

**UNIVERSITATEA "OVIDIUS"
CONSTANȚA**

**I.O.S.U.D - ȘCOALA DOCTORALĂ DE
ȘTIINȚE UMANISTE**

DOMENIUL ISTORIE

TEZA DE DOCTORAT

**PORTUL CONSTANȚA
ÎNTRE RĂZBOI ȘI
REVOLUȚIE**

(1945-1989)

- REZUMAT -

Coordonator științific:

Prof. univ.dr. Valentin Ciorbea

Doctorand:

Dordea (Petre) Ana

CONSTANȚA, 2015

CUVINTE CHEIE

Portul Constanța

Portul Constanța Sud - Agigea

Șantierul Naval Constanța

Canalul Dunăre – Marea Neagră

Partidul Comunist Român

Al Doilea Război Mondial

Consiliul de Ajutor Economic Reciproc

Evrei

Tomis

Dobrogea

CUPRINS

Lista

abrevierilor.....p.3

Introducere.....
p.5

Capitolul I: Repere ale evoluției de la portul Tomis la
Constanța (sec. VI î.Hr până în
1945).....p.14

Capitolul al II-lea: Portul pe drumul refacerii (1945-
1957).....p
.24

Capitolul al III-lea: Dezvoltarea portului Constanța
între anii 1958-1972: Sistematizare și
extindere.....
p.36

Capitolul al IV-lea: Vechiul și noul port Constanța
(1972-
1989).....p.48

Concluzii.....
p.63

Bibliografie.....
p.66

LISTA ABREVIERILOR

R.P.R = Republica Populară Română

R.S.R. = Republica Socialistă Română

A.M.M.R. = Anuarul Muzeului Marinei Române

D.J.A.N.C. = Direcția Județeană Arhivele
Naționale Constanța

A.P.M. = Administrația Porturilor Maritime

C.A.E.R. = Consiliul pentru Ajutor Economic
Reciproc

C.F.I. = Cale ferată industrială

C.P. = cai putere

D.N.M. = Direcția Navigației Maritime

D.R.N.C = Direcția Regională a Navigației Civile

doc. = documentul

f. =fila

ff =file

ha. = hectare

H.C.M. = Hotărârea Consiliului de Miniștri

I.C.H. = Întreprinderea de Construcții
Hidrotehnice

I.P.T.A.N.A. = Institutul de Proiectări
Transporturi Auto, Navale și Aeriene

I.P.T.Tc. = Institutul de Proiectări Transporturi și
Telecomunicații

m.c. = metru cub

m.l. = metru liniar

m.p. = metru pătrat

M.T.Tc. = Ministerul Transporturilor și
Telecomunicațiilor

O.C.M. = Oficiul pentru Controlul Mărfurilor

p. = pagina

pp. = paginile

P.C.A. = Regia Autonomă a Porturilor și Căilor
de Comunicație

pe Apă

P.C.R. = Partidul Comunist din România

R.D.G. = Republica Democrată Germană

R.F.G. = Republica Federală Germană

R.P.R. = Republica Populară Română

R.S.R. = Republica Socialistă Română

S.N.C. = Șantierul Naval Constanța

Tdw = tone dead weight

U.R.S.S. =Uniunea Republicilor Socialiste
Sovietice

INTRODUCERE

Evoluția modernă a României s-a aflat într-o indisolubilă legătură cu Marea Neagră la care își are ieșirea directă, imediat după ce Dobrogea a intrat în componența statului român. Portul Constanța a devenit în această situație, principala conexiune a statului român cu lumea iar importanța porții maritime s-a amplificat corespunzător trecerii timpului. Ponderea comerțului exterior românesc derulat pe aici a crescut, - cu unele sinuozități și discrepanțe, este adevărat – concomitent cu dezvoltarea economiei naționale, portul constănțean constituind la sfârșitul perioadei cuprinse între anii 1945 și 1989, un element extrem de important din structura acesteia din urmă.

Evoluția actualului mare port al României la Marea Neagră a captat atenția multor cercetători din variate domenii, de la istorici și economiști, până la ingineri și ziariști. Studiile lor se concentrează însă, cu precădere, asupra sfârșitului secolului XIX și prima jumătate a secolului XX, din motive lesne de înțeles. Sfârșitul celei de-a doua conflagrații mondiale a afectat din temelii statul român iar portul Constanța a reflectat

destul de fidel această situație. Anii ce au urmat însă acestui moment, care coincid cu perioada evoluției regimului comunist în România, au suscitât un interes mult mai scăzut din perspectivă istoriografică.

Structura tezei cuprinde trei capitole, delimitate în funcție de stadiile de dezvoltare pe care le-a cunoscut infrastructura portuară între anii 1945-1989 și în legătură directă cu ea, traficul de mărfuri, modul în care a fost organizată exploatarea portuară și condițiile de muncă.

De o deosebită importanță în realizarea tezei de față s-au dovedit a fi documentele de arhivă, puse la dispoziție de către filiala constănțeană a Arhivelor Naționale. Fonduri bogate în informații din cele mai diverse privind viața portului sunt: *Căpitănia Portului Constanța* și *Direcția Navigației Maritime Constanța*, utilizate din plin de către toți istoricii preocupați de trecutul portului Constanța. Documentele cuprinse în aceste două fonduri s-au dovedit foarte utile pentru înțelegerea impactului pe care l-au avut războiul, și mai apoi ocupația sovietică, asupra portului românesc.

Cu începere din anul 1950 apar dosarele ce aparțin fondurilor P.C.R. Constanța, un aspect favorabil fiind acela că portul s-a situat mereu –după 1953 - în prim-planul preocupărilor partidului. Din fondul P.C.R.

Comitetul Regional Constanța am utilizat materialele întocmite în cadrul Secției Economice a regionalei de partid pentru anii 1950-1967. Documentele aparținând acestui fond reflectă un avans treptat dar sigur, al locului pe care îl ocupa portul în ierarhia problematicilor aflate în atenția conducerii locale a partidului.

Documentele aparținând fondului Întreprinderea de Exploatare Portuară Constanța au furnizat date pentru fiecare palier al vieții portuare, până la limita superioară a fondului – anul 1976. Fondul cuprinde, printre altele, date statistice privind traficul portuar, hotărârile guvernamentale în urma cărora au fost demarate lucrările de extindere spre sud a portului și mai multe volume de corespondență catalogată drept secretă.

La întregirea imaginii portului cu detalii tehnice sau referitoare la condițiile de muncă au contribuit și documentele Întreprinderii de Construcții Hidrotehnice, Comitetului Județean P.M.R. Constanța, Comitetului Regional P.C.R. “Dobrogea” și Dezrobirea.

Foarte importante pentru înțelegerea modului și a condițiilor în care se desfășura activitatea de exploatare portuară în anii `70 - `80, precum și pentru aprecierea poziției privilegiate pe care o ocupa portul Constanța în mecanismul economiei românești la nivelul acelor ani,

au fost pentru noi dosarele fondului CC al PCR, Secția Economică – Arhivele Naționale Centrale – ce cuprind stenogramele ședințelor cu responsabili diferitelor sectoare ale portului, ședințe coordonate de Nicolae Ceaușescu.

Multe nereguli care apăreau în exploatare, coroborate cu limitele unui port încă insuficient dezvoltat, dacă-l raportăm la solicitările pe care le avea, se găseau la originea unor situații foarte greu de gestionat, precum cele create de staționarea în port, cu lunile, a navelor străine, aspecte semnalate în mai multe dosare ale fondului intitulat Problema 212 ce aparține Arhivei M.A.E.

Pentru înțelegerea evoluției infrastructurii portuare au folosit, în mod deosebit pe anumite segmente ale lucrării, documentele puse la dispoziție de către Arhiva Administrației Porturilor Maritime Constanța. *Studiul proiectului de mărire al portului Constanța* realizat de inginerul Ovid Cotovu în 1942 este un astfel de document al cărui merit este mai mare decât acela de a conține o descriere concisă a infrastructurii portuare așa cum se prezenta ea în anul alcătuirii studiului. Între documentele inedite pe care le-am utilizat, un loc important deține volumul intitulat *Expunere a schiței de*

plan pentru dezvoltarea portului Constanța, București, 1961, și depistat în Arhiva Administrației Porturilor Maritime Constanța, care se constituie într-unul dintre primele studii efectuate pentru extinderea spre Sud a portului, el fiind alcătuit pentru uzul ministrului transporturilor de atunci – Ion Baicu.

Lucrările memorialistice ne-au pus la dispoziție de la informații și impresii ale marinarilor români participanți la evenimentele derulate în portul Constanța după 23 August 1944, conținute în lucrarea lui Nicolae Koslinski și Raymond Stănescu, *Marina Română în al II-lea război mondial (1939-1945)*, vol. III (1944-1945), București, Editura Modelism Internațional, 1998, caracterizarea activității de exploatare portuară în Constanța anului 1945 de către cunoscutul general C.V.R. Schuyler – *Misiune dificilă. Jurnal (28 ianuarie 1945 – 20 septembrie 1946)*, București, Editura Enciclopedică, 1997, până la evaluări privind importanța portului pentru Uniunea Sovietică și armata sa, la ziaristul american Reuben H.Markham, *România sub jugul sovietic*, București, Fundația Academia Civică, 1996 și detalii tehnice la inginerul Laurențiu Țoringhibel, *O viață*, Editura Compania Națională Administrația Porturilor Maritime Constanța, 2000.

Articolele de presă al căror subiect să fie constituit de vreo componentă a vieții portuare constănțene, sunt mai puțin întâlnite până către finalul primei etape a lucrărilor de sistematizare, ceea ce reflectă cu fidelitate penumbra în care s-a găsit portul Constanța la nivelul economiei naționale în primele două decenii postbelice.

Dat fiind specificul tezei de față, a cărei preocupare o constituie un obiectiv economic a cărui infrastructură trebuie dezvoltată permanent pentru a se alinia la solicitările constante ale economiei mondiale, pentru redactarea ei au fost utilizate trei categorii de studii și lucrări: tehnice, alcătuite de ingineri, prezentări economice și analize istorice.

Un aport important în zugrăvirea cât mai fidelă a sistematizării, apoi a ridicării portului extins și a portului nou Constanța Sud Agigea, precum și a dificultăților pe care le-au presupus aceste construcții portuare încă din faza de proiect, l-au adus studiile inginerilor M. Ulubeanu, artizanul digurilor portului extins, Romeo Ciortan - șeful echipei care a proiectat portul Constanța Sud Agigea -, C. Avădanei, implicat în construirea Canalului, precum și perspectiva istorică asupra dezvoltării infrastructurii până la cel de-al Doilea Război

Mondial oferită de inginerul Petre Covacef în cele două volume dedicate portului: *Portul Constanța. Portul lui Anghel Saligny*, Editura Compania Națională Administrația Porturilor Maritime Constanța, 2004 și *Portul Constanța – Portul lui Laurențiu Erbiceanu*, Constanța, Editura Ex Ponto, 2011.

La înțelegerea unor mecanisme economice ori a felului în care funcționarea României în cadrul C.A.E.R a avut efecte asupra economiei naționale și implicit asupra portului Constanța, au contribuit lucrările economistului Nicolae Sută, O. Botez, Oana Mihaela Văsioiu și istoricului Liviu Țăranu.

Perspectiva istoricilor asupra portului a echilibrat cele trei mari componente ale sale: infrastructura, traficul și organizarea, respectiv exploatarea. O lucrare specială utilizată de noi mai cu seamă pentru datele și concluziile oferite cu privire la rolul precis jucat de infrastructura portuară în evoluția activităților comerciale derulate prin portul României de la mare, este a doamnei conferențiar universitar doctor Mariana Cojoc – *Constanța – port internațional. Comerțul exterior al României prin portul Constanța. 1878-1939*, apărută la București, Cartea Universitară, în 2006. Monografia dedicată portului de către Mihai Lupu – *Evoluția portului Constanța între*

anii 1896 și 1948. Aspecte economice și sociale, Constanța, Editura Muntenia, 2006, a reușit să surprindă, bine documentat, fațete ale istoriei portului pe care nu se insistase până atunci, precum trecerea sa de la activitatea comercială la starea de port militar după intrarea României în război ori condițiile grele de muncă și viață ale lucrătorilor portuari.

Instaurarea ocupației sovietice cu avatarurile ei, condițiile de muncă în portul Constanța ori activitatea sindicală de aici, sunt elemente ale vieții portuare după 23 August 1944, surprinse în studii și lucrări speciale bine documentate de către istoricii Marian Cojoc, Mariana Cojoc, Marian Moșneagu și Vasile Bâțlan.

O componentă pe care o socotim importantă pentru istoria portului Constanța, dar pe care nu am regăsit-o în monografiile dedicate portului, este migrația evreilor către Palestina între anii 1938-1948. Problematika a fost studiată cu multă atenție de către istoricul Florin Stan, care a reușit să creeze prin studiile sale o perspectivă echilibrată asupra unei chestiuni sensibile, așa cum este cea evreiască.

Propunem prin intermediul tezei de față o analiză care nu are nici pe departe pretenția de a se considera exhaustivă, dar care a încercat o abordare cât mai

obiectivă a evoluției portului Constanța într-o perioadă în care P.C.R și structura statală au constituit factorul dezvoltării.

CAPITOLUL I

REPERE ALE EVOLUȚIEI DE LA PORTUL TOMIS LA CONSTANȚA (SECOLUL VI Î.HR. PÂNĂ ÎN 1945)

Existența condițiilor naturale pentru acostarea navelor au făcut din Tomis un centru comercial către mijlocul secolului III î.Hr, chestiune atestată, într-adevăr, de izvoare istorice ulterioare, dar care, coroborate cu existența a numeroase ștampile și amfore din perioada respectivă permit susținerea ideii sus menționate. Tomisul avea, chiar înainte de epoca elenistică, legături comerciale statornice cu insulele din Marea Egee și cu celelalte colonii grecești de la Marea Neagră¹. Construcții portuare noi au fost mai apoi ridicate în a doua jumătate a secolului IV, când au fost refăcute dintre clădiri și s-au ridicat magazii noi². Trei veacuri mai târziu portul Tomis era afectat de atacurile slavilor și avarilor, care au distrus o parte semnificativă din instalațiile portuare³.

¹ Valentin Ciorbea *Portul Constanța. 1896-1996*, Constanța, Editura Fundației Andrei Șaguna, 1996, pp.13-15

² *Ibidem*, p.23

³ *Ibidem*, p.25

Despre ”însemnătatea Constanței în evul de mijloc”, mai exact perioada dominației genoveze, ne vorbește istoricul și geograful Marin Ionescu – Dobrogeanu⁴. Călătoriile lui Evlia Celebi în Dobrogea în a doua jumătate a secolului al XVII-lea reprezintă o sursă de informații despre portul Constanța în perioada ocupației otomane.

Războiul Crimeei a transformat Dobrogea în teatru de operațiuni și a adus din nou portul în situația de a suferi distrugerii importante. Penultimul an al războiului a însemnat însă și intrarea portului în atenția reprezentanților a două misiuni franceze sosite la Constanța cu ocazia participării la operațiunile militare.

Între 1857-1878 compania engleză căreia i s-a concesionat construirea portului, a ridicat 290 m din digul de larg, un far, 170 m de cheiuri de piatră și cheiuri de lemn, un atelier pentru repararea vagoanelor și locomotivelor, locuințe pentru personal și birourile administrației portului⁵. Erau acestea primele lucrări de

⁴ Marin Ionescu Dobrogeanu, *Cercetări asupra orașului Constanța. Geografie și istorie*, București, 1897, pp.33-34

⁵ Mihai Lupu, *Evoluția portului Constanța între 1896 și 1948. Aspecte economice și sociale*, Constanța, Editura Muntenia, 2006, p.21

amenajare modernă a portului ce aparținea încă imperiului otoman.

Intrarea Dobrogei în componența statului român a reprezentat punctul de debut al unei noi perioade din istoria Constanței și a portului ei. Reunirea Dobrogei cu România s-a petrecut într-un context sensibil pentru statul român, dat fiind că acest deziderat al românilor se înfăptuia pe fondul pierderii sudului Basarabiei. Pentru diplomații români primirea Dobrogei se traducea în părăsirea conștientă, deliberată, a Basarabiei. Evitarea acestei situații a fost realizată de diplomații români cu multă abilitate, ei reușind să obțină ”reunirea” Dobrogei cu România, adică revenirea sub stăpânire românească a acestui teritoriu⁶.

După studierea mai multor proiecte străine privind dezvoltarea portului, statul român a optat pentru un proiectul inginerului I.B. Cantacuzino. Construirea portului a început după planul lui Cantacuzino, căruia i s-au adus ulterior modificări de către Gheorghe Duca la poziția silozurilor și a bazinului pentru petrol. Succedarea inginerului Duca de către Anghel Saligny în 1899 s-a soldat cu modificarea proiectului general, din

⁶ Academia Română, *Istoria românilor. De la independență la Marea Unire (1878-1918)*, coordonator Gheorghe Platon, vol.VII, tom II, București, Editura Enciclopedică, 2003, pp.36-44

cauza problemelor insurmontabile apărute la derocarea bazinului vechi, precum și la construcția cheiurilor⁷.

După debutul lucrărilor de construcție și modernizare a portului din a doua jumătate a ultimului deceniu al secolului XIX și până la intrarea României în război în 1916, s-au cheltuit 2.250.933.642 lei, la finalul perioadei precizate Constanța beneficiind de un port dotat cu un bazin de 60 ha, 36 rezervoare petroliere a 5000 m.c. fiecare, 2993 m diguri de apărare, 4312 m cheu, patru silozuri cu o capacitate de 140.000 t, ce permiteau încărcarea sau descărcarea pe linie dublă⁸.

Ocuparea portului de către trupele inamice în toamna lui 1916⁹ a fost urmată de pierderea mărfurilor existente în magazine și rezervoarele de petrol, apoi de distrugerea acestora în urma bombardamentelor, dimpreună cu navele existente, instalațiile plutitoare, rețeaua feroviară și materialul rulant. Valoarea totală a distrugerilor și pagubelor provocate de regimul de

⁷ Valentin Ciorbea, *op.cit.*, p.60

⁸ Mariana Cojoc, *Constanța – port internațional. Comerțul exterior al României prin portul Constanța. 1878-1939*, București, Cartea Universitară, 2006, p.90

⁹ Constantin Cheramidoglu, *Portul Constanța și interesele Puterilor Centrale (1916-1918)*, în "Dunărea și Marea Neagră în spațiul euroasiatic. Istorie, relații politice și diplomatie" (coordonatori Andreea Atanasiu Croitoru, Florin Stan), Craiova, Editura Sitech, 2014, pp.184-193

ocupație asupra portului s-a ridicat la suma de 14.186.000 lei¹⁰.

Politica economică a statului român a avut în perioada interbelică ca direcție principală reconstruirea și dezvoltarea infrastructurii porturilor maritime, aceasta mai ales deoarece în intervalul de timp amintit, cea mai mare parte dintre cantitățile de mărfuri comercializate pe căi maritime în România, au fost traficate în special prin portul Constanța¹¹.

În anul 1934 portul Constanța era deținătorul a 39 de dane, dintre care trei aparțineau Marinei Regale, a unui bazin general cu o suprafață de 56 ha și cu o adâncime medie de 8 m și a unui bazin de petrol de 42.000 m.p cu o adâncime de 9 m. Toate acestea erau protejate de patru diguri de apărare. Platformele însumau o suprafață de 142 ha. Din această suprafață, 200.000 m.p reprezentau cheurile, 720.000 m.p erau construcții și ateliere, 140.000 m.p aparțineau stațiunii de petrol, 270.000 m.p constituiau platforma interioară de rezervă și 90.000 m.p era platforma exterioară a stațiunii de

¹⁰ Dumitru Corduneanu, *Sistemul de transport naval din România în secolul XX*, București, Editura Centrului Tehnic – Editorial al Armatei, București, 2010, p.73

¹¹ *Ibidem*, p.81

recepție pentru produsele petroliere¹². Aceasta din urmă beneficia de 59 de rezervoare a câte 200.000 t capacitate, de o stație de pompare a produselor petroliere cu 14 conducte către bazinul de petrol și o instalație pentru furnizarea de apă dulce către nave. Depozitarea cerealelor se făcea în trei silozuri a 44.000 m.c capacitate fiecare, într-un hangar metalic deschis de 2500 m.p și în patru magazii, dintre care două din beton armat – cu o capacitate de 12.740 t fiecare - și două din tablă ondulată însumând 2140 m.p. Acestora li se adăugau și magazii din lemn de 6546 m.p¹³.

Șantierul Naval de la Constanța abia apărea în 1932 ca proiect, iar ideea nici nu ar fi apărut curând dacă nu se punea problema că la Galați nu puteau fi reparate nave mai mari de 2500 t, ceea ce aducea pierderi economiei românești prin realizarea de revizii costisitoare în șantierele navale străine.

În ultimul sfert al veacului al XIX-lea Austro-Ungaria a deținut rolul principal în legăturile comerciale ale României¹⁴; ei i-a urmat, cu mici fluctuații, Anglia în

¹² Mariana Cojoc, *op.cit*, p.376

¹³ *Ibidem*

¹⁴ *Ibidem*, p.78

aceiași perioadă¹⁵, pentru ca, la începutul secolului XX să se înscrie și Germania în palmaresul celor mai importanți parteneri comerciali ai României¹⁶.

Departamentul Comerțului din Washington a elaborat și a dat publicității în 1924 o listă cu cele mai importante porturi ale lumii, listă pe care portul românesc de pe malul Mării Negre nu se regăsea. Pe de altă parte, Constanța avea în aceeași perioadă un trafic total ce îl depășea pe cel al porturilor bulgare¹⁷. Categoriile principale de mărfuri exportate pe la Constanța au rămas cerealele și leguminoasele dimpreună cu produsele petrolifere, de remarcat fiind în acest context dispariția lemnului de pe lista de mărfuri principale pe care le vindea România. O caracteristică a importului în perioada interbelică a fost aceea că acesta s-a menținut mulți ani după război într-un stadiu inferior evoluției antebelice¹⁸.

Evoluției slabe a activităților de exploatare portuară i s-au adăugat și anii de război cu distrugerile aferente, Constanța deținând la începutul anilor '20 un

¹⁵ Andrei Căpușan, , p.15 *Comerțul britanic cu România derulat în porturile Dunării și ale Mării Negre, în perioada 1880-1885*, în A.M.M.R, vol.IV, 2001, p.7

¹⁶ Mariana Cojoc, *op.cit*, p.80

¹⁷ *Ibidem*, pp.229-230

¹⁸ *Ibidem*, pp.231-237

port în care distrugerea și furtul mărfurilor ori taxe exagerate erau la ordinea zilei și aveau ca efect îndepărtarea operatorilor onești¹⁹. Una dintre trăsăturile evoluției portului Constanța de la intrarea lui sub jurisdicție românească și până la declanșarea celui de-al Doilea Război Mondial a fost rivalitatea cu porturile tradiționale românești – Galați și Brăila. Inevitabil, dezvoltarea celor trei porturi nu avea cum să fie egală, chiar dacă statul ar fi gestionat această situație mai eficient decât a făcut-o. Avantajele Constanței au fost evidente de la bun început: activitatea portuară avea caracter de permanență deoarece portul nu îngheța, iar amplasarea sa permitea extinderea infrastructurii și întreținerea sa în bune condiții fără investiții foarte mari²⁰.

Situația lucrătorilor portuari la finele secolului XIX era una dintre cele mai dificile, munca acestora și condițiile de desfășurare a ei fiind reglementate minimal, astfel încât ”Muncitorii robeau, iar vâtafii trăgeau foloasele”²¹. Nu existau lucrători calificați, patronii erau

¹⁹ Ion Râșnoveanu, *Situația portului Constanța în anii `20 ai secolului al XX-lea, prezentată într-un memoriu al comandorului Pavel Popovăț*, în A.M.M.R, tom XV, 2012, p.34

²⁰ Virgil Cotovu, , *Le port de Constantza*, București, 1936, p.69

²¹ Lazăr Maglășu, *Munca în porturi*, București, 1938, p.9

lipsiți de orice obligație față de muncitori iar ziua de lucru avea 14-15 ore. Condițiile în care se lucra în porturile românești în primul deceniu de după Primul Război Mondial generau și dese conflicte de muncă, precum cel din 1923²².

O altă perspectivă din care ar trebui abordat portul Constanța, alături de cele mai importante – infrastructură, trafic și activități comerciale, șantierul naval, organizarea activităților portuare și exploatarea și situația lucrătorilor portuari – este cea de centru al emigrației evreiești de-a lungul unei perioade al cărei debut se plasează în 1938 și care se sfârșește un deceniu mai târziu. Evoluția istorică a portului Constanța cuprinde și această componentă importantă, prin intermediul căreia poarta maritimă românească se vede racordată la evenimentele care au marcat dramatic istoria Europei și a lumii în perioada premergătoare și în timpul desfășurării celui de-al doilea război mondial. Politica statului român față de chestiunea evreiască este și ea reflectată în emigrația care și-a găsit în Constanța un centru important.

²² Mihai Lupu, *op.cit* , pp.92-93

Studiile dedicate problematicii emigrării evreilor prin portul Constanța²³ indică faptul că statul român, dincolo de unele măsuri legislative pe care a fost nevoit să le ia împotriva evreilor, a păstrat, chiar și în anii dificili ai războiului, o atitudine echilibrată față de tragedia prin care treceau aceștia.

²³ Florin Stan, *Portul Constanța – poartă deschisă evreilor spre "Țara Promisă"*. Studii privind "Problema evreiască" în România. 1938-1944, Constanța, Editura Muzeului Marinei Române, 2007, pp.37-80; Idem, *Considerații privind emigrarea evreilor din România prin portul Constanța între anii 1940-1944*, în "AMMR", vol. IX, 2006; Ioan Damaschin, *S.O.S. Pe drumul speranței: salvarea evreilor pe Dunăre și pe Marea Neagră 1938-1944*, București, Editura Ștefan, 2009, pp.54-68; Andrei Șiperco, *Crucea Roșie Internațională și România în perioada celui de-al doilea război mondial. 1 septembrie 1939- 23 august 1944*, București, Editura Enciclopedică, București, 1997, pp.142-143

CAPITOLUL II

PORTUL CONSTANȚA PE DRUMUL REFACERII (1945-1957)

Iluziile politicii de securitate colectivă pe care și-a fundamentat statul român întreaga sa politică interbelică s-au spulberat treptat după anul 1936, dar ele nu au dispărut în întregime, lăsând descoperit poporul român în vârtejul care s-a întezit în vara lui 1940. Cu direcția pierdută în întregime, un stat mic precum România nu a avut alternative de la începutul conflictului mondial și până la final. Întoarcerea armelor la 23 August 1944 nu a făcut decât să bulverseze mentalul colectiv de așa natură, încât de atunci și până în zilele noastre se perpetuează în documentele perioadei și mai apoi în istoriografie un soi de nedumerire cu privire la actele armatei sovietice și măsurile pe care a înțeles U.R.S.S. să le aplice României. Documentele de arhivă abundă în mărturii ale unor oameni surprinși de situația în care se aflau, șefi de instituții ori cetățeni obișnuiți debusolați de abuzurile unei armate de ocupație, considerată însă în mod greșit aliată. Școlile românești de azi acreditează pe mai departe ideea că participarea armatei române la războiul din vest a plasat România printre învingătorii de la 9 mai. Dacă ar fi fost declarat și

acceptat de la bun început 23 August 1944 drept ziua în care România a capitulat și ar fi fost interiorizată înfrângerea care decurgea de aici, reacțiile umane de tot felul ar fi fost corect îndreptate iar refacerea putea deveni mai rapidă și eficientă.

Episodul retragerii armatei germane și intrarea portului Constanța în subordinea Armatei Roșii i-a captivat vizibil pe istoricii interesați de evoluția portului și nu numai²⁴, motiv pentru care istoriografia beneficiază de contribuții care se completează reciproc și ajută astfel la crearea unei imagini apropiată de realitatea evoluției Constanței și a portului său în perioada critică ce a urmat

²⁴ Valentin Ciorbea, *op.cit.*, pp.125-128; Marian Cojoc, *Portul Constanța și Marina Română în documente de arhivă (1944-1947)*, în “România de la Mare”, an 5, nr.7, 1996, pp.33-36; Idem, *Evoluția portului Constanța după 23 August 1944. Impactul Convenției de Armistițiu din 12/13 septembrie 1944 cu Națiunile Unite*, în „Portul Constanța între tradiție, actualitate și perspective” ”(coordonator prof. univ. dr. Valentin Ciorbea), Editura Companiei Naționale Administrația Porturilor Maritime Constanța, 2007, pp.187-208; Nicolae Koslinski, Raymond Stănescu, *Marina Română în al II-lea război mondial (1939-1945)*, vol. III (1944-1945), București, Editura Modelism Internațional, 1998, pp.119-130; 201-214; Mariana Cojoc, *Din viața portuară a Constanței (1944-1947)*, în „Analele Dobrogei”, s.n, an 5, nr.2, 1999, pp.212-217; Alesandru Duțu, *Între Wehrmacht și Armata Roșie. Relații de comandament româno-germane și româno-sovietice*, București, Editura Enciclopedică, 2000, pp.230-244; Mihai Lupu, *op.cit.*, pp.108-125; Vasile Bâltan, *Contribuții la cunoașterea portului Constanța și a vieții oamenilor săi (1945-1950)*, în „Portul Constanța între tradiție, actualitate și perspective”, pp. 167-177; Marian Moșneagu, *Portul Constanța sub ocupație sovietică (1944-1958)*, în „Portul Constanța între tradiție, actualitate și perspective”, pp.179-185

„iluziei de la 23 August 1944” – după cum bine a observat în memoriile sale consilierul comercial francez Henri Prost²⁵.

Șansa ori făuritorii ei – este vorba în mare parte despre contraamiralul Horia Măcellariu – au făcut ca portul Constanța să rămână ”singurul port din care germanii s-au retras fără a-l distruge” după întoarcerea armelor de către România²⁶. În după amiaza zilei de 25 august 1944 trupele și navele germane au părăsit orașul și portul Constanța fără să distrugă nimic în afară de propriile depozite de armament sau puncte fortificate.

Armata

Roșie care pătrundea acum în România, era una de ocupație și s-a purtat în consecință din primul moment: a rechiziționat, confiscat și jefuit absolut tot ce i-a stat în cale, indiferent de măsurile pe care le luase statul român pentru a-și demonstra loialitatea (de exemplu, lipsa de reacție la bombardarea portului după 23 August 1944). Destinul flotei românești era pecetluit, ca și cel al celui mai important port al României la mare, precum de altfel cel al întregului stat român. Încercările autorităților

²⁵ Henri Prost, *Destinul României (1918-1954)*, București, Editura Compania, 2006, p.237

²⁶ Horia Măcellariu, *În plin uragan. Amintirile mele*, București, Editura Sagittarius, 1998, p.35

române de a o salva erau de la bun început sortite eșecului.

De la sfârșitul lunii august și până la 24 octombrie 1944 portul Constanța s-a aflat sub controlul exclusiv al Comandamentului Sovietic, urmând ca abia după această dată, autoritățile române să primească dreptul de control asupra danelor 13-20 și a bazinului de petrol²⁷. Pe 8 mai erau semnate Acordurile²⁸ care au creat baza legală pentru înființarea Sovrom-urilor – portul Constanța ajungând să fie exploatat în folosul U.R.S.S de către Sovromtransport. Utilizarea porturilor românești de către marele prieten din est a costat statul român în perioada cuprinsă între 23 august 1944 – 31 martie 1947 peste 12 miliarde lei²⁹.

În 1974, CC al PCR a solicitat întocmirea unei analize a dezvoltării economiei românești după război, act ce a purtat numele de “Documentar privind evoluția economico-socială a României în cei 30 de ani de la

²⁷ Valentin Ciorbea, *op.cit*, p.128

²⁸ Gheorghe Onișoru, *România în anii 1944-1948. Transformări economice și realități sociale*, București, Fundația Academia Civică, 1998, pp.46-47

²⁹ Marian Cojoc, *Evoluția...*, p.194

eliberare”³⁰. Cercetarea avea ca punct de plecare starea în care se găsea statul român în 1945, plătitor de datorii și cu activele blocate încă de la debutul războiului. Este interesant de știut că totalul activelor blocate se ridica la suma de 56 milioane de dolari, dintre care 27 milioane constituiau depozite în aur la diferite bănci, 22 milioane erau disponibilități valutare în cont și 7 milioane alte creanțe. În privința distribuirii lor pe țări, situația se prezenta astfel: în Anglia s-au oprit 22,4 milioane, în S.U.A. 22 milioane, după care urmau Elveția și Franța cu 7 milioane, și respectiv 2,7 milioane. Așadar, ipostaza economică a României în 1945 era alcătuită nu doar din datele evidente – pierderile teritoriale, efortul de război și despăgubirile oficiale dimpreună cu jafurile mai puțin oficiale – ci și din amănunte precum cel precizat mai sus³¹.

În 1945 funcționalitatea *infrastructurii* portuare era diminuată puternic ca urmare a bombardamentelor aviației sovietice, apoi anglo – americane. Digul de larg a fost afectat în egală măsură de bombardamente și de

³⁰ SANIC, Fond CC al PCR, Secția economică, dosar nr.63/1974, f.1

³¹ *Ibidem*, f.4

lipsa lucrărilor de întreținere³², astfel încât „la o furtună mai mare poate fi rupt, și întregul trafic al portului sistat prin închiderea portului”.³³

În toamna lui 1946 se terminau lucrările de reparații la danele 0-5 și cheurile 0-10 și abia în 1948 portul urma să beneficieze de alocarea unei sume de 189 milioane lei, în care s-au încadrat toate lucrările prezentate mai sus precum și construirea a 5 magazii de depozitare a mărfurilor³⁴ și reluarea lucrărilor de construcție la molul nou. Magaziile existente erau cu totul neîncăpătoare pentru volumul în continuă creștere al traficului.

Traficul portuar din ce în ce mai congestionat a determinat și reluarea lucrărilor la molul nou, începute în 1933 și abandonate din pricina începerii războiului. Anul 1950 urma să pună la dispoziția traficului portuar jumătatea de platformă îmbunătățită a molului nou³⁵. Ansamblul acțiunilor întreprinse pentru refacerea infrastructurii portuare afectată de bombardamente și de lipsa lucrărilor de întreținere se apropie de sfârșit către anul 1949. Sistarea lucrărilor la Canalul Dunăre – Marea

³² Valentin Ciorbea, *op.cit*, p.128

³³ S.J.A.N.C, fond D.N.M, dosar 21/1947, f.8

³⁴ Valentin Ciorbea, *op.cit*, p.129

³⁵ *Ibidem*, f.90

Neagră a permis reorientarea banilor către priorități. Portul Constanța a fost de la bun început o prioritate a regimului comunist.

Urmele lăsate de război au fost profunde și pentru Șantierul Naval Constanța, a cărei evoluție este, fără doar și poate, legată de cea a portului. S.N.C.-ul a fost „grav avariat” de bombele lansate de aviațiile celor două alianțe până la 23 August 1944, după care a fost ocupat de o unitate sovietică ce „a adăpostit caii în clădirea șantierului”³⁶. La sfârșitul războiului S.N.C.-ul începea să transforme navele de război în nave comerciale și să repare o serie întreagă de mașini de luptă și nave în folosul armatei sovietice³⁷.

Traficul de mărfuri prin portul Constanța în primul deceniu postbelic, după cum era de așteptat, nu a reușit să atingă cota anului 1936 când tonajul mărfurilor traficate a crescut peste 6,5 milioane tone. Cea mai mare valoare a perioadei la care ne referim se înregistrează în 1955, când totalul de mărfuri derulate s-a ridicat la un

³⁶ S.J.A.N.C, fond Căpitănia Portului Constanța, dosar 177/1944, f.130

³⁷ Marian Moșneagu, *Viața portuară românească între 1944-1958*, în „A.M.M.R”, 2003, nr.3; pp.558-559; idem, *Politica navală postbelică a României. 1944-1958*, București, Editura Mica Valahie, 2005, p.278;

pic peste 5 milioane. Desigur, valoarea din 1955 este de 3 ori mai mare decât cea din 1945, dar creșterea nu e nicidecum spectaculoasă.

Un element semnificativ ce a grevat asupra sporirii traficului de mărfuri prin portul Constanța în primul deceniu postbelic a fost determinarea sovietică de a impune sateliților săi Central și Sud-Est europeni nu doar controlul politic ci și pe cel economic. Astfel, comerțului exterior românesc orientat în perioada interbelică spre Franța, Anglia și ulterior Germania, i-a fost modificată și restricționată total direcția, Rusia sovietică silind statul român să accepte ”propriul calapod (cel sovietic, n.n.) în materie de schimburi economice”, aspect care ”a necesitat schimbarea din temelii a politicii economice a țărilor aflate dincoace de *Cortina de fier*”³⁸.

Elementul care a determinat caracteristicile *mișcării maritime* prin port după 23 august 1944 a fost ocupația sovietică și confiscarea celei mai mari părți a flotei românești de către Armata Roșie. La acea dată, totalitatea navelor comerciale maritime și fluviale se ridica la cifra de 613 iar navele tehnice erau în număr de

³⁸ Liviu Țăranu, *România în Consiliul de Ajutor Economic Reciproc 1949-1965*, București, Editura Enciclopedică, București, 2007, pp.31-32

49³⁹. Toate aceste nave au fost puse la dispoziția Comandamentului sovietic într-o perioadă de timp extrem de scurtă.

Organizarea administrativă a portului Constanța a cunoscut câteva modificări importante în perioada la care ne referim, dată fiind situația nouă creată de impunerea regimului comunist și ocupația sovietică. Principalele instituții din portul Constanța la sfârșitul anului 1945 erau: Direcția Porturilor Maritime, Căpitănia Portului, Comisia de Armistițiu și Șantierul Naval; mai activau în port și Administrația Vamală, Compania de Grăniceri, Stația C.F.R. Port, Stația de Petrol C.F.R. și Oficiul Livrări Petrol. Aceștia li se adăugau întreprinderile și agențiile de exploatare portuară, pe primul loc situându-se Sovromtransport⁴⁰.

Dificultățile ce îngreunau activitățile specifice de exploatare portuară erau foarte variate: provocate de neefectuarea lucrărilor de întreținere a infrastructurii și dotărilor portului, generate de organizarea defectuoasă a activităților de exploatare ori datorate ingerințelor armatei sovietice. O problemă stringentă cu care s-au

³⁹ Carmen Atanasiu, Andreea Atanasiu, Mariana Cojoc, *Navigație și... politică*, Constanța, Editura Muntenia&Leda, 2001, p.110

⁴⁰ SJANC, fond Căpitănia Portului, dosar 201/1946, f.21; Vasile Bâltan, *op.cit.*, p.169

confruntat câțiva ani de zile după finalizarea războiului autoritățile portuare românești în domeniul exploatării a fost lipsa dragajelor. Operațiunile din urmă nu s-au mai realizat încă de la debutul războiului, situație în care depunerile aluvionare afectau canalul de intrare în port și bazinele portuare. Minele neexplodate din timpul războiului ori navele scufundate în bazinele portuare erau tot atâtea piedici în desfășurarea firească a activităților portuare⁴¹. Lipsa de utilaje, vagoane și forță de muncă, precum și necoordonarea eficientă a celor existente duceau împreună la situații limită în exploatarea portuară.

La sfârșitul celei de-a doua conflagrații mondiale, în portul Constanța se muncea în condiții deosebit de grele. Dificultățile erau date de lipsa echipamentelor de protecție, a dotărilor portuare și lucrărilor de întreținere, și de solicitările foarte mari ale reprezentanților armatei sovietice, raportate la numărul de muncitori și posibilitățile de realizare a cererilor. Pentru că munca în port avea un grad de pericolozitate sporit, instituția Căpităniei solicita la sfârșitul anului 1944 Primăriei Constanța să asigure salvări în port, date fiind

⁴¹ Laurențiu Țoringhibel, *O viață*, Editura Companiei Naționale Administrația Porturilor Maritime Constanța, 2000 , p.50

accidentele de muncă „dese și destul de grave”⁴². Tot în 1945 docherii lucrau în schimburi de 24 de ore cu o pauză de 2-3 ore pentru descărcarea navelor⁴³. Rujarii la rândul lor se confruntau cu toxicitatea mediului în care erau siliți să lucreze pentru că „măștile pentru gaze sunt vechi și pun în pericol viața și sănătatea oamenilor” după cum se exprima un mecanic ce lucra la siloz⁴⁴.

Prezența armatei germane și înlocuirea ei mai apoi cu cea sovietică în portul Constanța, nu au reușit să schimbe caracteristica portului românesc de „poartă deschisă”⁴⁵ pentru emigranții evrei în primul rând, iar mai târziu armeni. După 23 August 1944 și până la jumătatea lunii ianuarie 1945, problematica emigrației evreiești este gestionată de Societatea Națională de Cruce Roșie din România⁴⁶. Următorii doi ani până la declararea independenței statului Israel au fost dominați de restricțiile impuse de Marea Britanie în privința imigrației evreilor în Palestina. Politica statului român față de exodul evreilor către „Țara Sfântă” a fost dictată

⁴² S.J.A.N.C, fond Căpitănia Portului, dosar 177/1944, f.138

⁴³ Vasile Bâtlan, *op.cit*, p.171

⁴⁴ S.J.A.N.C, fond D.N.M, dosar 20/1949-1955, f.12

⁴⁵ Florin Stan, *Portul Constanța...*, passim

⁴⁶ Constantin Cheramidoglu, *Emigrația prin portul Constanța în anii 1935-1946*, în „România de la Mare”, an 5, nr.7, 1996, p.32; Marian Cojoc, *Evoluția...*, p.198

de cunoscuta schimbare radicală a atitudinii Uniunii Sovietice în acest sens. De aceea, din 1949 emigrația către Israel este frânată puternic, fiind necesară intervenția ministerului de externe israelit⁴⁷ și o susținută persuasiune diplomatică, pentru ca drumul evreilor să se reia pe ruta Constanța – Israel.

Portul românesc de la Marea Neagră, lipsit în mare parte după 23 august 1944 de posibilitatea îndeplinirii rolului său de principal actant al comerțului exterior românesc, își păstrează rolul de centru de emigrație pe care l-a avut pentru evrei încă din 1939 și devine și punctul de plecare al armenilor atrași de mirajul Armeniei sovietice.

În planul economiei naționale, rolul portului Constanța a fost extrem de redus în urma ocupației sovietice care a sugrumat comerțul exterior al statului român prin cel mai important port maritim al său. În anul 1945, legăturile portului erau reduse la cele 12⁴⁸ state cu care România mai avea relații comerciale, pentru ca numărul acestora să nu depășească cifra 29 în 1950.

⁴⁷ Florin Mihai, *Troc cu emigranții evrei*, <http://www.jurnalul.ro/sc-niteia/jurnalul-national/troc-cu-emigranti-evrei-120588.html>, "Jurnalul national", 26 martie 2008

⁴⁸ Valentin Ciorbea, Nicoleta Stanca, *Portul Constanța - tradiție, actualitate și perspective*, în vol. "Portul Constanța între tradiție, actualitate și perspective" p.228

CAPITOLUL AL III - LEA

DEZVOLTAREA PORTULUI CONSTANȚA ÎNTRE ANII 1958-1972: SISTEMATIZARE ȘI EXTINDERE

Sistematizarea portului constănțean reprezenta un obiectiv a cărui finalizare nu făcea decât să ducă la capăt proiectele lui Anghel Saligny. Din această perspectivă ne putem ralia opiniei potrivit căreia ”măsurile luate de comuniști în planul modernizării economiei românești (...) au fost teoretizate și susținute încă din perioada interbelică de prestigioși politicieni și economiști români (...) care nu au avut nimic în comun cu stalinismul și nici legături cu Uniunea Sovietică”⁴⁹. Regimul comunist relua în anul 1958 idei puse pe hârtie cu o jumătate de secol în urmă și care aveau să se finalizeze în practică cu un mare succes.

În perioada care ne stă în atenție a avut loc sistematizarea incintei portuare în limitele sale de atunci –între anii 1958-1968 și extinderea portului de-a lungul primelor două etape: I.1964-1969, II.1969-1972, acțiuni care au condus la transformări radicale ale infrastructurii portuare. Acesta este motivul pentru care această din

⁴⁹ Liviu Țăranu, *op.cit.*, p.54

urmă componentă va ocupa un spațiu mai larg în cuprinsul tezei.

Creșterea puternică a traficului, a pescajului și capacității navelor comerciale, precum și dezvoltarea economiei naționale, reprezintă cauzele principale ale apariției primelor proiecte privind sistematizarea și extinderea portului Constanța. Traficul de import și tranzit se dezvoltă concomitent cu exportul României de produse industriale. Probleme din cele mai variate ridicau și liniile ferate, utilajul mecanizat de la cheu, magazinele pentru mărfuri, rețeaua energetică ori alimentarea cu apă potabilă. Utilajele mecanizate de manipulare a mărfurilor erau suficiente doar pentru silozurile de cereale. La fel erau și spațiile de depozitare. Atât rețeaua energetică, cât și cea de apă erau necorespunzătoare și insuficiente în același timp pentru noile utilaje mecanizate și noile dane⁵⁰.

Navele maritime așteptau zile întregi în larg, la ancoră, eliberarea danelor de operații în port. Pe 23 februarie 1961 erau operate la dane un număr de 24 de nave în timp ce în afara portului așteptau alte 12 nave; la sfârșitul aceluiași an, pe 26 decembrie, se aflau 25 de nave în port și tot atâtea își așteptau rândul în larg.

⁵⁰ *Ibidem*, p.7

Media navelor aflate în așteptare în larg între decembrie 1961 și 15 martie 1962 era de 10 nave⁵¹.

Se impunea așadar cât mai rapid dezvoltarea infrastructurii portuare. În acest scop, a fost alcătuit în 1957 primul proiect pentru sistematizarea portului Constanța în limitele sale de atunci. Proiectul a fost conceput pe baza traficului de import – export și a tranzitului ce se cunoșteau la vremea respectivă. Valoarea lucrărilor pentru completarea și înzestrarea portului era de 380 milioane lei, iar lucrările erau prevăzute a se realiza în două etape: 1965 și 1975. România a cunoscut însă o dezvoltare industrială puternică după 1957, ceea ce a determinat o radicală creștere a exportului de produse finite și a importului de materii prime prin portul Constanța, traficul prevăzut în proiectul din 1957 fiind depășit cu mult⁵².

Studierea problematicii extinderii portului Constanța a început chiar din 1960, iar în vara lui 1961 s-a aprobat extinderea portului și a Șantierului Naval. În legătură cu acest proiect a avut loc la sfârșitul verii lui 1961 vizita lui Gheorghe Gheorghiu Dej în port, ocazie

⁵¹ S.J.A.N.C, fond Întreprinderea de Exploatare Portuară, dosar 6/1962, f.4

⁵²S.J.A.N.C, fond Întreprinderea de Exploatare Portuară, dosar 6/1962, f.1

cu care s-a luat hotărârea ca înainte de începerea proiectării obiectivelor, ”o echipă de specialiști să meargă în străinătate pentru documentare”⁵³.

Extinderea spre sud a portului Constanța însemna de fapt construirea unui nou port⁵⁴ și au fost elaborate în acest sens o serie de studii și cercetări. Schița de plan pentru dezvoltarea portului, elaborată în 1961 de către colectivul I.P.T.A.N.A. pentru studiul ministrului transporturilor de atunci, Ion Baicu, prevedea o adâncime de 13,5 m pentru intrarea în noul port, construirea a două noi diguri în lungime totală de 3680 m și obținerea astfel a unei incinte de 405 ha din care 175 ha reprezentau acvatoriul, un nou bazin de petrol cu 6 dane a 200 m. fiecare și 6 moluri ale căror cheuri urmau să formeze 38 dane de operații⁵⁵.

Construirea celor două diguri ale portului extins a întâmpinat nenumărate dificultăți, așa cum era de așteptat de la un proiect la care se dispusese lucrul 200 zile pe an, la valuri de până la 2,5 m. înălțime⁵⁶.

⁵³ Laurențiu Țoringhibel, *op.cit.*, p.73

⁵⁴ Valentin Ciorbea, *Portul Constanța: 1896-1996*, p.136

⁵⁵ Arhiva A.P.M., *Expunere a schiței de plan pentru dezvoltarea portului Constanța*, București, 1961, pp.9-11

⁵⁶ S.J.A.N.C, fond Întreprinderea de Exploatare Portuară, inventar 5, dosar 7/1962-1963, f.28

Furtunile cu care s-au confruntat constructorii digurilor au fost mai multe, dar se pare că una dintre ele a fost „de excepție”. Marea trăgea în jos blocurile de piatră iar oamenii încercau să le pună la loc cu autobasculantele. „Ajungeam la macara prin pachete de valuri imense care ne acopereau (...). La un moment dat valurile au acționat atât de puternic încât au rupt o porțiune din digul de sud, la capăt rămânând blocată o macara pe șenile de 60 t și o autobasculantă. Acolo se luptau alții din cadrul întreprinderii noastre cu furtuna”⁵⁷. Evident, după ce furtuna s-a terminat au trebuit reparate distrugerile făcute de apă și s-a continuat activitatea. Așa s-au construit digurile portului extins, printr-o luptă permanentă cu marea, cu lipsurile, cu lipsa de pregătire și experiență.

Proces de lungă durată și extrem de complicat, extinderea portului Constanța către Sud la finalul primelor două etape lăsa în urma sa un port de un cu totul alt nivel față de cel din 1964.

În 1961 *Șantierul Naval Constanța* a fost prevăzut în proiectul referitor la extinderea portului. Extinderea S.N.C. a constituit la rândul său un proces complicat. Într-una din direcțiile spațiului portuar pe care urma să se dezvolte S.N.C. exista încă din 1903

⁵⁷ Laurențiu Țoringhibel, *op.cit.*, p.102

depozitul pentru exportul petrolului iar spre acvatoriu șantierul trebuia să preia bazinul și cheul molului nou. Lucrările au fost începute abia spre sfârșitul anului 1971, după ce a început mutarea activității petroliere din portul vechi în cel nou. Imaginea șantierului de lucru pentru extinderea S.N.C. în acest stadiu era cumva dezolantă: „pereți de beton în demolare, pământul săpat și răvășit, plin ochi de petrol, conducte tăiate și împrăștiate, bucăți de rezervor de metal în dezafectare, iar la apă, pe fundul bazinului sec, noroi, ochiuri de apă, cheu în demolare!”,⁵⁸

Șantierul și-a reluat cu greu activitatea de construcții navale, dar în 1960 a reușit să finalizeze nava de cercetări maritime „Emil Racoviță”, realizată după un proiect propriu⁵⁹. Pe 3 martie 1967 S.N.C. primea un al doilea doc plutitor, a cărui capacitate era de 15.000 t. capacitate de ridicare. Achiziția era foarte importantă pentru activitatea S.N.C.

Șantierul Naval de la Constanța se prefigura a fi încă de la începutul anilor `70 un obiectiv economic important al României, aspect ce se desprinde cu

⁵⁸ *Ibidem*, p.133

⁵⁹ Valentin Ciorbea, *Portul Constanța. 1896-1996*, p.138; Aurel Daraban, *Șantierul Naval: un secol de existență*, în „Marea Noastră”, an 6, nr.20, 1996, p.22

ușurință din ”Stenograma ședinței de lucru cu centrala de construcții navale din cadrul Ministerului Industriei Construcției de Mașini”, datată 1 martie 1971⁶⁰. La ședința coordonată de conducerea statului au participat reprezentanți ai tuturor ministerelor ce aveau tangență cu construcțiile navale, directorii tuturor șantierelor navale și proiectanții. Una dintre recomandările pe care le făcea șeful statului la debutul programului de dotare a flotei românești, respectiv ca ”fiecare șantier, director de centrală să plece de la concluzia (sic!) că el este proprietarul care trebuie să importe, să plătească banii și dobânzile mari”, puncta o tendință reală a întreprinderilor de a nu-și asuma direct responsabilitățile ce le reveneau⁶¹.

Traficul general de mărfuri prin portul Constanța în perioada cuprinsă între anii 1958 – 1972⁶² se înscrie pe o pantă ascendentă continuă, corespunzătoare atât

⁶⁰ S.A.N.I.C, fond C.C. al P.C.R, Secția Economică, dosar 19/1971, ff.1-48

⁶¹ *Ibidem*, f.44

⁶² S.J.A.N.C, fond Întreprinderea de Exploatare Portuară, dosarele 18/1955-1959, 21/1958, 22/1959, 23-24/1960, 25/1961, 26/1962, 27/1963, 28/1964, 29-30/1965, 31/1966, 32/1967, 33/1968, 34/1969, 35/1970, 36/1971, 37/1972 cuprind borderouri, situații și tabele realizate lunar și centralizate anual pentru urmărirea traficului;

dezvoltării infrastructurii portuare prezentate mai sus⁶³, cât și evoluției comerțului exterior al României la momentul respectiv. Creșterea volumului valoric al comerțului exterior românesc –în care portul Constanța ocupa un loc destul de important – a fost puternică: de la 8.189 milioane lei valută în 1960, la 22.866 milioane lei valută în 1970⁶⁴.

Din totalul traficului derulat prin port la sfârșitul primului război mondial, 98% era constituit din export și doar 2% reprezenta importul și tranzitul⁶⁵. Zece ani mai târziu, procentul exportului din valoarea traficului era în continuare foarte mare: 94%. În 1968 exportul reprezenta încă 84,5% din traficul general⁶⁶. Pașii înainte făcuți simultan de infrastructura portuară și de comerțul exterior românesc au condus către o creștere de până la 40% a traficului de import și de tranzit –constatată

⁶³ Dumitru Iordănescu, Constantin Georgescu, *Construcții pentru transporturi în România. Monografie*, vol.II, București, Editura C.C.C.F, 1986, p.116

⁶⁴ Oana Mihaela Văsioiu, *Evoluții ale comerțului exterior românesc în perioada 1950-2000. România de la C.A.E.R. la U.E*, București, 2007, teză de doctorat , p.117

⁶⁵ *Ibidem*, p.391

⁶⁶ Alexandra Ghenovici, *Aspecte geografice asupra traficului maritim românesc de mărfuri prin portul Constanța*, în „Studii geografice asupra Dobrogei. Lucrările primului simpozion de geografie a Dobrogei”, București, 1969, p.251

pentru anul 1970 –prin danele porții maritime
constănțene⁶⁷.

Mișcarea maritimă prin portul Constanța, în ceea
ce privește prezența românească, s-a aflat în strânsă
dependență față de gradul de dotare al flotei proprii și s-a
menținut la cote reduse până spre a doua jumătate a
deceniului al optulea. La sfârșitul anului 1970 flota
maritimă avea în dotare 53 de nave, cu o capacitate totală
de 500 mii de tone. Aportul flotei românești la
transportul de mărfuri pe anul 1970 era de 18%⁶⁸.

Organizarea și exploatarea portuară au suferit și
ele modificări, concomitent cu procesele de sistematizare
și extindere. În 1959 Ministerul Transporturilor s-a unit
cu Ministerul Căilor Ferate, rezultând Ministerul
Transporturilor și Telecomunicațiilor. Atunci s-au
constituit Direcțiile Regionale ale Navigației Civile⁶⁹.
D.R.N.C. conducea întreaga activitate portuară din
Constanța, urmând ca în 1965 să fie recunoscută ca
persoană juridică sub numele de Direcția Navigației
Maritime Navrom⁷⁰.

⁶⁷ Valentin Ciorbea, *op.cit.*, p.155

⁶⁸ S.A.N.I.C, fond C.C. al P.C.R, Secția economică, dosar 19/1971,
f.22

⁶⁹ Laurențiu Țoringhibel, *op.cit.*, p.65

⁷⁰ Valentin Ciorbea, *op.cit.*, p.149

Alături de D.R.N.C, în port își desfășura activitatea Căpitănia, Baza a 3-a Petrol și încă 7 unități ce aparțineau de Ministerul Comerțului. S-a constatat de multe ori, atât la nivel de autorități portuare cât și la nivel de conducere a municipiului, că activitatea acestui număr mare de unități, coordonate prin intermediul Ministerului Comerțului dar care depindea fiecare în parte de altă întreprindere din minister, înregistra numeroase suprapuneri. Cât de puternic era afectată activitatea portuară de organizarea ei defectuoasă și perioada de timp în care s-a perpetuat aceasta, se poate observa și din discuțiile purtate în decembrie 1971 de G. Bibicescu, reprezentant al D.N.M aflat în vizită la întreprinderea iugoslavă de navigație Atlanska Plovidba și conducerea acestei întreprinderi. „Atât directorul general (...) cât și toți cei cu care am purtat discuții mi-au comunicat cu toată prevenirea posibilă și cu jenă, că *nicăieri în lume navele lor nu întâmpină atâtea dificultăți ca în portul Constanța*”(subl.n.)⁷¹.

În perioada de timp la care se referă capitolul de față, s-au ameliorat *condițiile de muncă* dar și de viață ale muncitorilor portuari prin sporirea mecanizării pe de

⁷¹ SJANC, fond Întreprinderea de Exploatare Portuară, dosar 27/1973, f.56

o parte și prin crearea de condiții pentru un trai decent (construirea de cămine, cantine, dispensare) pe de altă parte. În altă ordine de idei, forța de muncă din România a fost slab remunerată în mod constant în perioada comunistă. Accidentele de muncă erau foarte des întâlnite, dat fiind specificul activităților portuare. Cauzele accidentelor erau numeroase. Manipularea greutăților mari (tablă, lingouri) la temperaturi foarte scăzute au provocat între anii 1956-1960 35% din totalul accidentelor. În aceeași perioadă au survenit accidente printre sondori, cantaragii și reparatorii de cântare ca urmare a lipsei echipamentului de producție. O importantă cauză o constituia angajarea de muncitori flotanți în număr mare, aceștia fiind puțin familiarizați cu modul de lucru și echipamentele portului Constanța.

În 1970 Constanța era legată prin portul său de mai bine de 100 de porturi din 55 de țări⁷². În 1973 erau consemnate în documentul - alcătuit de un consiliu ce funcționa în cadrul C.C. al P.C.R. - intitulat „Informare privind acțiunea de îmbunătățire a activității în portul Constanța și de folosire mai eficientă a flotei maritime

⁷² Valentin Ciorbea, *op.cit*, p.156

de transport” un număr de 110 state cu care România avea relații comerciale⁷³.

În timpul unei vizite efectuate în România la începutul anilor 70, șeful concernului italian de stat pentru hidrocarburi, Enrico Mattei, s-a declarat ”încântat de construcțiile de pe litoralul Mării Negre” după cum relatează Gheorghe Gaston Marin în memoriile sale⁷⁴. Era momentul în care portul Constanța devenise portul lui Anghel Saligny⁷⁵.

Întreaga transformare prin care trecuse portul în ultimii ani, nu era suficientă pentru a face față traficului ce se preconiza în studiile realizate în anii 1971-1972. Se impunea construirea unui al doilea port maritim. Cu toate acestea, întreaga dezvoltare a infrastructurii portuare din anii sistematizării și a primelor etape ale extinderii a reușit să aducă portul la nivelul gândit de Anghel Saligny cu mai bine de jumătate de secol înainte.

⁷³ S.A.N.I.C, fond C.C. al P.C.R, Secția economică, dosar 57/1973, f.47

⁷⁴ Gheorghe Gaston Marin, *În serviciul României lui Gheorghe Gheorghiu Dej. Însemnări din viață*, București, Editura Evenimentul Românesc, 2000, p.210

⁷⁵ Valentin Ciorbea, *op.cit*, p.156

CAPITOLUL AL IV-LEA

VECHIUL ȘI NOUL PORT

CONSTANȚA (1972-1989)

Ideea construirii unui nou port maritim data încă din 1970, iar la începutul anului imediat următor era deja alcătuit un “Studiu preliminar de amplasament pentru un nou port maritim pe litoralul românesc”⁷⁶. Comitetul de Stat al Planificării, în urma realizării unui studiu de prognoză privind evoluția traficului de mărfuri comparativ cu infrastructura portuară la sfârșitul lucrărilor de extindere, propunea în anul 1973 construirea unui nou port maritim – tot la Constanța - drept unica soluție pentru acoperirea inferiorității în care urma să se găsească portul Constanța față de cerințele traficului⁷⁷.

Construirea noului port Constanța Sud- Agigea avea să debuteze trei ani mai târziu și să se efectueze în paralel cu ultimele două etape ale extinderii. Cea de-a treia etapă s-a încadrat între anii 1972-1978, la sfârșitul perioadei fiind dați în folosință 2060 m de cheuri, 30.000

⁷⁶ S.A.N.I.C, fond C.C. al P.C.R, Secția Economică, dosar 22/1971, f.1

⁷⁷ *Ibidem*, dosar 67/1973, f.77

m.p. magazii și un terminal de transcontainere⁷⁸. La începutul celei de-a treia etape a extinderii, în anul 1972, a început și executarea de către I.C.H. a lucrărilor pentru “Mutarea activității de petrol din portul Constanța vechi în portul nou”⁷⁹.

Realizată exclusiv prin câștigarea terenului asupra mării, extinderea principalului port maritim românesc s-a făcut de-a lungul a 18 ani, dintre care 10 ani s-a lucrat concomitent cu extinderea, mai întâi la sistematizarea vechii incinte portuare, apoi la portul Constanța Sud –Agigea. Finalizat cu 2 ani mai devreme decât termenul stabilit inițial pentru executarea portului extins, acesta avea o capacitate de trafic anual de peste 4 ori mai mare decât portul vechi și avea adâncimi adecvate pentru primirea de nave până la 85.000 t.d.w, în vreme ce în incinta veche nu puteau intra decât nave de maxim 25.000 t.d.w⁸⁰.

În ”Programul suplimentar de creștere a producției de nave în perioada 1971-1975 și de creare a capacităților necesare până în anul 1980”, alcătuit de Ministerul Industriei Constructoare de Mașini în

⁷⁸ Valentin Ciorbea, *op.cit*, p.137

⁷⁹ Dumitru Iordănescu, Constantin Georgescu, *op.cit*, p.111

⁸⁰ *Ibidem*, p.116

colaborare cu Ministerul Transporturilor la sfârșitul anului 1970, construirea unui nou port se demonstra a fi un imperativ absolut necesar dezvoltării economiei românești, în condițiile evoluțiilor deosebite observate pe plan extern. Astfel, Canalul de Suez era reproiectat pentru a primi nave de până la 100.000 t.d.w, Canalul Panama avea să poată accepta tonaje de până la 150.000 t.d.w, în vreme ce în America Centrală se preconiza construirea unui canal pentru nave de până la 250.000 t.d.w.

Tonajele acceptate în plan regional erau și ele ridicate: prin strâmtoarele Bosfor și Dardanele puteau naviga vase de până la 150.000 t.d.w. În acest context, portul Constanța înregistra un maxim de 100.000 t.d.w pentru petroliere și 60.000 t.d.w la mineraliere. Concluzia studiului nu admitea nici o interpretare: era necesară construirea unui port cu adâncimi la dană de 20 m, pentru acostarea unor nave de mărimile amintite mai sus⁸¹.

Studiul alcătuit în prima jumătate a anului 1973 susținea executarea unui nou port maritim la sud de portul extins, cu prevederea clară a legăturii viitoare

⁸¹ S.A.N.I.C, fond C.C. al P.C.R, Secția economică, dosar 21/1971, f.28

construcții portuare și „sistemul de navigație Dunăre – Marea Neagră” ce avea să se găsească „pe amplasamentul Cernavodă – Medgidia – Poarta Albă – Constanța Sud”⁸².

Proiectul portului Constanța Sud – Agigea a fost realizat de către un colectiv de specialiști ai I.P.T.A.N.A puși sub conducerea inginerului Romeo Ciortan. Obținerea noului acvatoriu și a incintei portuare prin construcții hidrotehnice masive și complicate, încadrarea lucrării în teritoriu, afectarea mediului înconjurător și a municipiului Constanța, erau tot atâtea probleme pe care realizatorii proiectului trebuiau să le rezolve.

Pe un front de litoral de peste 6 km. trebuia să se aibă în vedere concomitent conexiunea dintre bazinele maritime și fluviale, noile sisteme de manipulare a mărfurilor (containerizare, Ro-Ro, Lash, ferry - boats⁸³)

⁸² *Ibidem*, f.76

⁸³ *Container* = un mijloc de transport (cadru, cisternă mobilă sau alt mijloc analog) ce constituie un compartiment, închis în întregime sau în parte, destinat să conțină mărfuri, având un caracter permanent și fiind, prin aceasta, suficient de rezistent pentru a permite folosirea sa repetată; el este special conceput pentru a facilita transportul de bunuri cu unul sau mai multe moduri de transport, fără descărcări pe parcurs și pentru a fi ușor manipulat, în special cu ocazia transbordării dintr-un mod de transport în altul; termenul de container include accesoriile și echipamentele containerului conform categoriei sale, conform *Documentar*

și darea în folosință treptat, pe măsura realizării lor, a noilor capacități portuare. Bazinele de manevră și de exploatare trebuiau concepute în concordanță cu navele specifice fiecărui sector. Era necesară crearea unui front de acostare cât se putea de mare, gândirea unei organizări corecte a navigației în acvatoriu precum și întrunirea tuturor condițiilor pentru tranzitul maritim – fluvial⁸⁴.

Lucrările la portul Constanța Sud – Agigea au debutat în anul 1976 „în paralel cu cheurile, platformele și instalațiile din portul extins” prin ridicarea a două noi diguri, de larg și de sud⁸⁵. În vederea executării celor două diguri s-au făcut demersuri, pe de o parte, pentru deschiderea carierei de piatră de la Sitorman și pentru construirea unui port de lucru absolut necesar constructorilor, pe de altă parte.

„*Relații economice internaționale*”, vol. I, p.127; Ro-Ro = sistem ce permite introducerea vehiculelor direct de pe platforme în spațiile de încărcare ale navei; Lash = lighter aboard ship, nave purtătoare de barje; ferry- boats = metodă de transport a trenurilor cu marfă aduse la dane pe calea ferată și nave specializate, apud Valentin Ciorbea, *op.cit*, p.140

⁸⁴ *Ibidem*, p.140

⁸⁵ Laurențiu Țoringhibel, *op.cit*, p.154

Amenajarea portului s-a făcut în cele din urmă prin crearea a două zone importante, de nord și de sud, separarea lor realizându-se prin canalul dintre fluviu și mare. Au fost create sectoare speciale pentru minereu, cocs și cărbune, apoi laminate, produse chimice, ciment și petrol. La sud de punctul de joncțiune dintre Canal și port au fost situate „Zona Liberă” și portul de lucru. S-a organizat un port de transbordare a minereului purtat de navele de mare tonaj, a cărui capacitate de trafic era de nu mai puțin de 4,8 milioane t./an. Pe o suprafață de 350.000 m.p. a fost amenajat un depozit de minereu.

Noul port maritim era legat prin proiectare de un alt obiectiv important, a cărui derulare s-a produs în paralel cu lucrările portuare. Canalul Dunăre- Marea Neagră a fost conectat cu portul în anul 1982⁸⁶, fapt care i-a conferit portului o poziție deosebită ca și punct terminus al coridorului de navigație Marea Nordului – Marea Neagră. Redeschiderea lucrărilor „pentru sistemul de navigație Dunăre – Marea Neagră” avea să mai fie amintită abia în 1973 – după eșecul uriaș al

⁸⁶ *O nouă și importantă realizare pe șantierele Canalului Dunăre – Marea Neagră*, în „Dobrogea Nouă”, an XXXV, nr.10582, 15 septembrie 1982, p.1; *Pe șantierele din zona Agigea, constructorii Canalului Dunăre – Marea Neagră raportează noi succese*, în „Dobrogea Nouă”, an XXXV, nr.10571, 2 septembrie 1982, p.1

tentativelor din anii 1949-1953 - când se regăsește pe ordinea de zi a ședinței plenare a C.C. al P.C.R. din 18-19 iunie 1973⁸⁷. Execuția lucrărilor la Canalul Dunăre – Marea Neagră a fost începută în anul 1976 de către nou înființata Centrală a Canalului Dunăre – Marea Neagră. Conectarea canalului cu Marea Neagră a fost realizată în anul 1982, prin înaintarea concomitentă a constructorilor dinspre uscat și mare, „zi și noapte, fără întrerupere” după cum mărturisea pentru presă șeful complexului de nave tehnice⁸⁸.

Începutul celei de-a treia etape a extinderii către sud a portului Constanța găsea S.N.C. la debutul programului intitulat „Dezvoltarea și sistematizarea Șantierului Naval Constanța”, aprobat a se realiza prin mai multe hotărâri ale Consiliului de Miniștri: nr.509/1971, nr.483/1972, nr.1259/1972 și nr.

⁸⁷ S.A.N.I.C, dosar 67/1973, f.16; Valentin Ciorbea, *op.cit*, p.145; Idem, Marius Cojocaru, *Ceaușescu și Canalul Dunăre- Marea Neagră: de la decizia politică la inaugurare*, în ”Canalul Dunăre – Marea Neagră între istorie, actualitate și perspective” (coordonatori Valentin Ciorbea și Ovidiu Sorin Cupșa), Constanța, Ex Ponto, 2008, pp.132-145

⁸⁸ *O nouă și importantă realizare pe șantierele Canalului Dunăre – Marea Neagră. La km. 64,3, constructorii acestui grandios obiectiv au încheiat lucrările de excavații, făcând joncțiunea cu marea*, în „Dobrogea nouă”, an XXXV, nr.10.582, 15 septembrie 1982, p.1; Valentin Ciorbea, *Canalul Dunăre – Marea Neagră o construcție realizată în ”ritm militar”*, în ”Canalul Dunăre – Marea Neagră între istorie, actualitate și perspective”, pp.215-227

1634/1973⁸⁹. Constructorii docurilor uscate de la S.N.C. au purtat o adevărată luptă cu infiltrațiile provocate de studiile de teren „subțiri”⁹⁰. Insuficienta cunoaștere a terenului de fundație pe care urmau să se execute cele două docuri a fost determinată de faptul că terenul fusese ocupat de un depozit de produse petroliere care se găsea în exploatare⁹¹. Situația nou creată a obligat conducerea statului să decidă la sfârșitul anului 1973 suplimentarea investițiilor necesare pentru susținerea programului de dezvoltare a S.N.C. Valoarea totală a investiției era majorată de la 1.447.800 lei, la 1.917.200 lei⁹².

Raportată la sine însăși, evoluția Șantierului Naval de la Constanța în cei 45 de ani derulați după cel de-al doilea război mondial, a fost fulminantă. Dacă anii `50 îl găseau capabil doar pentru diverse lucrări de reparații, solicitate în special la navele sovietice, în 1973 se lucra la primul mineralier de 55.000 t.d.w. Între anii 1975-1995 s-au executat 11 mineraliere de 55.000 t.d.w, 13

⁸⁹ S.A.N.I.C, fond CC al PCR, Secția economică, dosar 18/1974, f.49

⁹⁰ Laurențiu Țoringhibel, *op.cit*, p.148

⁹¹ S.A.N.I.C, fond C.C. al P.C.R, Secția economică, dosar 58/1973, f.175

⁹² *Ibidem*, f.170

mineraliere de 65.000 t.d.w, 5 mineraliere de 179.000 t.d.w, 4 petroliere de 85.000 t.d.w, 6 petroliere de 150.000 t.d.w, 2 feriboturi de 12.000 t.d.w, 2 docuri plutitoare de 10.000 t, 1 doc plutitor de 20.000 t, 15 barje de 3000 t.d.w, 6 barje tip *Europa*, 2 barje de 1720 t.d.w, 20 drăgi absorbant – refulante, 2 derocatoare și porțile ecluzelor de pe Canalul Dunăre – Marea Neagră⁹³.

Creșterea tonajului mărfurilor intrate sub operațiunile de încărcare – descărcare în portul constănțean în intervalul dintre anii 1972-1989 a fost semnificativă. La sfârșitul primelor două etape ale extinderii spre sud, portul românesc înregistra un *trafic* total de un pic peste 16 milioane t, net inferior față de cel al portului Hamburg – 46 milioane t⁹⁴. O statistică efectuată pentru anul 1980 demonstra însă o puternică reducere a diferenței dintre cele două porturi: portul german derulase 52.450 mii t.⁹⁵ iar Constanța atingea 47.561 mii t. traficate. Traficul de mărfuri constănțean

⁹³ Aurel Daraban, *op.cit.* p.23

⁹⁴ S.J.A.N.C, fond Întreprinderea de Exploatare Portuară, dosar 27/1973, f.17

⁹⁵ Arhiva A.P.M, *Diagnoza potențialului productiv al portului Constanța*, București, 1983, p.23

nu putea fi însă comparat cu cel din marile porturi ale lumii.

Saltul evolutiv al principalului port românesc la Marea Neagră era major, el clasându-se la începutul deceniului nouă între primele 15 porturi ale lumii. *Mișcarea maritimă*, componentă a activității portuare în proporție și în legătură directă cu traficul efectuat, a cunoscut o puternică creștere în perioada la care ne referim. Prezența pavilionului național – care preocupă cel mai mult în acest context – a fost sporită de înzestrarea constantă a flotei, atât cu nave cumpărate din străinătate, cât și cu nave construite pe șantierele navale românești.

În intervalul de timp la care se referă capitolul de față, numărul navelor care au intrat în componența flotei comerciale maritime a cunoscut cea mai mare creștere, - de peste patru ori - din întreaga istorie a flotei românești. În anul 1971 capacitatea flotei era de 500.000 t.d.w. și doi ani mai târziu ajungea la 607.310 t.d.w cu un număr de 69 de nave. Saltul spectaculos s-a făcut între anii 1973 și 1978, când tonajul total al navelor românești a atins cifra de 2,3 milioane t.d.w. la 153 de nave⁹⁶.

⁹⁶ *Ibidem*; S.A.N.I.C, fond C.C. al P.C.R, Secția economică, dosar 18/1974, f.17

Cele mai multe dintre problemele apărute în activitatea de *exploatare portuară* între anii 1972-1978 au avut la origine, pe de o parte lipsa reorganizării administrative și pe de altă parte a capacităților portuare. Coordonarea activităților legate de administrarea și exploatarea comercială a portului, exploatarea flotei maritime și expediția maritimă internațională era încă din 1950 atribuită Direcției Navigației Maritime Navrom. În noile condiții create de extinderea infrastructurii portuare și creșterea exponențială a tonajului mărfurilor derulate prin port, era foarte greu ca o singură unitate – D.N.M. Navrom – să conducă eficient cele trei tipuri de activități cu specific diferit în exploatarea portuară⁹⁷. La rândul lor, capacitățile portuare nu erau utilizate rațional din cauza neefectuării sectorizării portului și a specializării danelor pe tipuri de mărfuri și relații de transport⁹⁸.

Anul 1977 a fost poate cea mai grea perioadă din perspectiva activităților de exploatare, fapt susținut de numeroasele atenționări, note și informări ce se regăsesc

⁹⁷ Valentin Ciorbea, Carmen Atanasiu, *Flota maritimă comercială. Un secol de istorie modernă(1895-1995)*, Constanța, Editura Fundației "Andrei Șaguna", 1995, p.149; S.A.N.I.C, fond C.C. al P.C.R, Secția economică, dosar 57/1973, f.32

⁹⁸ *Ibidem*, f.28

ca documente de arhivă⁹⁹. Factorii care contribuiau la creșterea perioadei de staționare a navelor în portul Constanța erau de o mare varietate. Lipsa de coordonare a operațiunilor de la nave cu dispozitivul feroviar al portului atrăgea după sine întreruperi, atât din cauza numărului mic de vagoane necesare, cât și al unui număr prea mare care staționau în așteptarea navelor¹⁰⁰.

Conducerea statului cunoștea dificultățile care grevau asupra funcționării normale a portului Constanța, așa încât în ședința din 29 iulie 1977 a C.C. al P.C.R. a fost decisă luarea unei serii de măsuri care să îmbunătățească activitatea portuară. Până la data de 30 septembrie 1977 M.T.Tc. trebuia să întocmească un proiect de regulament de funcționare și exploatare a porturilor prin care ministerul devenea „coordonatorul unic al activității în porturi (subl.txt.)”, calitate în care avea să poarte întreaga răspundere pentru organizarea și exploatarea porturilor.¹⁰¹

1978 a fost anul reorganizării întregii activități de exploatare a portului Constanța. Prin promulgarea Decretelor nr. 206, 293 și 309 au fost puse în aplicare

⁹⁹ *Ibidem*, dosar 131/1977, f.73

¹⁰⁰ *Ibidem*, f.29

¹⁰¹ *Ibidem*, f.6

măsurile stabilite în iulie 1978. Tot atunci s-a luat decizia studierii posibilității „organizării porturilor pe principiile militarizării”¹⁰², ceea ce s-a concretizat anul următor în crearea funcției de Comandant Unic al Portului. Acesta provenea din rândurile ofițerilor superiori din marina militară și coordona activitatea unui organ colectiv de conducere compus din directorii tuturor întreprinderilor portuare – Comandamentul Unic al Portului Constanța¹⁰³.

Starea în care se găsea portul Constanța în vara anului 1978 era exasperantă pentru Nicolae Ceaușescu, a cărui preocupare constantă pentru o cât mai eficientă organizare a portului, nu dăduse roade pe măsura așteptărilor. În cadrul celor 3 ședințe din vara anului 1978, atitudinea sa de totală nemulțumire față de modul în care se desfășurau activitățile portuare la Constanța reiese cu prisosință din stenogramele ședințelor de lucru cu MTTc.

La solicitarea lui Nicolae Ceaușescu, Departamentul Securității Statului a alcătuit în primăvara anului 1986 un raport în scopul cunoașterii ”situației

¹⁰² *Ibidem*, f.7

¹⁰³ Arhiva A.P.M, *Diagnoza...*, p.9; Valentin Ciorbea, *Portul Constanța. 1896-1996*, p.150

operative în porturile Constanța și Galați”. În document erau semnalate o serie de nereguli în activitățile de organizare a activităților portuare ce afectau nu doar eficiența exploatarei ci și contractele de export¹⁰⁴.

Dezvoltarea puternică a infrastructurii portuare a atras după sine modificări ale tuturor componentelor vieții portuare. *Forța de muncă* în portul Constanța a cunoscut o creștere proporțională cu mărirea suprafeței portuare și a complicării activităților de exploatare. Astfel, dacă în 1972 lucra un total de 2914 docheri în port¹⁰⁵, zece ani mai târziu numărul lor se ridica la 6.300, pentru ca în 1989 să ajungă la aproape 7000. Se observă că cifra angajaților docheri s-a dublat în primul deceniu al perioadei de studiu, în conformitate cu finalizarea extinderii către sud a portului, dar a crescut mult mai puțin apoi până în 1989. Nu același lucru se poate spune despre cifra totală a salariaților de pe platforma portului Constanța, care era în anul 1982 de 27.700 de persoane, pentru ca în 1989 să atingă 40.000.

Anul 1989 găsea portul românesc de la Marea Neagră dotat cu o infrastructură compatibilă cu traficul maritim și fluvial de mărfuri și conectată la toate tipurile

¹⁰⁴ SANIC, fond CC al PCR, Secția economică, dosar 30/1986

¹⁰⁵ *Ibidem*, dosar 57/1973, f.51

de transport existente – cale ferată, șosele, aeroport. În acest mod, portul se afla în legătură directă cu marile piețe de desfacere și consum ale lumii. Portul ce părea incapabil să își mai revină după anul 1945 la statutul său din perioada interbelică, a devenit la sfârșitul celor 44 de ani de regim comunist unul dintre cele mai importante porturi din regiune.

Evoluția sovăielnică a portului românesc în anii care au urmat evenimentelor din 1989 s-a reflectat mai ales în scăderea drastică a traficului, dar și în funcționarea tuturor celorlalte compartimente ale sale. A fost nevoie de timp pentru ca ritmul activităților portuare la Constanța să poată fi reluat măcar la nivelul ultimilor ani ai deceniului nouă.

CONCLUZII

Dacă pentru învingători finalul războiului a însemnat refacere și relansare economică, pentru statul român și economia sa era debutul unei perioade lungi de decădere. Evoluția portului Constanța reflectă la un nivel microeconomic situația de marasm în care s-a aflat România multă vreme încă după anul 1945. Comerțul exterior al României a fost ca și inexistent până după anul 1948, timp în care activitatea portului Constanța nu a scăzut deloc, ci dimpotrivă, doar că slujea numai nevoilor armatei și statului sovietic. Toate lucrările de refacere a infrastructurii portuare întreprinse între 23 August 1944 și anul 1948 au fost făcute pe banii statului român la cererea Comandamentului Sovietic.

Războiul a lăsat la stadiul de deziderat proiectele privind extinderea celui mai important port al României la Marea Neagră pentru nu mai puțin de 20 de ani și a oprit lucrările începute încă din 1933 la un nou mol, 8 dane de acostare și la un bazin de 10 m adâncime¹⁰⁶. Întreaga situație a portului ilustrată mai sus nu avea să se schimbe curând după 1945 și nici brusc. Abia după anul 1953, odată cu abandonarea lucrărilor la Canal, portul a

¹⁰⁶ Mariana Cojoc, *Constanța...* p.377

ajuns în prim planul conducerii comuniste române, pentru ca la foarte scurtă vreme să fie concepute primele proiecte postbelice privind sistematizarea și extinderea portului Constanța către sud.

Sistematizarea vechii incinte portuare între anii 1958-1963, cu prelungirea ei până în 1968 datorită continuării unor amenajări, s-a dovedit la numai doi ani de la debut drept total insuficientă pentru traficul ce se preconiza. Astfel au apărut încă din 1960 primele studii privind extinderea spre sud a portului Constanța, în proiectul final fiind cuprins și Șantierul Naval. La finalul lucrărilor de extindere, în 1982, România avea în realitate un alt port, incomparabil ca dimensiuni și dotări cu cel de la începutul deceniului 7, căruia i se adăuga noul port Constanța Sud Agigea, conectat la Dunăre prin Canalul Dunăre – Marea Neagră.

Portul Constanța a reprezentat o componentă principală în cadrul comerțului exterior românesc din deceniul 7, activitățile de export și import derulate prin el reflectând politica economică a României la acel moment.

Suplimentarea flotei de care dispunea statul român, în special a celei maritime, a fost în anii '70 o prioritate a politicii sale interne, preocupare în cadrul

căreia constructorul naval de la Constanța primea rolul principal.

Toate aceste realizări uriașe pentru acei ani, pentru România și posibilitățile ei, ar trebui să ne ajute să îi vedem în spatele lor pe oamenii care și-au adus contribuția la ele. Să învățăm a aprecia corect și la justa lor valoare ingredientele acestei rețete de reușită: responsabilitate, curaj, dorință de muncă și mult entuziasm, chiar dacă nu neapărat în această ordine.

BIBLIOGRAFIE

1. Izvoare:

- *Arhivele Naționale Istorice Centrale*
-fond C.C al PCR. Secția Economică
- *Sucursala Județeană a Arhivelor Naționale Constanța*
-fonduri:
 - Căpitănia Portului Constanța
 - Direcția Navigației Maritime
 - Întreprinderea de Exploatare Portuară Constanța
 - Partidul Comunist Român. Comitetul Regional Constanța
- *Arhiva Administrației Porturilor Maritime Constanța*
 - *Diagnoza potențialului productiv al portului Constanța, București, 1983*
 - *Expunere a schiței de plan pentru dezvoltarea portului Constanța, București, 1961*

1. Amintiri, memorii, jurnale

- **Koslinski** Nicolae, Stănescu Raymond,
Marina Română în al II-lea război mondial

(1939-1945), vol. III (1944-1945), București,
Editura Modelism Internațional, 1998

-**Marin**, Gheorghe Gaston, *În serviciul
României lui Gheorghe Gheorghiu Dej.
Însemnări din viață*, București, Editura
Evenimentul Românesc, 2000

- **Măcellariu**, Horia, *În plin uragan.
Amintirile mele*, București, Editura
Sagittarius, 1998

- **Prost**, Henri, *Destinul României (1918-
1954)*, București, Editura Compania, 2006

-**Țoringhibel**, Laurențiu, *O viață*, Editura
Companiei Naționale Administrația Porturilor
Maritime Constanța, 2000

5. Lucrări generale

- **Academia** Română, *Istoria românilor. De
la independență la Marea Unire (1878-1918)*,
coordonator Gheorghe Platon, vol.VII, tom
II, București, Editura Enciclopedică, 2003

- **Ciorbea Valentin**, Atanasiu Carmen, *Flota
maritimă comercială. Un secol de istorie*

modernă(1895-1995), Constanța, Editura
Fundației ”Andrei Șaguna”, 1995

- **Duțu**, Alesandru, *Între Wehrmacht și
Armata Roșie. Relații de comandament
româno-germane și româno-sovietice*,
București, Editura Enciclopedică, 2000

- **Onișoru**, Gheorghe, *România în anii 1944-
1948. Transformări economice și realități
sociale*, București, Fundația Academia
Civică, 1998

-**Șiperco**, Andrei, *Crucea Roșie
Internațională și România în perioada celui
de-al doilea război mondial. 1 septembrie
1939- 23 august 1944*, București, Editura
Enciclopedică, București, 1997

- **Țăranu**, Liviu, *România în Consiliul de
Ajutor Economic Reciproc 1949-1965*,
București, Editura Enciclopedică, București,
2007

- **Vășioiu**, Oana Mihaela, *Evoluții ale
comerțului exterior românesc în perioada
1950-2000. România de la C.A.E.R. la U.E*,
București, 2007, teză de doctorat

7. Lucrări speciale

- **Atanasiu** Carmen, Atanasiu Andreea, Cojoc Mariana, *Navigație și... politică*, Constanța, Editura Muntenia&Leda, 2001

- **Bâțlan**, Vasile, *Contribuții la cunoașterea portului Constanța și a vieții oamenilor săi (1945-1950)*, în „Portul Constanța între tradiție, actualitate și perspective” (coordonator prof. univ. dr. Valentin Ciorbea), Editura Companiei Naționale Administrația Porturilor Maritime Constanța, 2007

- **Căpușan**, Andrei, *Comerțul britanic cu România derulat în porturile Dunării și ale Mării Negre, în perioada 1880-1885*, în A.M.M.R, vol.IV, 2001

- **Idem**, *Emigrația prin portul Constanța în anii 1935-1946*, în „România de la Mare”, an 5, nr.7, 1996

- **Idem**, *Portul Constanța și interesele Puterilor Centrale (1916-1918)*, în ”Dunărea și Marea Neagră în spațiul euroasiatic. Istorie,

relații politice și diplomație” (coordonatori Andreea Atanasiu Croitoru, Florin Stan), Craiova, Editura Sitech, 2014

- **Ciorbea, Valentin**, *Canalul Dunăre – Marea Neagră o construcție realizată în ”ritm militar”*, în ”Canalul Dunăre – Marea Neagră între istorie, actualitate și perspective” (coordonatori Valentin Ciorbea, Ovidiu Sorin Cupșa), Constanța, Ex Ponto, 2008

- **Idem**, *Portul Constanța. 1896-1996*, Constanța, Editura Fundației ”Andrei Șaguna”, 1996

- **Idem**, Cojocaru Marius, *Ceaușescu și Canalul Dunăre- Marea Neagră: de la decizia politică la inaugurare*, în ”Canalul Dunăre – Marea Neagră între istorie, actualitate și perspective”

- **Idem**, Stanca Nicoleta, *Portul Constanța - tradiție, actualitate și perspective*, în ”Portul Constanța între tradiție, actualitate și perspective”

- **Cojoc, Marian**, *Evoluția portului Constanța după 23 August 1944. Impactul Convenției de*

Armistițiul din 12/13 septembrie 1944 cu Națiunile Unite, în „Portul Constanța între tradiție, actualitate și perspective”

- **Idem**, *Portul Constanța și Marina Română în documente de arhivă (1944-1947)*, în “România de la Mare”, an 5, nr.7, 1996, pp.33-36

- **Cojoc**, Mariana, *Constanța – port internațional. Comerțul exterior al României prin portul Constanța. 1878-1939*, București, Cartea Universitară, 2006

- **Idem**, *Din viața portuară a Constanței (1944-1947)*, în „Analele Dobrogei”, s.n, an 5, nr.2, 1999

- **Corduneanu**, Dumitru, *Sistemul de transport naval din România în secolul XX*, București, Editura Centrului Tehnic – Editorial al Armatei, București, 2010

- **Cotovu**, Virgil, *Le port de Constantza*, București, 1936

- **Damaschin**, Ioan, *S.O.S. Pe drumul speranței: salvarea evreilor pe Dunăre și pe Marea Neagră 1938-1944*, București, Editura Ștefan, 2009

- **Daraban,** Aurel, *Şantierul Naval Constanţa: un secol de existenţă*, în "Marea Noastră", an 6, nr.20, 1996
- **Ghenovici,** Alexandra, *Aspecte geografice asupra traficului maritim românesc de mărfuri prin portul Constanţa*, în "Studii geografice asupra Dobrogei. Lucrările primului simpozion de geografie a Dobrogei", Bucureşti, 1969
- **Ionescu Dobrogeanu,** Marin, *Cercetări asupra oraşului Constanţa. Geografie şi istorie*, Bucureşti, 1897
- **Iordănescu D,** Georgescu C, *Construcţii pentru transporturi în România. Monografie*, vol.II, Bucureşti, Editura C.C.C.F, 1986
- **Lupu,** Mihai, *Evoluţia portului Constanţa între 1896 şi 1948. Aspecte economice şi sociale*, Constanţa, Editura Muntenia, 2006
- **Maglăşu,** Lazăr, *Munca în porturi*, Bucureşti, 1938
- **Idem,** *Politica navală postbelică a României. 1944-1958*, Bucureşti, Editura Mica Valahie, 2005

- **Idem**, *Portul Constanța sub ocupație sovietică (1944-1958)*, în „Portul Constanța între tradiție, actualitate și perspective”
- **Idem**, *Viața portuară românească între 1944-1958*, în „A.M.M.R”, 2003, nr.3
- **O nouă și importantă realizare pe șantierele Canalului Dunăre – Marea Neagră**, în „Dobrogea Nouă”, an XXXV, nr.10582, 15 septembrie 1982
- **Pe șantierele din zona Agigea, constructorii Canalului Dunăre – Marea Neagră raportează noi succese**, în „Dobrogea Nouă”, an XXXV, nr.10571, 2 septembrie 1982
- **Rîșnoveanu, Ion**, *Situația portului Constanța în anii `20 ai secolului al XX-lea, prezentată într-un memoriu al comandorului Pavel Popovăț*, în A.M.M.R, tom XV, 2012
- Stan, Florin**, *Considerații privind emigrarea evreilor din România prin portul Constanța între anii 1940-1944*, în ”AMMR”, vol. IX, 2006
- **Idem**, *Portul Constanța – poartă deschisă evreilor spre ”Țara Promisă”. Studii privind ”Problema evreiască” în România. 1938-*

1944, Constanța, Editura Muzeului Marinei
Române, 2007

8. Resurse on-line

-**Mihai**, Florin, *Troc cu emigranții evrei*,
[http://www.jurnalul.ro/sc-ntea/jurnalul-](http://www.jurnalul.ro/sc-ntea/jurnalul-national/troc-cu-emigranti-evrei-120588.html)
national/troc-cu-emigranti-evrei-
120588.html, “Jurnalul national”, 26 martie
2008