

O PIESĂ CU VALOARE DEOSEBITĂ – MATRICEA SIGILARĂ A DOCURILOR DIN BRĂILA ȘI GALAȚI

Ioachim Lazăr

Sub influența comerțului și industriei capitaliste în plină ascensiune în secolul al XIX-lea se dezvoltă și porturile Brăila și Galați. Dezvoltarea a fost impulsionată de așezarea lor geografică favorabilă. Orașul Brăila era situat pe malul stâng al Dunării, în zona unde câmpia Bărăganului înainteză ca un pinten, până la malul fluviului, dominându-l¹. Brăila constituia capătul drumului comercial din Transilvania și al drumului dinspre Moldova. După anul 1829, factorul care a contribuit în cel mai înalt grad la dezvoltarea Brăilei a fost libertatea comerțului pe Dunăre și mare, prevedere înscrisă în unul din articolele tratatului de la Adrianopol.

Pe baza unui plan de sistematizare întocmit între 1831-1835, străzile Brăilei devin radiale și concentrice la malul Dunării. Studiile pentru construirea cheurilor portului au început în anul 1836 iar orașul s-a întins la 1839, până dincolo de fostul șanț al cetății².

Orașul Galați era situat din punct de vedere geografic la confluențele Siretului și Prutului cu Dunărea, în singurul loc unde Câmpia Covurluiului înainteză până la malul Dunării. Orașul a cunoscut o dezvoltare rapidă mai ales în a doua jumătate a secolului al XIX-lea.

Este cunoscut faptul că schimburile de mărfuri se concentrează cu precădere în zonele de contact cu produse diferite, între acestea țărmurile cu locuri bune de acostat, din preajma vechilor vetre de civilizație ocupând un loc important. Astfel s-a dezvoltat în secolul al XIX-lea porturile Brăila și Galați, așezări cu funcții complexe de transport, industriale și comerciale. Este știut că economia portuară clasică considera că forța de atracție a porturilor este determinată de trei funcții principale interdependente, care dau sub dominanța uneia sau alteia, specificul fiecărui port în parte;

1. P. Gâțescu, I. S. Gruescu, Județul Brăila, București, 1973, p. 86.

2. Ibidem.

– funcția de transport legată de hinterlandul apropiat în cadrul unor rețele de căi de comunicație convergent;

– funcția industrială, reprezentată de relațiile obiectivelor ce prelucrează materii prime și distribuie produsele finite în cadrul unor operații de import-export, interesând atât ținuturile învecinate, cât și teritorii mai îndepărtate;

– funcția comercială, concretizată în activitatea de schimb de aprovizionare și desfacere, depozitare și tranzit, privind orașul-port respectiv sau diverse centre din raza apropiată sau mai îndepărtată a portului.

Către sfârșitul secolului al XIX-lea aceste funcții se accentuează și în cadrul celor două orașe porturi, prin dezvoltarea navigației, extensiunea construcțiilor portuare și industriale, creșterea și specializarea traficului, determinate de diversificarea legăturilor economice. La Brăila, în a doua jumătate a secolului al XIX-lea, au început să apară unități industriale legate de specificul cerealiier al portului. În 1850 este înființată o fabrică de paste făinoase de către italianul Barabino, iar în 1863 a intrat în funcțiune o fabrică de macaroane³. În anul 1859 sunt înființate întreprinderile Gherbolini și Borgheti, iar în 1864 ia ființă șantierul pentru reparații navale Brăila⁴. Se dezvoltă exportul de grâne, ca urmare a extinderii suprafețelor cultivate cu cereale atât în Bărăgan, cât și în celelalte zone de câmpie. Numărul vaselor ce intră în portul Brăila, crește, ajungând la 1859 la 1489⁵.

Același avânt industrial ce observă și în cadrul portului Galați. Amenajările hidrotehnice de pe Dunărea maritimă – tăierea canalului Sulina, dragarea gurii acestui canal, balizarea întregului curs, au conferit Galațiului calitatea de port fluvio-maritim al României⁶. Între întreprinderile care iau ființă aici amintim fabrica de bere (1842), fabrica de cherestea (1872), un arsenal al marinei militare (1879), ateliere feroviare (1876), fabrici de ambalaje metalice și cuie (1887, 1894 și 1898) șantiere navale (1873 și 1879), uzina de gaz aerian (1893), fabrici de băuturi spirtoase, uleiuri vegetale, conserve, mezeluri, etc⁷. O rețea deasă de întreprinderi care își pun amprenta asupra celor două orașe-porturi, accentuându-le una dintre funcțiile caracteristice unor porturi importante – cea industrială.

Legarea, începând cu anul 1855 a orașului Brăila cu Bucureștiul, printr-o linie telegrafică și înființarea mai multor societăți de asigurare cu

3. Istoria României, vol. IV, București, 1964, p. 191; P. Gâștescu, I. S. Gruescu, op. cit., p. 89.

4. M. Trufașu, Considerațiuni asupra industriei Brăilei, în Analele Brăilei, nr. 1/1939, p. 38.

5. Istoria României, vol. IV, p. 210.

6. Dimitrie Oancea, Cazimir Swizewski, Județul Galați, București, 1979, p. 79.

7. Ibidem, p. 84.

un capital considerabil dovedește avântul apreciabil pe care l-a luat comerțul acestui oraș, mai ales în privința grânelor⁸. În anul 1898 în Brăila se aflau 7 mori cu aburi, o fabrică de ciment (1888), una de bere (1872), una de spirit, o fabrică de cărămizi cu o producție de circa 12 milioane pe an, și alte unități mai mici; de săpun, lumânări, teracotă, cherestea, frânghii, tăbăcărie, var, macaroane, dulciuri, porțelan, etc⁹.

Începând cu calea ferată Giurgiu-București, dată în exploatare în 1869, până în anul 1890 se construiesc peste 2400 km. de cale ferată¹⁰, care leagă între ele principalele centre și zone economice ale României, cu porturile de la Dunăre și mare.

Dezvoltarea economică, sporirea de câteva ori a schimbului, a producției materiale și necesitățile de deplasare a ei, au impus amenajarea drumurilor a căror lungime crește de la 1800 km. în 1870 la 12.931 în 1887¹¹. Începe în această perioadă construirea și modernizarea porturilor fluviale și maritime și crearea flotei românești de Dunăre și mare.

Construirea docurilor și marilor antrepozite din Brăila și Galați se leagă de activitatea unuia dintre cei mai renumiți ingineri români, Anghel Saligny. El a pus în aplicare toate procedeele și metodele constructive ale timpului său, mai ales pe cele mai înaintate. Mai mult prin munca și talentul său, el a fost în stare să promoveze tehnica, în unele domenii depășind străinătatea¹².

În anul 1884, Anghel Saligny primește sarcina să realizeze marile construcții de docuri și antrepozite din Brăila și Galați¹³. Prin soluțiile adoptate, marele inventator s-a situat în avangarda tehnicii construcțiilor din vremea sa. „România – remarcă unul dintre autorii de mai târziu – a fost astfel prima țară unde s-a întrebuițat betonul armat la construcții de silozuri”¹⁴. La această concepție originală Anghel Saligny nu a ajuns întâmplător, ci studiind tehnologia și calculul betonului armat. S-a documentat îndelung asupra lucrărilor de docuri și antrepozite executate în străinătate. Dar Anghel Saligny a elaborat propria sa soluție, care deși privită inițial cu scepticism, a înfruntat până la urmă proba de nedezmințit a practicii, a

8. P. Gâstescu, I. S. Gruescu, op. cit., p. 89.

9. Ibidem.

10. Anuarul statistic al României, 1904, București, p. 327.

11. Victor Axenciuc, Ioan Tiberian, Premise economice ale formării statului național unitar român, București, 1979, p. 144.

12. N. Profiri, Opera și activitatea lui Anghel Saligny, în Anghel Saligny. Bibliografie, București, 1956.

13. Dinu Moroianu, I. M. Ștefan, Maieștrii ingeniozității românești, București f. an. p. 160.

14. Istoricul dezvoltării tehnice în România, București, 1931, vol. I, p. 129; Dinu Moroianu, I. M. Ștefan, op. cit., p. 160.

trăiniciei. Pământul de sub cheiuri fiind slab și cu infiltrații profunde de apă, Anghel Saligny a prevăzut realizarea de fundații pe fascine și piloni. Rezolvând problema fundațiilor a trecut la construcția silozurilor, ale căror celule atingeau o înălțime de 20 m, realizate din beton armat. Dar și aici adaptă soluții în premieră mondială, celulele fiind realizate din plăci prefabricate confecționate în atelier, legate de stâlpi de colț turnați¹⁵. Din aceste plăci s-au realizat pe toate înălțimea lor, celule de formă hexagonală, cu latura de 2 m¹⁶.

Marile construcții de docuri și antrepozite din Brăila și Galați au fost terminate în 1888 și respectiv 1889. Credem că finisarea lor a mai durat, altfel nu se explică executarea matricei sigilare pe care o prezentăm abia în 1891¹⁷.

Piesa pe care o prezentăm pentru informare, are o însemnătate deosebită fiind legată de realizarea acestor construcții din porturile Brăila și Galați. Este confecționată dintr-o bucată masivă de oțel, de formă cilindrică, cu diametrul de 6,5 cm. și o înălțime de 5,0 cm¹⁸. Spre deosebire de matricile sigilare medievale care aveau un mâner, uneori artistic prelucrat în cazul piesei noastre el lipsește. Matricea sigilară are o suprafață netedă pe care sunt gravate prin incizie elementele sigiliului. În exergă este înscrisă data „octombrie 1891”, fiind susținută de două ramuri ce se încrucișează în partea de jos, formând o fundă¹⁹. În câmpul sigilar, delimitat de un cerc cu diametrul de 3,5 cm. este înscris textul „Docurile din Brăila și Galați”²⁰.

Piesa inedită pe care o semnalăm prezintă o deosebită importanță pentru istoria economică a României în general și în mod deosebit pentru orașele Brăila și Galați. Ea a fost realizată pentru a marca încheierea marilor lucrări de construcție efectuate aici sub conducerea inginerului Anghel Saligny pentru modernizarea celor două porturi dunărene.

15. Dinu Moroianu, I. M. Ștefan, op. cit., p. 161.

16. Ibidem.

17. Matrice sigilată din colecția familiei Nagy Sara, Hațeg, Hunedoara.

18. Ibidem.

19. Ibidem, vezi desenul anexă.

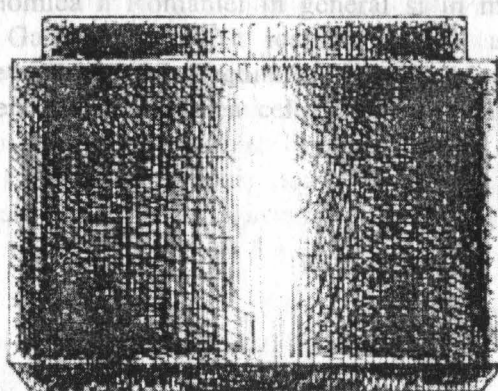
20. Ibidem.

**UNE PIÈCE DE VALUER SPÉCIALE - LA MATRICE SCELLÉE
DES DOCKS DE BRĂILA ET GALAȚI (1891)**

Résumé

Le développement économique de la Roumanie a déterminé la modernisation des ports Brăila et Galați.

L'augmentation des échanges commerciaux a déterminé la contribution des docks et des entrepôts de les deux ports danubiens. La construction des docks et des entrepôts a été attribué à Anghel Saligny, l'un de plus renommés ingénieur roumains. Pour marquer l'événement été confectionnée une matrice scellée ayant le texte suivant: „Les docks de Brăila et Galați. Octobre 1891”.



15. Din: Morozanu, I. M. Ștefan, op. cit., p. 100. SCARA 1 : 1