

ÎNCEPUTUL REFACERII ORAȘULUI CONSTANȚA DUPĂ ÎNCHEIEREA MARELUI RĂZBOI

drd. Răzvan-Raul Ivan¹

Abstract

Constanța City, in the year of the mobilization decree, was in a prosperous state, resulting from the intelligent work of the Romanians, from Dobrogea's reunited to the mother country, under the leadership of the governors who contributed to the construction of this area. The Black Sea port of Constanta intended to be the primary element of the Romanian nation at sea, have come to put on the road to normality this part of the Greater Romania, after the various conflicts of North and South. Thanks to the tireless efforts of the Romanians, there were built constructions both in the port and in the connection (the bridge over the Danube), which can be seen even today. The value of the property had grown not only because there were ongoing works, but also because this city and this port were linked to the interests of a nation, all the aspirations of the development of a people that the outsiders, with their insatiable greed, they have oppressed and have not recognized their right to life until now.

The Romanian people watched to be the sentinel in defending the territory and wall to all the enemy invaders. The Romanians had the power to endure the misfortunes, suffered the injustice of their fate, but they never went to shame. They have gone over the invasion of the enemies, and they have dignified them.

Constanta was in a prosperous state, but to the terror caused by the war for the Constanta citizens, it was added that huge financial efforts had to be made to restore the infrastructure and the daily life.

Keywords: restoration, the city of Constanta, the Great War, the power supply to the city with water, electric illumination

*

Începând cu anul 1916, orașul Constanța a fost aruncat în uraganul de foc al cataclismului mondial. Cuceritorul a apreciat imediat această perlă maritimă, așezată pe litoralul Mării Negre, ca fiind singurul punct de legătură reală între Orient și Occident și, având în vedere numai aceste înalte motive de mare importanță, Comandamentul militar respectiv a organizat o administrație ad-hoc. Însă, odată cu întoarcerea cetățenilor în tristele lor cămine, administrația militară a crezut că era de cuviință ca cetățenii acestui oraș să-și administreze singuri propriile lor interese vitale și, prin Înalt Ordin, a numit o Comisie comunală, alcătuită din 15 membri, care să preia

¹ Profesor istorie-religie Liceul Teoretic "Decebal" Constanța

administrația orașului². Noua administrație locală instalată și având în vedere, situația grea în care se afla orașul Constanța, după încheierea războiului în 1918, pentru refacerea orașului, au trecut la prioritatea rezolvării problemele urgente, astfel: asigurarea alimentării cu apă a orașului, refacerea iluminatului public și particular, refacerea economiei locale, realizări edilitar-urbanistice. Desigur, că problemele erau multe, însă am încercat să aduc în atenție, chestiunile prioritare. Administrarea orașului după încheierea războiului reprezenta un proces complex, datorită bugetului insuficient în raport cu nevoile de refacere. În acest sens, administrația orașului pornea în rezolvarea problemelor, cu ce era mai urgent. Astfel:

Asigurarea alimentării orașului cu apă³

Una dintre problemele urgente ce trebuiau rezolvate de autorități a reprezentat-o alimentarea orașului cu apă de la Dunăre, având în vedere faptul că administrația militară de ocupație au adus mașinile de la uzina de apă de la Hinog într-o stare aproape de nefuncționare și incomplete. O mare parte dintre piesele cele mai importante fuseseră furate din uzină, iar cele rămase se prezentau într-o stare jalnică. Pe de altă parte, pe toată perioada ocupației, alimentarea cu apă era dificilă, astfel că administrația comunală se vedea nevoită să depună eforturi însemnate pentru pomparea apei de la Murfatlar. Ajutorul de primar Grigorie M. Grigoriu știa că cea mai mare parte din populația orașului Constanța ducea lipsă de apă, nu doar din cauzele arătate mai sus, ci și din cauza măririi prețului apei. Conducta de alimentare cu apă din Dunăre era distrusă pe o distanță de 10 km, iar, pentru alimentarea cu apă a orașului, era necesară repararea conductei pe această distanță și pe un alt traseu, la o altitudine relativă, pentru ca să nu mai existe întreruperi. Administrația comunală încasa un venit important pentru buget din furnizarea apei către cetățeni. Ca și când nu erau destule prolele legate de acest subiect, un incendiu s-a declanșat la uzina de la Hinog, distrugând aproape complet uzina, așa încât orașul era amenințat să rămână fără apă⁴. În 1920, primarul Constanței, Nicolae N. Botez, recurge la o soluție temporară, chemând proprietarii și exploataorii celor două fântâni publice din oraș pentru a negocia alimentarea cu apă a populației. Constantin&Stavru

² *** *Din trecutul Constanței*, în „Buletinul Municipiului Constanța”, XV, 5 mai 1942, p. 29-30.

³ *** *Lipsa de apă în orașul Constanța*, în „Liberalul Constanței”, 5, nr. 3, 8 feb. 1920, p. 3.

⁴ *** *În chestia apei la Constanța*, în „Dobrogea Jună”, 15, nr. 286, 17 dec. 1921, p. 1.

Pascalidie, proprietarii fântânii din strada General Manu și Cristu Afendulis și arendașul al celor două fântâni se declară de acord să vândă sacagiilor apă la prețul de 1 leu sacaua, pentru cei care doreau să cumpere cu căldarea, vindeau două căldări de apă cu 25 de bani, iar oamenilor săraci să li se dea câte o căldare gratuit.⁵ Condiția pe care o puneau însă era să li se plătească benzina și uleiul de care aveau nevoie pentru punerea în funcțiune a motoarelor de pompare.

Grație eforturilor administrației locale, în următorii ani, orașul Constanța deținea două uzine pentru alimentarea cu apă: una la punctul numit Hynog - în apropierea orașului Cernavodă, de unde orașul era alimentat cu apă de Dunăre - și a doua, la punctul denumit Caragea Dermen, situat pe șoseaua Constanța-Tulcea, la circa 8 km depărtare de Constanța, de unde se lua apă din puțuri. Cantitățile de apă livrate de aceste uzine erau insuficiente pentru satisfacerea necesităților de apă ale orașului. Rețeaua de distribuție avea două zone de presiune. Cea din partea de jos a orașului era deservită de trei rezervoare subterane, situate lângă Cimitirul creștin, fiecare dintre acestea cu o capacitate de 1000 metri cubi. În această zonă locuiau aproximativ 10.000 de oameni. A doua zonă de presiune, din partea de sus a orașului, era deservită direct de ambele uzine, Hynog și Caragea Dermen. Numărul populației în această parte a orașului era de aproximativ 50.000 de locuitori.

Refacerea iluminatului public și particular

Distrugerile provocate de război și ocupanți în Constanța au afectat, cum e de așteptat, și iluminatul.

Termocentrală comunală, înființată în 1906, nu avea capacitatea să asigure alimentarea cu energie electrică a orașului. De aceea, primăria Constanța încheie un acord cu Direcția Generală a Porturilor și Căilor de Comunicație pe apă, prin Serviciul Porturilor Maritime din Constanța (în continuare, S.P.M.)⁶, prin care se completează necesarul de energie electrică necesar iluminatului orașului Constanța, la o tensiune de 470 de volți la

⁵ ****Lipsa de apă în orașul Constanța....*

⁶ Serviciul Porturilor Maritime. Primul director al acestei instituții a fost Laurențiu Erbiceanu (1876-1936), numit în anul 1918, odată cu încheierea războiului. Mai târziu, apare și denumirea de D.P.M., adică Direcția Porturilor Maritime, când, între 1920-1930, când se impune și o ierarhizare a instituțiilor impusă de salariul directorului. Titlul de Director al D.P.M. apare după ce la București la Ministerul Lucrărilor Publice se înființează Administrația Porturilor și Căilor de Comunicații pe Apă - P.C.A.

tabloul Uzinei din Port. Energia primită urma să fie furnizată pe timpul nopții, iar, în zilele de lucru, la cererea Primăriei se putea furniza și în timpul zilei energie electrică, pe baza unui orar fixat de S.P.M. De asemenea, tot la solicitarea Primăriei, se putea furniza energie sâmbăta, duminica și de sărbători, cu condiția ca aceasta să nu fie mai mică de 30.000 de volți. În contract se mai specifică faptul că S.P.M. poate modifica și reduce orele între care va furniza energia electrică în zilele de lucru, anunțând, cu 3 zile înainte, administrația orașului. Cheltuielile de legare a Uzinei S.P.M. cu rețeaua de distribuție în oraș urma să fie făcută pe cheltuiala Primăriei, iar circuitele de furnizare a energiei ale Uzinei portului și cea a orașului vor rămâne independente. Documentul mai are și alte prevederi de specialitate⁷.

Din cele prezentate mai sus rezultă că preocupările administrației Primăriei Constanța s-au îndreptat către refacerea iluminatului și distribuției energiei electrice, acțiuni care au reprezentat o treaptă importantă în revenirea și, apoi, modernizarea orașului. Accesul la energia electrică a permis o circulație și transport eficient, iar înființarea termocentralei și crearea unei societăți proprii a orașului a avut drept scop facilitarea introducerii tramvaiului și a deplasării mai ușoare a cetățenilor din părțile îndepărtate ale orașului spre Port.

Conform documentelor analizate, îmi exprim convingerea că această situație precară era agravată și de faptul că centrala electrică a portului, din cauza traficului intens de cereale, precum și a nevoilor de energie din ce în ce mai mari ale portului era nevoită să reducă puterea ce o punea la dispoziția Municipiului Constanța și să introducă anumite restricții cu privire la utilizarea ei. În plus exceptând grupul electrogen de 364 kw - instalat în anul 1928 -, celelalte patru grupuri electrogene din centrala electrică comunală, în afară de faptul că erau de puteri mici și, prin urmare, neeconomice, fiind vechi și uzate, nu prezentau o siguranță suficientă din punct de vedere al continuității exploatarei. În baza acestor considerații și având în vedere că centrala termoelectrică nu era susceptibilă de a fi extinsă, se impunea construirea unei noi centrale, într-o altă zonă a orașului, care să aibă posibilități de extindere.

În opinia mea, această nouă centrală electrică a fost cerută și de nevoia de a se înlocui vechea distribuție de energie electrică sub forma de curent

⁷ ****Electrificarea Constantei*, în „Marea Neagră”, 6, nr. 51, 4 nov. 1928, p. 1.

continuu prin distribuție modernă sub formă de curent trifazic. Din această cauză, era nevoie ca noua centrală să producă energie electrică sub formă de curent trifazic de o frecvență de 50 Amperi/secundă și 6.000 volți tensiune, care era, de altfel, și tensiunea de transport a energiei electrice în rețeaua primară de distribuție. De asemenea, rețeaua de distribuție trebuia să fie completată și eventual refăcută și adaptată noului sistem de distribuție, becurile și instalațiile interioare rămânând aceleași, cu excepția contoarelor care trebuiau să fie schimbate. Ținând seamă de această situație, precum și de faptul că centrala electrică a portului - cu excepția orelor de consum maxim - putea constitui o rezervă pentru noua centrală electrică a municipiului Constanța și invers, această centrală electrică putând acoperi cererile maxime de energie electrică ale portului, pentru a se putea realiza o exploatare rațională și economică, aceste două centrale trebuiau să conlucreze. Astfel, municipiul Constanța a participat la constituirea unei societăți în regie mixtă, aducând ca aport instalațiile sale de producere, transport și distribuție de energie electrică, în schimbul acordării drepturilor exclusive pentru societate, să distribuie energia electrică necesară iluminatului public, precum și stabilimentelor, instituțiilor, dependințelor comunale, în același timp cu o redevență de cel puțin 3% din încasările brute.

Refacerea economiei locale

Sub regimul ocupației, în urma distrugerilor, a luptelor și bombardamentului de artilerie, a aeroplanelor sau hidroavioanelor, precum și din cauza exploziei minelor care s-au lovit de stabilopozii malurilor mării, orașul Constanța a avut de suferit foarte mult. Proprietățile particulare au fost, în mare parte, distruse, unele incendiate, iar altele jefuite. Mobilierul furat de ocupanți a fost transportat, în cea mai mare parte, în Bulgaria și Turcia. Prăvăliile din oraș, magaziile cu mărfuri și alimente, depozitele cu lemne și cherestea, depozitele de materiale de construcție și orice articol de fierărie și tablă de fier, motoare de la industria particulară au fost confiscate și duse peste Dunăre⁸.

Pe de altă parte, conductele de petrol ale statului Pipe-Line au fost scoase și mutate spre Giurgiu, linia dublă Constanța-Cernavodă a fost luată cu totul după ce podul de peste Dunăre fusese distrus de români în retragere, în primul an al războiului. Drept urmare, pe timpul refacerii comunicației

⁸ S.J.A.N.C., Fond Primăria Constanța (1878-1950), dosar 19/1919, f. 55.

peste Dunăre, comerțul se sistează, iar lucrările pe calea ferată care să lege orașul Constanța cu Hârșova, Țândărei, Ploiești și Tulcea prin Babadag nu au putut fi executate la timp. În aceste condiții, veniturile comunei Constanța au scăzut îngrijorător⁹.

În oraș se simțea nevoia de investiții serioase pentru dezvoltarea industriei prin ridicarea de fabrici. Atât administrația locală, cât și oamenii de afaceri locali au înțeles importanța industrializării. Drept dovadă, prezentăm câteva exemple din foarte numeroasele petiții, înregistrate în anii 1920-1921, ce vizau construirea unor fabrici: Gheorghe Stănescu solicita să i se vândă circa 4000 metri pătrați din terenurile Comunei destinate industriei mari, pe care să construiască o fabrică pentru industrie și să crească albine; farmacistul Haralambie Tomescu cerea să i se vândă un teren de circa 3000 m.p. din proprietatea comunei, pe care să construiască o fabrică de produse chimice; Tașcu Popa Gogu dorea să i se vândă din terenul comunei pentru industrie două hectare, pe care să construiască o fabrică sistematică de cărămidă presată; St.I. Dumitrescu cerea să i se vândă un teren de 3 hectare din cartierul industriei mari, proprietatea Comunei, pe care să construiască o fabrică de cărămidă; Gh. M. Gheorghiu solicita vinderea unui teren de 5.000 mp din moșia comunei, pe care să instaleze o fabrică de uleiuri vegetale, precum și alte instalații industriale; Gh. Raiciulescu cerea să i se aprobe vânzarea a două hectare de teren din cartierul mării industrii, pe care să construiască o fabrică de spirt și de îngrășăminte de vite. Comisia a aprobat toate aceste cereri, având în vedere fixând prețul de 2 lei m.p. și punând condiția de a instala fabrica în termen de 5 ani, în sens contrar terenul va intra în proprietatea Comunei.

Observăm că specificul fabricilor ce se vor construite ține de construcții și de industria alimentară.

Au existat și situații în care autoritățile locale au respins cererile. De exemplu, T.C. Martinescu și alți comercianți români solicitau să se delimiteze grădina publică și terenurile libere să li se vândă, pentru a construi

⁹ Paltin, N., *Comercializarea*, în „Dacia”, 12, nr. 79, 9 apr. 1925, p. 1; Dratski, Al., *Constanța de altădată din punct de vedere comercial*, în „Dacia”, 12, nr. 35, 15 feb. 1925, p. 1.

aici localuri de comerț. Având în vedere destinația grădinii publice, Comisia, respingea cererea¹⁰.

Integrarea investițiilor și a funcției industriale prin construirea de fabrici au contribuit la o evoluție teritorială a Constanței.

Realizări în plan edilitar-urbanistic

Refacerea aspectului orașului, distrus după război, intra între prioritățile administrației locale. Ținând cont și de resursele financiare, se aveau în vedere: curățarea parcului de la Cazinou de toată mizeria adunată în cursul toamnei și a iernii, curățarea pomilor, plantarea de pomi și trandafiri, semănarea de gazon, repararea străduțelor și refacerea trotuarelor de asfalt, vopsirea parapetului de la dig, curățarea canalelor de scurgere a apelor de sub trotuare, inspectarea clădirii Cazinoului, semnalarea stricăciunilor din clădire și ierarhizarea reparațiilor pe care antrepriza era obligată să le facă¹¹. De asemenea, în aceeași notă se încadrau și repararea trotuarelor de bazalt situate pe partea șoselei de acces a portului, reparații la bazaltul de pe partea carosabilă a Bulevardului Regina Elisabeta, cu tot ceea ce însemnau gurile de canal și crăpăturile din trotuarele de asfalt și curățarea ierburilor uscate¹².

Atenția Primăriei se îndrepta și către modernizarea Pieței Independenței. Astfel, se impunea proprietarilor riverani să-și văruiască fațadele, să vopsească gardurile, să se construiască un tablou electric în mijlocul pieței spre strada Traian. Camera de Comerț era obligată să curețe, să întrețină și să igienizeze terenurile primite în Piața Independenței. În ceea ce privește clădirea Primăriei aflată în construcție, o problemă urgentă de rezolvat o reprezenta repararea stricăciunilor făcute la fațadă și comandarea unui ceas, ce urma să fie fixat în turn.

Alte lucrări edilitare vizau: prelungirea trotuarului de pe strada Carol din fața hotelului Regal, pavarea cu piatră cubică a terenului, proprietatea orașului, din spatele proprietăților Diamandopol¹³; realizarea planurilor, devizelor și luarea măsurilor necesare pentru construirea Prefecturii de Poliție, Judecătoriilor de Ocol, Curții cu judecători, Tribunalului Maritim și

¹⁰ S.J.A.N.C., Fond Primăria Constanța (1878-1950), dosar 23/921, f. 17.

¹¹ Serviciul Județean al Arhivelor Naționale Constanța, fond Primăria Constanța (1878-1950), dosar 32/1924, f. 12.

¹² I. Berberianu, *Asfaltarea strazilor*, în „Liberalul Constanței”, 7, nr. 24, 27 aug. 1922, p. 2.

¹³ *Ibidem*, f. 13.

altor instituții; prelungirea Bulevardului Ferdinand¹⁴; pavarea cu piatră cubică sau asfalt a porțiunii de stradă dintre Cuza Vodă, strada Scarlat Vârnav și strada Carol.

Un punct principal în planul de reconstrucția și modernizare a Constanței l-a constituit sistematizarea unei părți importante din Grădina Publică, care implica și construirea clădirii Liceului Comunal ce urma să cuprindă: spații pentru activități comerciale la parter, teatru la etaj, săli de cinematograf, săli de conferințe și sală de pregătire muzicală¹⁵.

În amintirea contribuției și implicării Companiei engleze la dezvoltarea orașului, administrația comunală dorea realizarea unui parc englezesc, care să mascheze fațada liceului. În viziunea proiectanților, colțul grădinii publice dinspre strada Tache Ionescu ar fi fost destinat clădirii Muzeului Național al Dobrogei unde și-ar fi găsit locul și Biblioteca publică, unde vizitatorul putând admira pietrele cu inscripții greco-romane. În plus, trebuia urgentată transportarea relicvelor antice, a sarcofagelor aflate în grădina publică și aranjarea lor.

Din cauza situației financiare precare, în campania edilitară din 1922-1923, nu s-au putut reface decât o parte din refacerea trotuarelor, motiv pentru care o parte dintre obiectivele edilitare apăreau și în planul anului următor. Ca urmare a acestei situații, au fost repartizate 5 milioane de lei pentru rezolvarea nevoilor urgente. În plus a fost calculată doar pavarea cu piatră cubică, provenită din carierele Racoci din Transilvania, negociere de care s-a ocupat inginerul C. Arghirescu¹⁶.

În acest context, reconstrucția orașului Constanța a reprezentat o încercare, de a recrea o structură istorică a orașului. Războiul pentru Constanța a însemnat pierderi de arhitectură urbană, economie, populație etc. și ceea ce fusese înainte de război, un oraș care tindea spre modernizare, după război rămăsese o ruină. Efortul conjugat al românilor a constituit baza creării unor proiecte de a lăsa în urmă ceea ce era vechi și deschiderea unor noi căi spre modernizare cu construcții și cartiere noi, cu o infrastructură solidă, cu o economie viabilă și cu utilități necesare traiului populației.

¹⁴ *** *Noi îmbunătățiri aduse șoselelor și podurilor*, în „Marea Neagră”, 2, nr. 213, 9 mai 1925.

¹⁵ Virgil P. Andronescu, *Preocupări edilitare*, în „Marea Neagră”, 3, nr. 20, 8 sep. 1925, p. 1

¹⁶*** *Caleidoscop edilitar*, în „Dacia”, 14, nr. 22, 30 ian. 1927, p. 1.