

INAUGURAREA PORTULUI CONSTANȚA - 27 SEPTEMBRIE 1909 - SPICUIRI DIN PRESĂ

Zi de toamnă caldă, acum aproape o sută de ani. Mai precis, 27 septembrie 1909. Constanța cu străzile măturate și cununi de flori. Lume multă, lume veselă pe străzi. Muzică și haine de sărbătoare. Elevi, soldați și ofițeri în uniformă de paradă. Și trăsuri și automobile și multe oficialități. Era duminică! Dar nu asta era cauza bucuriei. Se inaugura Portul!

Milenarul Tomis, fost, pe rând, Constantiana bizantină și Küstendje sub otomani, întinerise, adică fusese amenajat și modernizat, prin strădaniile și inteligența românească, și se putea de acum număra între porturile lumii civilizate. Mulți știau că problema se pusese cu mult timp înainte. Poate nu legau momentul începutului de Războiul Crimeii, dar așa fusese. Tratatul de la Paris, din 30 martie 1856, hotărâse ca bazinul Mării Negre să fie considerat neutru, interzis vaselor de război și să se încurajeze comerțul liber. Nou înființata Comisie a Dunării opta pentru legarea fluviului de Mare, stăruind pentru construirea unei căi ferate și deschiderea unui port liber: Constanța (Küstendje). Englezii se dovediseră interesați. După cercetările făcute de Ch. Lidell și L. Gordon, a urmat studiul făcut de Thomas Forester: "The Danube and Black Sea. Memoir of their junctions by railway between Tchernavoda and a free port Küstendje".

Interesului manifestat în Anglia față de această parte a lumii a dus la semnarea unui act de concesiune, pe 99 de ani, între guvernul turc și consorțiul "Danube and Black Sea Railway and Küstendje Harbour Company Ltd.". Aceștia îi erau încredințate construirea căii ferate între Cernavodă și Constanța și modernizarea portului.

Principatele Unite erau interesate și urmăreau îndeaproape lucrările. La inaugurarea căii ferate, 22 septembrie\4 octombrie 1860, a participat o delegație condusă chiar de Ministrul de Externe, Ion Filipescu. Problema dezvoltării comerțului românesc s-a pus și mai pregnant după venirea lui Carol I. Pentru prințul străin era clar că ieșirea la mare avea o importanță vitală. Ajuns la domnie, primul său gând a fost acela de a cunoaște țara și potențialul ei economic. Așa au început "excursiile". Dunărea a fost prioritară. Primul contact cu porturile dunărene (nepunând la socoteală Turnul Severin, locul prin

care pășise pe pământ românesc) a avut loc chiar în toamna lui 1866. Aspectul și funcționalitatea lor l-au dezamăgit, așa cum a mărturisit. Brăila avea un debarcader mic și neîngrijit, hambarele pentru grâne erau improprii. Galațiul, ceva mai dezvoltat, avea tot comerțul în mâinile grecilor. Dar ce comerț era acela, când, aproape patru luni pe an, nu se putea naviga din cauza gheții?

Interesat de ieșirea la mare, Carol I dorește să cunoască gurile Dunării. În 1878, merge pe brațul Sfântul Gheorghe, apoi pe Sulina și, în sfârșit, pe Chilia.

Acolo, în Basarabia, ar fi dorit să construiască un canal între lacul Cibrian și Mare, pe care să se desfașoare un transport civilizat, comerțul românesc ajungând să concureze pe cel rusesc și turcesc. Ideea, îndrăzneala, nu s-a putut concretiza, mai ales că, după 1878, aceasta parte de țară nu i-a mai aparținut României.

În schimb, Congresul de la Berlin a facilitat (art. 46) ieșirea la mare prin unificarea țării cu Dobrogea. Portul însă nu era într-o stare înfloritoare. Consorțiul englez tergiversase lucrările și, la 20 august 1878, așa cum reieșea din raportul întocmit de lt. col. Ioan Murgescu, nu existau decât 53 m de dig și nu puteau acosta mai mult de 20 bastimente mari.

De aceea, s-a vehiculat și ideea construirii unui port nou. Discuțiile purtate în Parlament au dus, totuși, la concluzia modernizării celui existent. Mihail Kogălniceanu și I.C. Brătianu au fost cei mai convinși de avantaje, chiar dacă răscumpărarea căii ferate și a lucrărilor efectuate în port de firma engleză Barkley era destul de costisitoare. Pretențiile lor erau exagerate. Asta reieșea din evaluarea făcută de ing. C. Olănescu la fața locului, între 4-10 februarie 1881. La 12 mai, s-a promulgat "Legea privind răscumpărarea de către Statul Roman a căii ferate Cernavodă și a lucrărilor din portul Constanța concesionată în 1857 companiei "Danube and Black Sea Railway Company Limited". În art. 2 se preciza că Statul Român devenea proprietarul absolut după achitarea a 16 800 000 lei aur.

A urmat apoi o lungă perioadă, în care Statul a făcut eforturi pentru a găsi cel mai avantajos proiect de amenajare și modernizare. Pornind de la cel al lui Charles Hartley, elaborat în 1837, au făcut apel la O. Franzius, director al portului Bremen (1885), la Voisin-Bey, fostul director al lucrărilor de la Canalul Suez (1886) și apoi, la A. Guérard (1893). Paralel, la București, se înființase un serviciu special de proiectare și amenajare a portului Constanța, condus de inginerul I.B. Cantacuzino. Așa a început inteligența românească să se preocupe de lucrări. Aici, s-a întocmit un prim proiect, care a dus la cel conceput de renumitul inginer Anghel Saligny. Minunata construcție a podului „Carol I”, piesă importantă în cadrul dezvoltării comerțului maritim,

demonstrase, cu prisosință, capacitățile de care dispunea. Alături de el, a lucrat, până la dispariție, și inginerul Gh. Duca, tatăl viitorului premier.

La 16 octombrie 1896, în prezența Majestății Sale Carol I, s-au inaugurat, oficial, lucrările, prin așezarea primului bloc de beton din digul de larg, la 60 m de țărm. Actul de fundație, semnat de Rege, a fost încastrat la baza digului mare, în partea dinspre larg. Lucrările erau, atunci, în antrepriză franceză, fiind conduse de A. Hallier, care, în martie 1897, a părăsit șantierul, nemaifăcând față. Inginerul Gh. Duca a fost numit la Direcția portului, iar I.C. Brătianu - pe atunci Ministrul Lucrărilor Publice - a hotărât construirea în regie. Hotărârea a dus la un proces cu partea franceză, dar a fost benefică pentru port. La 10 august 1899, lucrarea a fost preluată de Saligny. După ce, timp de două luni, a efectuat o călătorie de documentare în principalele porturi europene, acesta a demarat lucrul, ajungând la rezultatele care se puteau vedea în Constanța anulului 1909.

Ziarele, interesate să prezinte țării situația construcției și desfășurarea serbărilor de inaugurare, se grăbiseră să trimită corespondenți. Aceștia s-au străduit să redea, cât mai amănunțit, totul. Trimisul "Univerului", Gh. Cristodorescu, publica un articol intitulat "Portul Constanța", în care scria despre: "*Lucrările pentru construirea portului de la Marea Neagră. Fazele prin care a trecut proiectul pentru construirea portului. Suprafața sa de astăzi. Digurile. Cheiurile. Magaziile cu silozuri. Instalații pentru exportul petrolului. Alte instalații. Costul lucrărilor.*"¹ Spicuim câteva fraze: "*Portul Constanța are o suprafață de 192 ha și e astfel construit încât să se mai poată mări încă atunci când va fi nevoie. Aceasta întindere este astfel împărțită: 60 ha suprafața bazinurilor, 111 ha suprafața platformelor și 14 ha, suprafața adăpostită în ante port*".² Stăruie mult asupra amenajărilor făcute pentru primirea și exportul petrolului, comerț care era la primii pași. Descrie stația de primire construită pe deal, la o înălțime de 33,50 m, rezervoarele de depozitare, hala mașinilor, bazinul de petrol, insalațiile formate din conducte, care făceau legătura între stația de primire și rezervoare, cele 5 pompe proiectate să meargă diferențiat: una pentru benzină, a doua pentru petrol distilat, a treia pentru petrol brut, a patra de rezervă, iar a cincea pentru o conductă specială. Este impresionat și de silozuri, la realizarea proiectelor lucrând și I.B. Cantacuzino, Gh. Duca și Anghel Saligny. Din cele patru magazii (moluri) proiectate, la data inaugurării funcționa numai una, cu 255 de silozuri și o capacitate de 33.000 tone. A doua era în stadiu final. Ziaristul este uimit și de cele 6 linii de cale ferată care serveau magazia, alte patru fiind destinate instalațiilor de descărcare. Pentru a fi mai convingător, însoțește articolul de o fotografie cu vederea panoramică a portului.

Articolul, deosebit de bine documentat și conținând detalii tehnice, îl informa perfect pe cititor. Probabil că au citit, însă, cu mult mai multă plăcere, reportajul de la inaugurare.

Cu o zi înainte, ziarul dăduse amănuntele sosirii Suveranilor la Constanța. Toata familia regală, inclusiv cel mai mic, adică principesa Ileana, plecaseră cu trenul regal din Sinaia, la ora 9,30. Ziarul, prin corespondenții săi particulari, care dădeau, telefonic, informații despre călătorie, descrieseră, cu lux de amănunte, voiajul. De exemplu, multe amănunte le aflăm despre oprirea în Ciulnița.

Oprirea a fost salutată, cu multă caldură, de localnici. Căile ferate au pus la dispoziția călărășenilor un tren special, care a ajuns în gara din Bărăgan, cu puțin timp înainte de sosirea trenului regal. Deși timpul de staționare a fost foarte scurt, de la 1,30 la 1,55, pregătirile au fost mari. Frumos împodobit, peronul îi găzduia pe cei care trebuiau să-l salute pe suveran. *„Școalele și societățile meseriașilor cu muzică militară au loc în fața peronului gării, dealungul liniei ferate, iar persoanele oficiale în fața salei de recepție... M.S. Regele și Prințul Ferdinand însoțiți de primul ministru Brătianu au descins din tren... M.S. Regele s-a întreținut aproape cu fiecare... În timpul când se făceau prezentările M.S. Regina având în brațe pe principesa Ileana a apărut la fereastra vagonului și mulțimea a izbucnit în strigăte de trăiască principesa Ileana... Mai multe doamne din elita Călărășilor au prezentat buchete de flori M.S. Regina.”*³

Aceași atmosferă și în gara de la Cernavodă, unde Regele s-a întreținut cu primarul orașului, Chirescu, felicitându-l pentru fabricile deschise (ciment, petrol, metalurgie).

La Constanța, primirea a fost de-a dreptul fastuoasă. *„La orele 5 după-amiaza, trenul regal a intrat în gară, fiind salutat de salve de tunuri și în sunetul clopotelor de la bisericile locale, o companie din Batalionul 5 Vânători cu muzica Regimentului 21 din București, a dat onorurile militare.”*⁴

Personalități dintre cele mai proeminente ale țării se aflau pe peron: Alexandru Djuvara- ministru de Industrie și Comerț-, Anghel Saligny, contramiralul Sebastian Eustațiu, generalii Ion Culcer, Constantin Boerescu etc.-. Din Constanța, erau prezenți corpul medical și al avocaților, președinții comunității străine din Constanța, elevi și un public numeros. Tulcea își trimise și ea reprezentanții. Primirea propriu-zisă, adică oferirea de pâine cu sare, după obiceiul românesc, a facut-o primarul Constanței [M?] Boteanu. Familia regală s-a retras numai după ce Suveranul a trecut în revistă garda de onoare, a ascultat discursuri și a primit buchete de flori și petiții. Copiii, în trăsură, s-au dus spre vaporul „România”, unde aveau reședința, A.L.R. și au plecat cu automobilul spre palat.

Inaugurarea propriu-zisă, care a avut loc pe data de 27 septembrie,

a făcut să se scrie multe articole, fiecare publicație dorind să dea cât mai multe amănunte. Serbările au durat de la 10,30 dimineața, când suveranii au luat loc în pavilionul special amenajat în fața silozurilor, până spre miezul nopții, când s-au încheiat serbările maritime. Tot protocolul a fost respectat: defilarea școlilor, onoruri militare, date de o companie din regimentul 34, salve de tun trase de pe crucișătorul "Elisabeta", Te-Deum oficiat de episcopul Dunării de jos, P.S.S. Nifon.

Au urmat momentele cele mai așteptate: citirea și semnarea Actului de fundație, actul comemorativ.

"Carol I prin grația lui Dumnezeu și voința poporului Rege al României.

De când România a intrat Dobrogea prin vitejia ostașilor săi în războiul neatârării și s-a făcut stăpâna lor la Malurile Negre, gândirea mea a fost întruna pironită la mijloacele de a înlesni exportul țării în tot cursul anului. În scop de a deschide României căile nesfârșite ale mărilor am împreunat cele două maluri ale Dunării între Fetești și Cernavodă, ridicând mărețul pod "Regele Carol I", iar în anul 1896 am pus temelii portului Constanța a cărui inaugurare o facem azi.

De atunci, treptat și cu mijloacele de care s-a dispus, am avut grijă înainte de toate de a asigura isprăvirea lucrărilor pentru exportul cerealelor și al petrolului care reprezintă 85 la sută din exportul țării. Nădăjduind că Dumnezeu va hărăzi României liniște și îmbelșugare ca să putem isprăvi cât mai curând portul întreg, menit să slujească la propășirea economică a scumpei mele patrii, astăzi a 27 a zi a lunii septembrie 1909 și al 43 an al Domniei Mele, am inaugurat asemeni prima magazie din cele 4 ce se clădesc, de față fiind Majestatea Sa Regina, A.L.R. Principele Ferdinand moștenitorul tronului, Principesa Maria, înaltul cler, miniștrii mei, președinții și vice-președinții Corpurilor legiuitoare, înalții demnitari ai Statului, frunțașii oștirii mele și corpul tehnic. Spre amintire am semnat acest document încheiat în 3 exemplare, hotărând ca după sfințirea lucrărilor făcute de P.S.S. Episcopul Dunării-de-Jos, un exemplar să fie așezat în zidăria cea mare a silozurilor de cereale ce se dă acum spre folosirea comercianților; al doilea exemplar să fie așezat în zidul familiei de la capul digului dinspre larg, iar al treilea să fie păstrat în Arhiva Statului.

SS Carol, Elisabeta, Maria, Ferdinand, Elisabeta, I. Brătianu, Al. Djuvara, Morțun, general C.A. Budișteanu, E. Costinescu, Nifon Nicolescu, M. Ferechide, A. Carp, A. Saligny, Sp. Haret, I. Stelian".⁵

După așezarea pietrei fundamentale și a plăcii de metal, la care casa regală a participat folosind ciocanul de aur, a urmat vizita în port. "În siloz se încărcău cereale pe vaporul "Iași", primul care a și ieșit din raza portului. Într-o barcă condusă de 24 marinari, în frunte cu contramiralul Eustațiu, au luat loc membrii familiei regale, primul ministru și Anghel Saligny, îndreptându-se spre panglica care era legată între cele două capete ale portului. În picioare, Carol I, alături de Saligny. Un marinăr a tras cu un

*baston panglica, alții au întins-o între două lopeți și Regele, în mână cu o foarfecă de aur, a tăiat-o deschizând oficial Portul Constanța. În timpul acesta, brăzdau văzduhul uralele mulțimii, salvele de tunuri și sunetele fanfarei Regimentului 21, care se afla pe dig împreună cu o companie de militari care dădeau onorurile militare”.*⁶

A urmat punerea actului pe zidul Farului și vizitarea portului de petrol. Spre oraș, s-au deplasat, la întoarcere, nu cu automobilul, ci cu un tren, care a plecat din port. Era ora una după amiaza. Oficialitățile se pregăteau pentru banchet – mulțimea pentru *“serbările nautice”*-. Aceste manifestări urmau să încheie această frumoasă zi, care consfințea, nu numai integrarea țării în lumea civilizată, dar și unitatea ei.

Merită să aruncăm o privire în sala, frumos împodobită, unde s-a desfășurat banchetul, pentru că discursurile rostite conțin idei valoroase. A început la ora 8 seara, când Regele și apropiații lui, cu punctualitatea sa proverbială, au pașit în încăpere. Dacă discursul lui Morțun n-a făcut decât să sublinieze importanța, pentru economia țării, a portului inaugurat, cel al lui Anghel Saligny, a făcut o trecere în revistă a eforturilor depuse, de-a lungul timpului, pentru a se elabora cel mai practic proiect, enumerând și câteva eforturi datorate inginerilor străini. Odată cu încredințarea concepției inginerilor români, a început și punerea în practică. *“De atunci încoace, atât sub direcțiunea mult regretatului inginer Duca, cât și sub actuala direcțiune, numai ingineri români, mai toți ieșiți din Școala de Poduri și Șosele, au lucrat la conceperea și executarea lucrărilor portului”.*⁷

Ideea a fost îmbrățișată și dezvoltată de Rege în cuvântarea sa: *“Cu mare bucurie am venit în Dobrogea spre a inaugura marile lucrări ale portului Constanța, datorate ca și falnicul pod peste Dunăre, științei și hărniciei inginerilor români sub priceputa conducere a șefului lor.”*⁸ Și a profitat de ocazie spre a mărturisii: *“Încă de la început am urmărit cu cel mai viu interes și am supravegheat aceste lucrări care au dat comerțului nostru un avânt atât de puternic și au legat tot mai strâns Dobrogea de căminul strămoșesc”.*⁹ Concluzionând că portul ne leagă de Europa, a cerut continuarea lucrărilor în același ritm, până la terminarea definitivă.

De aceea, după ce s-au rostit acestea, a început adevăratul festin. Casa Capșa a pregătit meniul pentru distinșii meseni.

Și, ca de obicei, maeștrii bucătari au izbutit să îmbine specialitățile rafinate ale Occidentului cu gustoasele specialități românești. De exemplu, s-a servit și Consomme Printainer Royal (supă), Pointes d’asoerge (vârfuri de sparanghel), dar și Ris de Veau Braise (mure de vacă pe jăratec). S-a băut Pommard (vin de Burgundia) și vin de Drăgășani foarte vechi.

Imediat după terminarea banchetului, înainte de 11 noaptea, perechea regală s-a retras, dar populația a continuat să sărbătorească evenimentul până spre miezul nopții.

Cu speranța că am putut reînvia, pentru o clipă, viața într-o zi de sărbătoare a bunicilor noștri, închei articolul cu un anunț publicitar, găsit la rubrica "Informații" a "Universului", la 1 octombrie 1909: "În seara Banchetului ce s-a dat la 27 septembrie a.c. cu ocazia inaugurării portului Constanța s-a găsit în sala de banchet o sumă mare în numerar. Serviciul de construcție a portului Constanța o ține la dispoziția păgubașului, dacă acesta va da toate lămuririle necesare".¹⁰

NOTE

1. Gh. Cristodorescu, *Portul Constanța*, în "Universul", București, XXVII, nr. 266, 28 sep. 1909, p.1
2. *Loc. cit.*
3. ***, *În preziua serbărilor din Constanța, prin telefon, de la corespondenții noștri particulari*, în "Universul", București, XXVII, nr. 226, 28 sep. 1909, p. 1
4. *Loc. cit.*
5. ***, *Marile Serbări din Constanța, prin poșta de la corespondentul nostru particular*, în "Universul," București, XXVII, nr. 267, 29 sep. 1909, p. 1
6. *Loc. cit.*
7. *Loc. cit.*
8. *Loc. cit.*
9. *Loc. cit.*
10. ***, *Informații*, în "Universul", București, XXVII, nr. 269, 1 oct, 1909, p. 2

CONSTANȚA HARBOUR INAUGURATION -27TH OF SEPTEMBER 1909 – PRESSREVIEW Abstract

The article tries to revive the atmosphere of the beginning of 20-th century in Constanța, using the newspapers of those days, which reproduce most faithfully the colour of that time. The occasion of opening the seaport is considered emphasized.

This article quotes passages of newspapers which point out the joy of Constanța citizens and involving of authorities which had to satisfy especially the King.

It gives details about port installations, but it also describes other things like: the band cutting, the banquet and parts of the speech of Vasile Morțun, Minister of public Works, Anghel Saligny's speech and the answer of King Carol I.