flotanți cu respect venim a vă ruga, a ne asculta plângerea. În ziua de luni, 23 aprilie a.c., am fost angajați, de negustorul care exportă cai, ca să îi plimbăm de dimineața până la 6 jumătate seara, fără a avea repaus în timpul orei 12. Munca fiind foarte periculoasă, caii fiind foarte sburdalnici. Muncă la care mulți dintre noi muncitorii am fost loviți de copitele cailor, la care muncă s-a întâmplat și un accident. După terminarea muncii când trebuia să ne facă plata, Domnul Agent al Societății Intercontinental voia să ne dea numai 60 lei pe timpul muncit. ... Și atunci, agentul societății ne-a amenințat că dacă nu primim banii pe care Dvs. i-ați ordonat să primim, îi va vărsa Căpităniei. Noi, fiind flămânzi, am primit cât ni s-a dat ne mai putând de foame.”

Astfel de conflicte s-au înregistrat între docherii sindicaliști și patronii sau reprezentanții ai unor agenții, precum Lazăr Bercovici, Sterie Dalla, Casa Courcoulas-Critios și firma Geiger, pentru plata unor suplimente de încărcare și a unor suplimente de muncă pe vremea rea<sup>15</sup>.

Plata derizorie pe care o primeau, precum și condițiile de muncă deosebit de dificile au facilitat producerea unor accidente de muncă destul de grave, care au dus la rănirea docherilor și la deteriorarea mărfii transbordate. În procesul-verbal nr. 2 345 din 23 mai 1938, agentul general al Serviciului Maritim Român, Mihai Filipescu, îi aducea la cunoștință căpitanului portului Constanța faptul că, în ziua de 22 mai 1938, din neatenție, au căzut în mare, în timpul descărcării, patru bale de tutun aduse de la Constantinopol de nava „Regele Carol I” pentru firma „Schencker&Co”<sup>16</sup>. Din cercetările efectuate și din declarațiile muncitorilor care au participat la descărcarea mărfii, a rezultat că pupa navei s-a depărtat de cheu cu patru metri, iar unele comenzi nu au fost executate corect<sup>17</sup>.

Starea de nesiguranță din porturi a avut drept efect altercații între docheri sau transportatori care, de cele mai multe ori, s-au soldat cu loviri și răniri. În urma cercetărilor întreprinse de către ofițerii portuari ai Căpitaniei portului Constanța, s-a constatat, prin procesul-verbal nr. 5 812 din 1 decembrie 1938, că, în timp ce lucrau la descărcarea vaporului „Elixiria”, între muncitorii Ion Manea și Gheorghe Badiu s-a iscat un conflict, în urma căruia între cei doi a avut loc o altercație violentă. Ajutat și de fratele său, Gheorghe Badiu l-a lovit peste gură pe Ion Manea, provocându-i răni care au necesitat o intervenție medicală superficială<sup>18</sup>.

În procesul-verbal nr. 6 081 din 14 decembrie 1938, căruțașul Ilie Zagoriță a declarat că, în timp ce aștepta să îi vină rândul la încărcare,

---

<sup>15</sup> *Loc. cit.*, f. 100. Numele acestor agenți sau a societăților de transport au apărut și în alte cazuri de nerespectare a înțelegerilor contractuale sau de efectuare a plăților sub valoarea muncii prestate.

<sup>16</sup> *Loc. cit.*, dos. 7/1938, f. 103.

<sup>17</sup> *Loc. cit.*, f. 103. Alte accidente au avut, însă, urmări tragice. În urma manevrării defectuoase a instalațiilor portuare sau a nerespectării normelor de lucru, mulți docheri au căzut în mare și și-au pierdut viața. Deși accidentele de acest fel nu erau foarte dese, ele reprezentau un real pericol pentru muncitori.

<sup>18</sup> *Loc. cit.*, f. 236. Una dintre cele mai mari probleme pe care le întâmpinau autoritățile porturilor maritime și fluviale dobrogene era legată de actele de agresiune verbală și fizică dintre muncitorii portuari. Fie că aveau la bază conflictele de interese dintre echipe, fie că se întâmplau pe fondul consumului de alcool, acestea nu au putut fi ținute sub control. Mai mult, de cele mai multe ori, era necesară intervenția poliției pentru a calma spiritele.

un alt căruțaș, Gheorghe Niculescu, i-a strigat să dea caii înapoi și să-i facă loc. Deoarece nu a putut să întoacă din cauza unei camionete încărcate pe care o avea în spate, a trebuit să suporte loviturile pe care le-a primit peste față din partea lui Gheorghe Niculescu, care l-au umplut de sânge<sup>19</sup>.

O categorie aparte de lucrători portuari era reprezentată de hamali. Aceștia, în majoritate țigani, asigurau transportul bagajelor călătorilor de la mașini la navele de pasageri sau invers, contra unei sume de bani stabilită de normele de organizare a activităților portuare. Însă, fie că era vorba de portul Constanța, fie de porturile Tulcea sau Sulina, activitatea acestora lăsa de dorit.

În Adresa nr. 2 497/1938, semnată de comandorul Constantinescu, directorul Serviciului Maritim Român, se arăta că a crescut numărul reclamațiilor de la călătorii care se îmbarcau pe vapoarele S.M.R. cu privire la purtarea hamalilor din portul Constanța. Prestația acestora era necivilizată, organizarea activităților de curierat lăsa de dorit, iar tarifele nu erau aduse la cunoștința publicului, hamalii speculând munca pe care o prestau, în mod ilegal. Toate aceste neajunsuri aveau loc în condițiile în care majoritatea călătorilor care foloseau navele de pasageri ale Serviciului Maritim Român erau străini<sup>20</sup>.

În telegrama nr. 7 073 din 25 mai 1938, trimisă de Serviciul Maritim Român către Căpitania portului Constanța, se raporta faptul că, în seara zilei de 23 mai, Elena Patriarhiades s-a îmbarcat pe pasagerul „Regele Carol I”, plătind suma de 140 de lei pentru transportul la cabină a bagajelor sale, compuse dintr-un cufăr, un balot și două colete de mână. După instalarea în cabina rezervată, hamalul nr. 52 a obligat-o pe pasageră să plătească un supliment de 100 de lei, în afară de taxa deja achitată. Aceasta a refuzat în mod categoric, iar hamalul, însoțit de un al doilea, a început să vocifereze, deranjându-i în mod vizibil pe ceilalți călători. În timpul acestui incident, agentul Căpitaniei portului Constanța nu a fost prezent în zona de îmbarcare a călătorilor, fapt care a permis amplificarea conflictului. În final, conducerea Serviciului Maritim Român cerea luarea unor măsuri radicale pentru dispariția unor asemenea practici, precum și

---

<sup>19</sup> *Loc. cit.*, f. 207.

<sup>20</sup> *Loc. cit.*, f. 34. Statisticile întocmite de către Căpitania portului Constanța, Serviciul Maritim Român și Direcția Porturilor Maritime stabileau clar faptul că principalii beneficiari ai rutelor de transport pasageri erau cetățeni străini. De aici, și necesitatea ca serviciile oferite de autoritățile române în domeniu să fie cel puțin egale cu cele oferite de serviciile europene similare. Însă, acest lucru nu a putut fi posibil în ciuda eforturilor depuse de către autoritățile portuare din România.

concedierea hamalului<sup>21</sup>.

Însă, hamalii nu aveau un comportament necivilizat numai față de pasageri, ci și față de autoritățile portului. La intrarea în schimb, un ofițer principal de port avea obligația să inspecteze ținuta hamalilor. Într-o asemenea situație, ofițerul Nicolae Lazaru i-a făcut observații lui Amet Ismail, hamal la danele Serviciului Maritim Român, că îi lipsesc nasturi de la veston, uniforma era murdară, iar șapca era purtată neregulamentar. Aflat sub influența alcoolului, Amet Ismail l-a bruscat verbal pe ofițerul de port, amenințându-l în același timp. Doar intervenția unui soldat grănicer care asigura paza portului a pus capăt unui incident care putea genera victime<sup>22</sup>.

În procesul-verbal nr. 3 723 din 16 iulie 1938, întocmit de ofițerul de port Anghel Radulian, se arătau următoarele fapte: *„În seara zilei de 16 iulie 1938, la orele 19, muncitorii bagajieri Cheir Tair, Asan Ismail, Saban Chirez și Asan Ali au venit la muncă în stare de beție, provocând scandal în holul de jos al Gării Maritime și insultând pe conducătorul de muncă Mustan Ali”*<sup>23</sup>.

Astfel de incidente aveau loc aproape săptămânal, motiv pentru care Căpitănia portului Constanța a trimis un memoriu către Comisiunea Muncii prin care Agenția Serviciului Maritim Român Constanța propunea *„alegerea de muncitori români, cu bună ținută și îmbrăcați în uniformă. Se vede din conduita muncitorilor angajați lipsa de control și autoritate a conducătorilor lor”*<sup>24</sup>.

Una dintre cele mai grave probleme cu care se confruntau Căpităniile porturilor din provincia trans-danubiană era legată de furturile care aveau loc în fiecare zi. Acestea deveniseră atât de frecvente, încât făceau parte din viața cotidiană a muncitorilor portuari și a familiilor lor, iar autoritățile se vedeau în imposibilitatea de a găsi soluții pentru rezolvarea acestei probleme.

---

<sup>21</sup> *Loc. cit.*, f. 121.

<sup>22</sup> *Loc. cit.*, f. 135. Cazul a fost trimis spre rezolvare Serviciului Maritim Român și Căpităniei portului Constanța, dar și Prefecturii de Poliție. În raport se arăta că: *„... muncitorul Amet Ismail este un element rău și foarte agresiv. Nu i se poate face nici o observație, cât de mică, căci devine imediat răutăcios, obraznic și amenințător. Tot astfel se poartă și cu pasagerii”*. O asemenea caracterizare era făcută majorității hamalilor din port angajați, în majoritate, din rândul locuitorilor țigani ai cartierului Anadalchioi.

<sup>23</sup> *Loc. cit.*, f. 165. Asemenea cazuri aveau loc săptămânal. Conducerea Căpităniei portului Constanța și cea a Serviciului Maritim Român au încercat să rezolve problema prin numirea ca șefi de echipă (conducător de muncă) a unor hamali țigani, care i-ar fi putut controla mai ușor pe recalitrânți, însă nici această măsură nu a adus rezultate așteptate.

<sup>24</sup> *Loc. cit.*, f. 42.



În anii de după Primul Război Mondial, când alimentele pentru populația provinciei dintre Dunăre și Mare erau aduse prin Administrația Americană pentru Ajutorare (A.R.A.), reprezentanții acesteia, ofițeri activi în armata americană, erau uluiți de amploarea fenomenului, dar și de faptul că acesta avea la bază sărăcia și lipsa de alimente cu care se confruntau lucrătorii portuari și familiile lor<sup>25</sup>.

Din porturile dobrogene se fura orice. În portul Constanța, se sustrăgea fier vechi, alimente și îmbrăcăminte, din porturile Balcic și Cavarna cele mai multe furturi erau raportate la lemne de foc, cărbuni și cereale, din porturile Silistra, Turtucaia și Ostrov se furau cereale și chiar animale, iar în porturile Tulcea și Sulina autoritățile raportau furturi de alimente, cereale și diverse alte mărfuri<sup>26</sup>.

Această stare de fapt a fost consemnată în toată perioada interbelică, iar Căpităniile porturilor și poliția nu au găsit soluții pentru a pune capăt acestui flagel. Într-o telegramă din 12 ianuarie 1938, trimisă de Direcțiunea Porturilor Maritime către Căpitănia portului Constanța, se arăta că în preajma vagoanelor din care se descărca fier vechi se găseau un număr extrem de mare de oameni intrați în port numai cu scopul de a fura, cu toate că jandarmi și agenți de poliție asigurau paza acestora. Furturile de felul acestora se practicau pe o scară atât de largă, încât interesele portului erau grav prejudiciate. De aceea, Direcțiunea Porturilor Maritime solicita ca cei care erau găsiți în port fără nici o justificare valabilă să fie evacuați, iar, pe viitor, să li se interzică accesul în incinta portului și să li se întocmească dosar penal<sup>27</sup>.

Inventivitatea hoților era fără limite. Aceștia furau cantități mici, de 5-10 kg, dar făceau mai multe drumuri pe zi. Fiind organizați în grupuri numeroase, într-un an, rezultau sustrageri de mai multe vagoane de cereale, fier vechi sau cherestea. Paznicii erau păcăliți

---

<sup>25</sup> I. Ciupercă, *România în fața recunoașterii unității naționale. Repere*, Iași, Editura Universității „Al.I. Cuza”, 1996, p. 165. Într-un raport asupra activității portului Constanța, întocmit de E. W. Soucy din Corpul agențiilor comerciale, către colonelul W.N. Haskell, șeful misiunii A.R.A. în România, se arăta că „lipsa alimentelor era așa de evidentă, încât confiscarea făinii furate ar fi fost o operațiune anevoioasă și crudă”.

<sup>26</sup> Octav O. Șeitan, *Dobrogea. Date statistice (1928-1931)*, Constanța, Tipografia Lucrătorii Asociați, f.a., p. 22-42.

<sup>27</sup> D.J.A.N.C., fond Căpitănia portului Constanța, dos. 52/1937, f. 33. Presa vremii, în principal cele mai importante ziare dobrogene, „Dobrogea jună”, „Farul”, „Dacia”, „Marea Neagră”, „Marea Noastră”, „Gazeta Tulcei” și „Oglinda Tulcei” prezentau, săptămânal, cazuri de furturi din porturi. Acest fenomen era considerat atât de important, încât aceste cotidiane aveau reporteri specializați care asigurau materialele pentru publicare.

foarte ușor, hoții furând, spre exemplu, cheresteaua în bucăți mici pentru foc sau sub formă de surcele<sup>28</sup>.

Produsul cel mai căutat era fierul vechi, care aducea venituri frumoase în buzunarele hoților. În Raportul nr. 1 din 3 ianuarie 1938, semnat de comandorul Ștefan Popescu, căpitanul portului Constanța, către Parchetul Militar Constanța, era prezentat individul Panait Tudor care, în ziua de 2 ianuarie 1938, profitând de neatenția paznicilor, a încercat să sustragă 50 kg de plumb, care a fost tăiat în bucăți mici, pentru a fi scos mai ușor. Agenții de poliție au dejucat această tentativă și au predat plumbul confiscat Direcțiunii Porturilor Maritime<sup>29</sup>. În alte dosare au fost inculpați Ștefan Ungureanu, care a furat 10 kg de zinc și muncitorii portuari Cercel Tudor și Chirilă Cobaleov, care au încercat să sustragă 18 kg de fontă, pe care intenționau să o vândă unui depozit, despre care poliția avea date că achiziționează fier vechi furat din port.

Însă, nu totdeauna hoții aveau sorti de izbândă. Uneori se întâmplau accidente care duceau la decesul acestora. La 12 martie 1938, în timp ce încercau să fure piese de pe epava vaporului „Yekta 2”, aflat în rada portului Constanța, Nicolae Ionescu și Petre Răiculescu au căzut în mare și s-au înecat<sup>30</sup>.

Nu numai docherii sau căruțașii furau din porturile dobrogene. Din informațiile transmise de către Chestura de Poliție Constanța către Căpitania portului rezulta că navele străine erau invadate de țigani lustragii, precum și de femei de moravuri ușoare. Din rapoartele agenților de poliție s-a tras concluzia că aceștia, împreună cu familiile lor, făceau chiar mici negustorii, vânzând diverse alimente sau alte obiecte, având autorizații eliberate de Birourile vamale. Mai mult, acești țigani frecventau, aproape zilnic, casa de schimb „Nicu & Pencof”, situată în centrul orașului. Astfel, la adăpostul acestor autorizații de comerț, țiganii lustragii se ocupau, de fapt, cu contrabanda cu valută<sup>31</sup>.

---

<sup>28</sup> *Loc. cit.*, f. 40 și urm.

<sup>29</sup> *Loc. cit.*, f. 13.

<sup>30</sup> *Loc. cit.*, f. 78.

<sup>31</sup> *Loc. cit.*, dos. 4/1923-1934, f. 148. Contrabanda cu valută, alimente sau îmbrăcăminte a constituit una din îndeletnicirile de bază ale lumii interlope din porturile Dobrogei. Fie că era vorba de contrabandiști români, fie de contrabandiști străini, acest flagel nu a putut fi stopat de autorități în ciuda măsurilor drastice pe care le-au luat. Dacă o anumită marfă era de negăsit pe piața liberă, aceasta putea fi cumpărată de la contrabandiști, e drept, la prețurile de rigoare. Rapoartele detașamentelor de poliție, legiunilor de jandarmi și ale Căpitaniiilor porturilor prezentau zilnic acte de contrabandă descoperite, care apăreau și în ziarele dobrogene. Cu toate acestea, nici instaurarea regimului de

Nici unii cetățeni străini care debarcau în porturile maritime sau fluviale românești nu erau străini de această îndeletnicire. În general, ei aduceau mărfuri de lux, care se procurau foarte greu pe piața liberă și pe care le vindeau la prețuri foarte mari<sup>32</sup>.

În perioada interbelică, în provincia dintre Dunăre și Mare, viața cotidiană a locuitorilor a fost puternic influențată de dezvoltarea comerțului, industriei, sectorului bancar și activităților portuare, care au asigurat acestei regiuni un climat de dezvoltare și prosperitate. Cu toate neajunsurile, existente, de altfel, la nivelul întregii țări, avântul economic reliefat și de statisticile vremii nu a putut fi stăvilit, lucru care s-a resimțit în îmbunătățirea condițiilor de trai ale populației din cele patru județe trans-danubiene.

## DAILY ACTIVITIES IN DOBROUDGEA'S HARBORS IN THE INTERWAR PERIOD

### Abstract

An important activity from Dobroudgea in interwar period has been linked to trade in harbors. Were transported various goods through the harbors Constanta, Tulcea, Sulina, Caverna and Balcic which were loaded or unloaded by port workers.

Therefore, the relations between workers and authorities were not always the best because their interests were different.

Keywords: Constanta Harbour, Black Sea, Dobroudja, port workers, inter-war period.

---

autoritate impus de regele Carol al II-lea nu a rezolvat această problemă, cum nu a fost rezolvată sub nici un regim politic ulterior. Contrabandiștii erau atât de bine organizați, încât poliția reușea foarte rar să anihileze vreun grup.

<sup>32</sup> *Loc. cit.*, fond Prefectura Constanța, dos. 19/1938, f. 20. Unul dintre cele mai mediatizate cazuri a fost cel al marinarilor Ole Nikelsen și Andreas Ikaș de pe nava „Inger Johann”, sub pavilion norvegian, care au fost prinși cu o cantitate mare de mătase, scoasă din port prin contrabandă, pe care doreau să o vândă în Piața Independenței.