

DIN ISTORICUL INDUSTRIEI ROMÂNEȘTI INTERBELICE. PRINCIPALELE COMPONENTE ALE RAMURILOR DE PROFIL DIN DOBROGEA (I)

STOICA LASCU

Stadiul dezvoltării industriale a județelor românești transdunărene, în perioada interbelică, este necesar a fi pus în relație directă cu lipsa oricărei moșteniri în speță¹, constatată în momentul revenirii Dobrogei la țara-mamă, în noiembrie 1878, la capătul a peste patru veacuri și jumătate de stăpînire otomană². În perioada de pînă la primul război mondial — de adevărată renaștere economică, politică, culturală, edilitară³ — „cu toate eforturile făcute de statul român, nu s-a putut recupera în trei decenii întîrzierea acumulată în cîteva secole. Mai mult decît atît, războiul

¹ Vezi Gh. Dumitrașcu, *Dezvoltarea economică a Dobrogei pînă la 1878 și problema apariției proletarietului*, în „Revista de istorie”, tom 31, nr. 6, 1978, pp. 1009-1025.

² Mai recent, vezi Gh. Dumitrașcu, St. Lascu, *Dobrogea în timpul stăpînirii otomane*, în „Studii și articole de istorie”, LI-LII, 1985, pp. 18-31.

³ Vezi, mai nou, Gh. Dumitrașcu, *Dezvoltarea social-economică a Dobrogei între anii 1878-1900*, în *Momente din mișcarea comunistă și muncitorească în județul Constanța*, Constanța, 1971, pp. 5-24; P. Zaharia, L. Gherasim, *Situația economică a județului Tulcea în anii 1878-1916*, în „Peuce”, IX, 1984, pp. 401-410; G. Lungu, *Dezvoltarea portului Constanța de la 1860 la primul război mondial*, în *Comunicări de istorie a Dobrogei*, 2, 1983, pp. 207-233; St. Lascu, *Crearea și activitatea organizațiilor județene Constanța ale partidelor politice (1908-1916)*, *ibidem*, pp. 159-205; idem, *Din istoria modernă a României: lărgirea executării de către locuitorii județelor Constanța și Tulcea a drepturilor politice constituționale*, în „Peuce”, IX, 1984, pp. 411-422; M. Stanciu, V. Ciorbea, *Aspecte ale problemei agrare din Dobrogea la sfîrșitul sec. XIX și începutul sec. XX*, în „Anuarul Institutului de istorie și arheologie «A. D. Xenopol»”, XVII, 1980, pp. 405-423; N. Ursu, *Mărturii documentare privind începuturile dezvoltării stațiunilor balneare românești la Marea Neagră*, în „Revista muzeelor și monumentelor. Muzeu”, XXI, nr. 10, 1984, pp. 62-70; C. Scorpan, E. Timofticiuc, *Unele aspecte ale evoluției spiritualității dobrogene între 1878-1944*, în *Comunicări și referate de bibliologie*, Biblioteca județeană, Constanța, 1984, pp. 329-342; St. Lascu, *Apariția presei în județul Constanța și dezvoltarea ei pînă la primul război mondial*, în „Revista muzeelor și monumentelor. Muzeu”, XXIII, nr. 3, 1986, p. 63-71.

se dovedise aici mai nemilos⁴ decât în alte regiuni ocupate ale țării, iar reconstrucția a trebuit să înceapă aproape de la bază⁵.

În aprecierea acestui stadiu — ce nu face în mod expres obiectul rîndurilor de față — trebuie avut în vedere, pe lângă considerentul de mai sus, și faptul că în această parte a țării, dată fiind situarea regiunii la Marea Neagră — pentru a nu mai vorbi de cărauș al Dunării —, interesul statului și al întreprinzătorilor posesori de capital se circumscria, din punct de vedere economic, în primul rînd activităților comercial-maritime. Traficul portului Constanța⁶, de pildă, ilustrează nu numai potența economică (mai ales din perspectiva schimburilor comerciale) a țării, dar și particularizarea ei în plan regional. În ceea ce privește *industria*, aprecierea făcută de un bun cunoscător a situației acesteia, cercetător onest și foarte documentat, este că „deși Dobrogea a întrunit după 1918 condiții bune pentru dezvoltarea industriei⁷, prea puține din aceste posibilități s-au pus în valoare, astfel că în întreaga perioadă analizată regiunea dintre Dunăre și Mare s-a situat între zonele slab industrializate ale țării”⁸.

Aserțiunea de mai sus are în vedere caracterizarea *întregii* regiuni românești transdunărene, în configurația ei interbelică; restringînd-o, însă, la teritoriul celor două județe de astăzi, Constanța și Tulcea, se impun două nuanțări: prima, în favoarea unei *prezențe industriale mai pregnante* în județul Constanța (locul 20 în 1935, între cele 73 de județe ale țării, la *forța motrice instalată* — 6.405 C.P.); cealaltă, în evidențierea *înapoierii aproape complete a industriei* în județul Tulcea (locul 62 cu 752 C.P.)⁹. Se poate aprecia, credem, că în județul Constanța exista, în perioada supusă atenției, un stadiu de dezvoltare industrială notabil-meritoriu, ținînd seama de punctul aproape zero al anului 1878 — ce situa această parte a țării în rîndurile județelor cu dezvoltare industrială medie. De altfel, în epocă, oficialitățile considerau industria dobrogeană (în ansamblul ei, deci) ca fiind suficient de dezvoltată — atît din perspectiva satisfacerii nevoilor locale, cît și din cea a existenței unui surplus de produse; este aserțiunea exprimată, în 1928, de inspectorul industrial regional, ing. N. Năs-

⁴ A. Stănescu, St. Lascu, *Mărturii documentare privind ocupația Puterilor Centrale în Dobrogea (1916-1918)*, în „Pontica”, XVII, 1984, pp. 177-186.

⁵ A. Rădulescu, I. Bitoleanu, *Istoria românilor dintre Dunăre și Mare. Dobrogea*. Editura științifică și enciclopedică, București, 1979, p. 321.

⁶ V. Ciorbea, *Considerații asupra traficului și a mișcării maritime din portul Constanța în perioada interbelică*, în „Anuarul Institutului de istorie și arheologie «A. D. Xenopol», XIV, 1977, pp. 378-388. În 1911 s-au vehiculat prin port 1,4 milioane t, în 1920 numai 327 mii t, în 1925 863 mii t, în 1930 3,7 milioane t, în 1936/1937 6,5 milioane t — punctul maxim al traficului de mărfuri interbelic.

⁷ În 1921, un ziar constănțean scria că „exemplul noilor provincii a avut o repercusiune deosebit de fericită asupra vechiului regat, și în special în Dobrogea, unde în ultimul timp s-au înființat o sumă de fabrici” (*Dezvoltarea industriei în Dobrogea*, în „Farul”, III, nr. 132, 16 decembrie 1921, p. 2).

⁸ V. Ciorbea, *Industria Dobrogei între anii 1918-1944*, în *Profesorul Ilie Grămadă la 70 ani* (Extras), Universitatea „Al. I. Cuza”, Iași, 1984, p. 308 (este primul studiu postbelic ce abordează tematica respectivă).

⁹ *Enciclopedia României*, vol. II, *Țara Românească*, Imprimeria Națională, București, 1939, p. 483.

turaș, atunci cînd afirma: „Industria Dobrogiană, formată la început din instalațiuni mici cari satisfăceau numai nevoile locale ale provinciei, cum erau morile țărănești, presele de ulei, daracele de lână, cazanele pentru săpun etc., numără astăzi fabrici în toate ramurile, suficient de mari, avînd chiar unele surplusuri de producție și pentru export”¹⁰.

Un deceniu mai tîrziu, spre sfîrșitul perioadei interbelice, fostul președinte al Camerei de Comerț și Industrie din Constanța, căp. (invalid) Nic. Ștefan¹¹, era de părere, totuși, că „Sub raport industrial stăm prost. Avem producție mare de lână, in, zarzavaturi, pește, dar fără fabrici pentru transformarea lor. La industrializare ne obligă să pășim, nu numai nevoia unei bune valorificări, ci și satisfacerea cerințelor de consum ale populației”¹². Era exprimată, în acești termeni, necesitatea construirii de fabrici care să prelucraze, în primul rînd, bogățiile naturale ale regiunii. Situația județului Tulcea era, însă, și mai precară. La începutul lunii noiembrie 1940, o *Dare de seamă cu privire la întreprinderile industriale din orașul și județul Tulcea*, întocmită de către Camera de Muncă locală, evidenția starea de înapoiere a industriei tulgene, aflată în „fază embrionară”: „Deși județul nostru (este) socotit unul de factură agricolă, totuși găsim în cuprinsul lui industrii și începuturi de întreprinderi industriale cari cu timpul și sub îngrijirea organelor de resort vor putea ajunge întreprinderi de frunte nu numai ale județului în particular, ci care ar putea face Țării (sic!). Deși multe dintre ele în faza embrionară, în faza lor de început, calcă cu oarecare nesiguranță pe drumul progresului și idealului național, prin datele culese de ancheta noastră rezultă că cu ajutorul unui îndrumător, care ar fi naturale organele de conducere și supraveghere ale forurilor muncitorești, s-ar putea ajunge la industrii care ar putea rivaliza cu marile întreprinderi din alte regiuni prin muncă rațională (...)”¹³.

¹⁰ N. Năsturaș, *Industria Dobrogei*, în „Buletinul Camerei de Comerț și Industrie Constanța”. Volum festiv cu prilejul Semicentenarului realipirii Dobrogei. 28 octombrie 1928 (Constanța), p. 65

¹¹ Despre multiplă activitate interbelică a acestui fruntaș al vieții publice constănțene, vezi *Amințirile unui veteran* (Nic. Ștefan), în „Argeș”, XII, nr. 3 (109), 1977, p. 5.

¹² Nic. Ștefan, *Aspectul și valoarea economică a Dobrogei*, în *Dobrogea economică*, XLVII, nr. 88-89, 15 martie—1 aprilie 1938, p. 1; vezi și idem, *Cauzele crizei economice actuale. Autarhismul și intervenționismul de Stat*, ibidem, XLVI, nr. 22, 15 mai 1935, p. 1; idem, *Posibilitățile și producția de pește la noi*, ibidem, XLVI, nr. 23, 1 iunie 1935, p. 1; idem, *Rolul electricității în dezvoltarea economică*, ibidem, XLVI, nr. 32, 15 octombrie 1935, p. 1; idem, *Probleme economice* / Biblioteca Academiei Populare din Constanța Nr. 5 / Institutul de Arte Grafice al Ziarului „Dobrogea jună”, Constanța, 1927 / 28 pp. /; idem, *Problema porturilor maritime Galați, Brăila, Constanța. Nevoile Constanței*, Camera de Comerț și Industrie Constanța, 1936 / 64 pp. prolix documentar /.

¹³ Arhivele Statului Tulcea. Fond Camera de Muncă Tulcea, dos. 12/1940, f. 90.

În rîndurile de față vom încerca — pe baza materialelor statistice editate în epocă¹⁴ și a datelor documentare arhivistice — o prezentare sintetică a enumerării principalelor componente ale ramurilor industriale în județele Constanța și Tulcea.

INDUSTRIA METALURGICĂ¹⁵. La începutul anilor '20 se aprecia că această ramură „a luat o dezvoltare destul de pronunțată o dată cu introducerea mașinilor agricole și, mai ales, cu dezvoltarea industriei alimentare și a rafinăriilor de petrol; în timpul din urmă, Brăila și Galați absorbînd cea mai mare parte din exportul și importul țării, porturile dobrogene au fost mai puțin vizitate¹⁶, astfel că nu s-au dezvoltat șantierul naval sau ateliere mecanice. Viitorul însă — se arată încrezător ing. N. Năsturaș — va umple golul”¹⁷.

¹⁴ N. Năsturaș, *Op. cit.*, pp. 65-70; *Enciclopedia României*, vol. II, *Țara Românească*, Imprimeria Națională, București, 1939, pp. 155, 483, 611; *Enciclopedia României*, vol. III, *Economia națională. Cadre și producție*, Imprimeria Națională, București, 1939, pp. 903, 908, 915; S. Manuilă, *La population de la Dobroudja*, Institut Central de Statistique, Bucarest, 1939, pp. 81-104; Oct. O. Șeitan, *Dobrogea. Date statistice (1928-1931)*, Tipografia „Lucrătorii Asociați”, Constanța, 1931, pp. 52-56; *Anuarul statistic al României*, 1937 și 1938, M.O., Imprimeria Națională, București, 1939, pp. 316-317, 491; *Anuarul statistic al României*, 1939 și 1940, M.O., Imprimeria Națională, București, 1940, pp. 500, 506, 515; *Indicatorul industriei românești*, 1927, Institutul de Arte Grafice „Poporul Românesc”, București, 1927, *passim*; *Indicatorul general al industriei, minelor și comerțului românesc pe anul 1931-1932*, Tip. „M. M. Antonescu”, București, 1932, pp. 2, 5, 11, 13, 53, 72; *Indicatorul industriei românești*, 1933, Monitorul Oficial și Imprimeriile Statului, Imprimeria Națională, București, f.a. /1933/ (datele sînt din anul 1932, în marea majoritate); *Indicatorul industriei românești*, 1937, f.e., f. 1, f.a. (volum editat de Direcțiunea industriei din Ministerul Industriei și Comerțului), (București, 1938) (datele sînt din anul 1937), *passim*; *Statistica impozitelor directe pe anii 1930 și 1931*, Monitorul Oficial și Imprimeriile Statului, Imprimeria Națională, București, 1933, pp. 61, 99; *Statistica societăților pe acțiuni din România în anul 1921*, Tipografia Gutenberg, București, 1922, pp. XVI, 169-170, 249; *Statistica societăților pe acțiuni din România în anul 1935*, Tipografia Curții Regale C. Göbl Fii, București, 1936, p. IX, XVII, 146-147, 228, 312; *Statistica societăților anonime din România*, vol. XXII — 1940, Editura Institutului Central de Statistică, București, 1941, p. 88; *Statistica Uzinelor electrice din România*, 1940, f.e., Sibiu, f. a. (1940-1941), pp. 17, 38, 40, 56, 58.

¹⁵ În prezentarea de față ne vom ghida, în primul rînd, după criteriile de sistematizare ale anilor interbelici, așa cum se regăsesc ele în lucrările menționate la nota 14. Pentru a avea o imagine globală și comparativă asupra problematicei, în unele cazuri am prezentat și date ce se situează pînă în anul 1944.

¹⁶ În perioada interbelică, portul Brăila a continuat să fie principala poartă de export a cerealelor țării, urmat fiind de Constanța, al cărui trafic era constituit, în principal, din produse petroliere (vezi Nic. Ștefan, *Problema porturilor maritime...*, mai ales pp. 17-23). În 1935, prin portul Constanța se exporta 92% din producția totală de petrol a țării, iar în anul 1936-1937 petrolul a reprezentat 89% din totalul traficului prin portul Constanța (apud. V. Ciorbea, *Considerații asupra traficului și a mișcării maritime din portul Constanța în perioada interbelică*, în „Anuarul Institutului de istorie și arheologie «A. D. Xenopol», XIV, 1977, pp. 378, 381).

¹⁷ N. Năsturaș, *Industria metalurgică în Dobrogea*, în „Dobrogea economică”, II, nr. 5, 1923, p. 122. Importante lucrări de întreținere, de recondiționări de piese și subansamble erau efectuate în cadrul Ateliereilor C.F.R. Palas (datează din 1860), ale căror activități nu erau incluse în statisticile interbelice. La începutul anului 1934, își desfășurau activitatea aici 479 de lucrători (toți de origine română, cu excepția unuia de naționalitate engleză); era cea mai mare concentrare muncitorească din Dobrogea interbelică, alături de cea din portul Constanța (600-700 de lucrători) (Arhivele Statului Constanța. *Fond Inspectoratul Muncii*, dos. 35/1933-1934, f. 122).

În subramura construcțiilor și reparațiilor mecanice sînt evidențiate mai multe ateliere mecanice (unele denumite chiar „fabrici”) și două-trei întreprinderi mai mari, care aveau sau aspirau pe bună dreptate spre statutul de fabrică.

Fabrica de șuruburi „Japy, Viellard, Herzog & Co” este cea mai însemnată în cadrul acestei ramuri. A fost înființată la Saligny (funcționează și astăzi), în 1908, de către întreprinzători francezi, cu un capital inițial de 400.000 lei, mărit în perioada interbelică la 50 milioane lei (atît avea, de exemplu, în 1933 și în 1940)¹⁸. Era profilată pe accesorii de subansambluri mecanice (buloane, nituri, piulițe, șuruburi), avînd o capacitate de producție de circa 2.500 t/an; se pare, însă, că nu a fost atinsă respectiva capacitate, căci din datele disponibile reiese că, în 1933, de pildă, producția a fost de 411 t (și s-au vîndut 505 t) materiale¹⁹, iar în 1940 ea s-a ridicat la 470 t²⁰. În anii '30 a avut o putere motrice instalată de un motor Diesel de 240 C.P. și un Diesel Weber de 40 C.P.); corpul fabricii era format din patru ateliere, încălzirea se făcea cu caloriferul, existau ventilatoare, 1 dispensar cu 1 pat, precum și un medic angajat lunar care făcea vizite săptămînale. Nu existau vestiare, dormitoare și cantină; între orele 12—13,30 lucrătorii mergeau acasă, în repaos, spre a servi masă. Programul de lucru era de 8 ore, iar simbăta de 4 ore. Nu au existat contracte colective de muncă, ci doar individuale. Numărul lucrătorilor a variat, în funcție de necesitățile de producție; în 1923 erau 120, în 1925 — 209, în 1927 — 207, în 1928 — 171, în 1930 — 132, în 1931 — 75, în 1932 — 74, în 1923 — 86, în 1940 — 123²¹.

Ocupația Puterilor Centrale, în cursul primului război mondial, a stagnat dezvoltarea fabricii, producția reluîndu-se, parțial, de abia în septembrie 1922 (lipseau mașinile luate de inamici); la scurt timp după reînceperea producției, fabrica se confruntă cu mari greutăți, conducerea arătînd, în diverse memorii, că „din cauza menținerii unui tarif vamal lipsit de orice protecționism față de industria noastră care a făcut sacrificii enorme, vom fi obligați în curînd a micșora producțiunea noastră și concedia o parte din lucrătorii întreprinderii ce conducem”²².

Interesante date rezultă din rapoartele autorităților în ceea ce privește marea discrepanță a salariilor: în 1934, de pildă, salariul anual al directorului se ridica la 268.000 lei, cel al contabilului-șef la 140.000 lei, în timp ce funcționarii primeau, în medie, 55.000 lei, iar portarii — 30.000 lei. La rîndul lor, maiștrii primeau sume diferențiate, respectiv 90.000,

¹⁸ Arhivele Statului Constanța. Fond Inspectoratul Muncii, dos. 81/1944, f. 298.

¹⁹ Loc. cit., dos. 56/1933-1934, f. 87.

²⁰ Loc. cit., dos. 81/1944, f. 298.

²¹ În 1932 au fost concediați 2 salariați pe motive disciplinare. Amenzile maxime ce s-au dat au reprezentat 1/10 din salariu, în total 1.190 lei, sumă ce a fost vărsată într-un fond de ajutorare a lucrătorilor. În același an, au fost concediați, pentru lipsă de lucru, un număr de 32 lucrători — toți necalificați. Din cei 74 de membri ai personalului lucrător, în 1932, 1 era șef de atelier, 3 erau șefi de echipe, 9 erau maiștri, iar restul, 64, lucrători (Loc. cit., dos. 55/1933, f. 6).

²² Loc. cit., dos. 6/1924, f. 35.

60.000, 43.000 și 33.000 lei, în timp ce muncitorii erau plătiți, în medie, cu 30.000 lei (erau, însă, și lucrători — necalificați — ce primeau pe jumătate sau chiar mai puțin de o treime); în sfârșit, mai exista un inginer, care era salarizat cu 163.000 lei (era de origine franceză)²³.

Atelierele de reparații ale Direcției Porturilor Maritime (D.P.M.) datează, ca unitate de sine stătătoare, din 1892 (până atunci existau în cadrul Direcției C.F.R. Constanța)²⁴.

Modernul și uriașul șantier naval de astăzi — *Întreprinderea de construcții navale Constanța* (I.C.N.C.) este urmașul modestelor ateliere de reparații ale căror începuturi, din ultimul deceniu al secolului trecut, sînt legate de lucrările de modernizare a portului și de crearea *Serviciului Maritim Român* (S.M.R.) (1895). Pînă în ajunul participării României la prima mare conflagrație mondială, Atelierele „au funcționat foarte bine”²⁵, ele fiind constituite din opt secții dotate suficient cu instalații și materiale cu care să facă față nevoilor curente de întreținere și reparații minore a navelor. Primii ani interbelici constituie o perioadă deficitară din punctul de vedere al dotării tehnice (datorită distrugerilor și sustragerilor operate de ocupanții Puterilor Centrale), Atelierele fiind instalate în barăci provizorii din lemn; în anii '30, se construiesc mai multe ateliere noi, unele „înzestrate cu utilaj modern, grație căruia să se poată executa cu mai mult succes reparațiunile curente ale vapoarelor, precum și acelea necesitate de avarii mai puțin grave, în cazuri de accident”²⁶. De fapt, pînă în anul 1938 — cînd este adus din Germania un *doc plutitor*, cu o putere de ridicare de 8.000 t — reparațiile vaselor executate în Atelierele D.P.M. rămîneau cu totul minore ca volum și dificultate tehnică. În 1936, ing. Sever Popa, șeful Atelierelor, întocmește un proiect de extindere a acestora pînă la nivelul posibilităților de construcție a unor vase de mărime mijlocie. Trei ani mai tîrziu, conducerea portului hotărăște „să se treacă imediat la construirea Șantierului Naval”; primele ateliere, de dimensiuni 80/50 m, sînt cele de mecanică și cazangerie; izbucnirea războiului va împiedica, în final, punerea în practică a întregului plan. În deceniul patru, în afară de reparații generale la vasele maritime, în cadrul Atelierelor se execută și alte lucrări — precum confecționarea de porți metalice, de saboți din fontă pentru C.F.R.,

²³ Loc. cit., dos. 34/1935, f. 199. În februarie 1942, *Fabrica de șuruburi, buloane și nituri* „Japy, Viellard, Herzog & Co” avea un capital vărsat de 50 milioane lei, comenzile de stat reprezentau 50 la sută și se confrunta cu greutate în procurarea combustibilului și acidului sulfuric. Erau 141 salariați (între ei, 15 funcționari), lucrători calificați erau 26 (3 alogeni), se lucra 10 ore/zi (noaptea, Fabrica sista producția), munca suplimentară se plătea cu un spor de 25 la sută. Salariile erau : 45.000 lei (lunar) pentru director, 6.000—35.000 lei pentru funcționari, 11.500—26.500 lucrătorii calificați (cel mai mult primea șeful de fabricație). Concediile de odihnă fiind suspendate, se acordau compensații în bani (Loc. cit., dos. 74/1941-1942, f. 172).

²⁴ Arhiva Istorică Centrală. *Fond Ministerul Lucrărilor Publice*, dos. 1/1892, f. 1; vezi și St. Lascu, *Mărturie privind istoricul Șantierului naval Constanța (1892-1944)*, în „Revista muzeelor și monumentelor. Muzeu”, XVIII, nr. 3, 1981, pp. 61-69.

²⁵ „Dobrogea economică”, I, nr. 1, 1922, p. 57; vezi și C. Atanasie, G. Boroandă, *90 de ani S.M.R.-Navrom*, în „Modelism”. Supliment „Tehnum”, nr. 3 (8), 1985, p. 9.

²⁶ Arhivele Statului Constanța. Loc. cit., dos. 21/1931, f. 21.

reparații de locomotive, montarea de macarale, confecționarea de șarpante metalice, a instalației serpentinelor de încălzit păcură într-un tanc petrolier, repararea de motoare Diesel etc. În primul deceniu postbelic, numărul lucrătorilor s-a menținut în jurul cifrei de 150—250. Mărirea numărului acestora²⁷ se produce după 1930, când activitatea Atelierelelor comportă un început de extindere. Astfel, în 1935, numărul salariaților era de 268, plus 64 de ucenici (lucrătorii permanenți calificați erau doar 29); personalul de conducere era format din 2 ingineri și 4 verificatori și copişti. În 1939, numărul lucrătorilor ajunsese la 494 (2 ajutoari de maiștri, 243 calificați, 150 necalificați și 99 ucenici), pentru ca în iulie 1941 el să se ridice la 565 — 60 de ajustori, 59 cazangii, 43 lăcătuși, 23 dulgheri, 21 strungari, 17 tâmplari, 11 fierari, 15 electricieni, 5 sudori, 1 marangoz. În august 1942, *Șantierul Naval Constanța* — cum s-au numit Atelierele începînd cu 1 aprilie 1942²⁸ — avea să devină cea mai mare întreprindere din Dobrogea, din punctul de vedere al concentrării muncitorești — 2.684 salariați (în timpul războiului crescuse, prin urmare, ritmul reparațiilor vaselor maritime).

*Fabrica „Getta”*²⁹ (Societatea Anonimă de Transport Constanța — S.T.C.), constituită în 1920, poseda în str. Griviței nr. 42 un atelier mecanic de reparații automobile și mașini industriale, o tâmplărie mecanică, o „fabrică” de mobile, tapițerie și vopsitorie; în 1928 poseda o putere motrice de 64 C.P. și utiliza forța de muncă a 80—100 lucrători; în 1925-1926 construiește patru hidroavioane. După eșecul producției de serie a aces-

²⁷ Loc. cit., dos. 34/1935, f. 1; Fond D.N.M., dos. 76/1941, f. 185, dos. 72/1942, f. 114; Constanța și Techirghiol. Ghid ilustrat, Institutul Grafic „Albania”, Constanța, 1924, p.95.

²⁸ Arhivele Statului Constanța, Loc. cit., dos. 78/1942, f. 19. Pînă în anii noștri, în Dobrogea nu a existat un șantier naval în adevăratul înțeles al cuvîntului — prima navă construită la Constanța datează numai din 1969 (un cargou de 1920 tdw). Iată de ce, cînd în 1936 se înfiripă un modest astfel de șantier (un hangar unde este construit primul iaht românesc — denumit „Crai nou”), inițiativa particulară a ing. A. Theodoru găsește un puternic ecou în rîndurile opiniei publice și a specialiștilor; publicația marinarilor constănțeni scria, în acele zile, că „Din acest fapt va profita nu numai Portul Constanța, ci va profita industria națională, munca românească, produsele românești, capacitatea și energia românească” („Marea”, IV, nr. 47-50, mai-iunie 1936, p. 5). Tot în 1936, inițiativa particulară pune bazele întreprinderilor Nautice Române „Neptun”, S.A., a cărei cea mai importantă realizare a fost construcția unui vaporas pentru Lacul Herăstrău. Comentînd activitatea de reparații și construcții a acestei întreprinderi, o revistă locală scria: „precursorii viitoarei dezvoltări a industriei nautice românești făcînd primul pas — care este cel mai greu — spre complexa noastră eliberare din brațele străine (subl. n.) — (...), nu ne putem opri de a gândi cu amărăciune că societatea „Neptun” n-a avut din partea statului sprijinul pe care o asemenea generoasă și folositoare inițiativă ar fi trebuit să-l aibă” („Marea Românească”, IV, nr. 65-68, martie-aprilie 1937, p. 3); (vezi și *O uzină de corpuri nautice și aparate aviatice la Constanța*, în „Răsăritul”, I, nr. 9, 16 octombrie 1939, p. 3). Încă în 1923, presa constănțeană considera că „Printre cele mai simțite lipsuri cari produc pagube însemnate statului și stînjenez dezvoltarea marinei noastre comerciale și militare, e fără îndoială și acela a unui șantier capabil să repare vasele de tonaj mare și pe cele ale apărării naționale” („Dacia”, X, nr. 94, 27 aprilie 1923, p.).

²⁹ Despre această întreprindere pe larg, vezi Gh. Dumitrașcu, St. Lascu, *Din istoricul aviației naționale interbelice. Construirea primului hidroavion românesc („Getta”) — împrejurări, implicații, urmări* (I), în „Pontica”, XIX, 1986, pp. 223-236.

tora, fabrica se reprofilează pe diverse lucrări de tâmplărie mecanică, a unor şalupe pentru marina militară, iar în timpul celui de-al doilea război mondial execută accesorii necesare înzestrării armatei (cutii de obuze, paturi de armă, cărucioare port-piese, schiuri etc.). A avut un capital inițial de 1,25 milioane lei, sporit la 5 milioane în 1925 și la 10 milioane în 1936. În 1938, numărul lucrătorilor scăzuse la numai 14, dar în anii războiului el se va ridica la 166, în decembrie 1942, și la 233 în anul următor (dintre care 96 ucenici și 18 femei)³⁰.

Fabrica „Energia” a fost constituită în 1920 ca o „Societate cooperative” de către muncitorii care nu mai aveau dreptul să-și exercite profesiunile în raza danelor portuare — în primul rînd datorită dirzeniei și combativității lor în confruntarea cu autoritățile și patronatul³¹. În 1928, își desfășurau activitatea aici circa 40 de lucrători, atelierele respective executînd diverse piese pentru mașini și reparații mecanice (beneficia de o putere instalată de 45 C.P.) (în 1944 numărul lucrătorilor era de 33)³².

Fabrica de construcții de fier și cazangerie „E. Wolff”. Avea sediul principal în Capitală; la Constanța, atelierul filialei se înființează în 1912 pe șoseaua Mangaliei nr. 50. În 1928 avea o putere instalată de 268 C.P.,

³⁰ În decembrie 1942 avea 166 salariați, iar în anul următor — 119 (între care 18 femei), plus 96 de ucenici. În timpul războiului, Fabrica era o sucursală a S.A. „Sode-tra” din București. De la 6 mai 1944, „cînd ni s-au anulat pentru interese superioare de stat și interese militare în timp de război, toate comenzile militare ce executam, fabrica noastră nu a avut și nu are perspective de a lua noi comenzi” — arată conducătorii săi într-un memoriu din septembrie 1944 (Arhivele Statului Constanța, *Fond Inspectoratul Muncii*, dos. 13/1942-1943, f. 16, 115; dos. 77/1944, f. 56).

³¹ Vezi M. Stanciu, A. Răducănescu, M. Iacob, M. Boia, *Îndrumător în Arhivele Statului, Județul Constanța, D.G.A.S., București, 1977*, pp. 124-125. În 1934 numărul salariaților se ridica la 23 (Arhivele Statului Constanța, *Loc. cit.*, dos. 29/1934); într-un memoriu din iulie 1934, conducătorii acestei „Societăți cooperative de Întreprinderi mecanice și construcțiuni” arătau că nu au personal cu caracter permanent, procesul de producție nu este continuu, fiind luni cînd nu se lucrează decît zece zile, în primul rînd din cauza lipsei de comenzi: din partea statului, a autorităților județene și comunale nu s-au primit comenzi de circa 6 ani; lucrările din agricultură și industriile locale sînt nule; reparațiile la vasele străine „pentru care lucram înainte foarte mult, sunt acaparate de către Soc. petroliferă „Steaua Română”, neavînd acest drept, neplătînd dările necesare unui atelier mecanic”; reparațiile la vasele S.M.R. se fac în Atelierele S.P.M. (*Loc. cit. Fond Camera de Muncă Constanța*, dos. 49/1933, f. 73).

³² În anii '20, *Energia* își avea atelierele pe șos. Cerealelor (azi, B-dul 1 Decembrie 1918) nr. 18, în zona așa-numitului „cartier al industriei mici”; în partea de vest a orașului, între str. Labirint, șos. Murfatlar (azi, șos. F. Sirbu), str. Chiristigiilor (azi, str. București) și str. Productelor (arteră desființată azi — era situată între str. A. Iancu și str. Cerealelor, zonă unde în anii deceniului opt au fost înălțate blocuri de locuințe, ca și în fostul perimetru al Oborului, delimitat de str. București și str. Viitorului — azi, str. Dezrobirii). Primăria rezervase, începînd cu 1915, un teren pentru ateliere și întreprinderi industriale, pe care, pînă la primul război mondial, nu se construiseră mai nimic. Atunci cînd, prin 1920, Spiru I. Macri înalță mai multe „fabrici”, presa nu scapă prilejul de a consemna că „ar fi foarte îmbucurător dacă exemplul dat ar avea cît de mulți imitatori; mai ales că sînt o mulțime de cetățeni cari au cumpărat terenuri în scopuri industriale și le dețin fără să facă ceva pe ele, ba mulți chiar le speculează”, în condițiile în care „interesul țării și al Constanței cere înființarea a cît mai multe industrii în localitate” (I. Berberianu, *Anchete industriale. Fabricile de țesătorie, de frîngerie, de săpun și Moara Spiru I. Macri*, în „Liberalul Constanței”, S. II, VI, nr. 4, 13 februarie 1921, p. 1).

deservită de circa 250 lucrători; statisticile din anii următori indică scăderea numărului acestora — respectiv, 150 lucrători și 6 funcționari în 1929, 40 de lucrători în 1934³³. Profilat inițial numai pe reparații mecanice, atelierul trece la execuția de piese, iar după 1920, la fabricarea de cazane și rezervoare de diferite capacități, la construirea de șarpante metalice; treptat, gama produselor se diversifică, îmbunătățindu-se calitativ — în anii '30 trecându-se și la fabricarea unor macarale mici, destinate portului. În 1933, forța motrice se cifra la 144 C.P., iar numărul lucrătorilor scăzuse la 146, capitalul investit fiind de 23 milioane lei. În a doua parte a deceniului patru, producția este sistată, cum este specificat în *Indicatorul industriei românești 1937* (forța motrice nominalizată este de 180 C.P.).

Atelierul mecanic și turnătoria „D. Davidsohn“ (situat pe str. Olteniei nr. 31) era cel mai mare în regiune în specialitatea piese turnate în fontă. În 1928 poseda o forță motrice de 22 C.P. și 6 lucrători, iar în 1937 avea un număr de 9 lucrători și 16 C.P.; capitalul investit se ridica la 958.000 lei. Aici se executau buce pentru căruțe, plite pentru sobe, piese de rezervă pentru mașini.

Atelierul mecanic „Progresul agricol“ („Fabrica pentru construcțiuni și reparațiuni de mașini agricole“) a activat, probabil, pînă la începutul anilor '30 (în statisticile din deceniul patru mai apare; poate să-și fi redus activitatea). Era amplasat la Cobadin. În 1927 avea 12 C.P. și 55 lucrători, iar în anul următor — numai 24. Dintr-o statistică din 1927 rezultă că efectuase „diverse reparațiuni“ la batoze, vînturători, căruțe, pluguri, construind, în același an, 300 de vînturători, 100 de batoze, 150 pluguri și 100 căruțe. În 1931 avea 80.000 lei capital social.

Atelierul mecanic „Șt. Cazacov“, din Tulcea, avea, în 1928, 10 lucrători și efectua diverse sobe și cazane din tablă (11.000 lei aur capital).

Atelierul mecanic „Reihman Robert & C. Gogonea“ din Constanța, str. Ștefan cel Mare nr. 95, este înființat în 1919; în 1928 avea o putere motrice de 25 C.P. și folosea 2 lucrători (în anul precedent — 5); poseda 12 mașini-unelte diverse, capitalul investit fiind de 8.400 lei aur.

Fabrica pentru unelte agricole „Oprică Voicu“ din Medgidia, str. T. Vladimirescu nr. 3, avea, în 1933, o forță motrice de 27 C.P., 1,5 milioane lei capital investit (în 1937 — 1,2 milioane lei), 5 lucrători și 11 mașini-unelte. Avea o capacitate de producție de 120 t vînturători, batoze, grape, diverse piese pentru mașini agricole, rarițe, boroane; în 1937 avea 6 lucrători, iar în 1944 — 15³⁴.

În *subramura ambalaje metalice* statisticile interbelice includeau așa-numitele „fabrici de bidoane“ ale societăților petroliere ce aveau la Constanța stații de export petrol.

³³ Arhivele Statului Constanța. *Loc. cit.*, dos. 21/1929, f. 5; dos. 29/1934, f. 46 (tabel cu cotizații la Casa Asigurărilor Sociale).

³⁴ *Indicatorul industriei românești 1937*, f.e., f. 1, f.a. / București, 1938 /, p. 41.

Societatea Aquila Franco-Română a avut în anii '20 o fabrică de bidoane, cu o putere instalată de 80 C.P., și o stație de pompare, cu o forță de 50 C.P.; în 1923 numărul lucrătorilor era de 150, iar producția maximă de bidoane ajungea la 30.000 bucăți zilnic și 1.500 de lăzi zilnic; în 1928, forța motrice la fabrica de ambalaje crescuse la 140 C.P., dar numărul lucrătorilor se cifra doar la 135³⁵.

Societatea Astra Română înființase la Constanța în 1911 o fabrică de bidoane, cu o putere instalată de 70 C.P., și o stație de pompare cu o forță de 86 C.P. În 1923, ea avea 160 de lucrători, iar producția se ridica la 4.500 bidoane și 1.000 lăzi zilnic. De remarcat faptul că această societate avea cele mai numeroase rezervoare (66 în 1933) și cel mai mare număr de angajați — respectiv 340 în 1929 (27 funcționari), 402 în 1931, 462 în 1932, 314 în 1933 și 303 în 1934³⁶. În 1928, puterea instalată a fabricii de ambalaje metalice sporise la 190 C.P.

Societatea Steaua Română avea, la începutul anilor '20, o fabrică de bidoane cu o putere instalată de 110 C.P. și o stație de pompare cu o forță de 40 C.P. În 1923, numărul lucrătorilor era de 160, iar producția zilnică de bidoane și lăzi (capacitate maximă) era de 4.000 și respectiv 2.000. Această societate avea la Constanța un număr de 27 rezervoare petroliere ce erau însoțite de o putere instalată de 450 C.P. Numărul lucrătorilor a variat — de la 102 în 1925, la 132 în 1926, la 106 în 1927, la 170 în 1928, la 219 în 1929, la 155 în 1931, la 164 în 1933 (dintre care doar 42 erau calificați), la 163 în 1936, la 127 în 1938. De asemenea, ea poseda trei tancuri petroliere proprii — „Oltenia“, „Steaua Română“ și „Principele B. Știrbei“; în vara anului 1936, societatea cerea autorităților să fie scutită de achitarea taxelor comunale asupra produselor petroliere și a i se da un regim favorabil, ținând seama că vasele sale sînt sub pavilion românesc³⁷.

Societatea Concordia și-a înființat atelierul de ambalaje metalice în anul 1924, pentru a sista producția patru ani mai tirziu din cauza lipsei de comenzi; în locul său s-a înființat un depozit de produse petroliere. În deceniul patru, se reia executarea de bidoane; în 1933, de pildă, s-au fabricat peste 100.000 de bidoane și peste 4.500 cutii de cinci kg, tabla aducîndu-se din import (fabrica a început să funcționeze din octombrie 1932). În 1941, fabrica de ambalaje metalice a acestei societăți era cea mai mare la acea dată; numărul lucrătorilor se ridica la 316 (doar 31 calificați), la care se mai adăugau 33 de funcționari (salariul celor calificați era de 10.000—11.500 lei, iar a celorlalți de 6.000—6.200 lei). Puterea motrice a

³⁵ În 1924, sucursalele acestei societăți petroliere erau trecute între cele 22 de „fabrici și ateliere cu peste 10 lucrători“ existente la Constanța (Arhivele Statului Constanța. *Loc. cit.*, dos. 71/1924, f. 17).

³⁶ *Loc. cit.*, dos. 6/1924, f. 20; dos. 56/1933, f. 133. În 1937, forța motrice a Fabricii de bidoane ajunsese la 600 C.P., iar numărul lucrătorilor la 211. Conform unei statistici din 1933, Societatea dispunea de 37 apartamente și dormitoare („cazarmă“) pentru lucrători (cu 90 de paturi), 1 sală de mincare, tot cu 90 de locuri, 1 infirmerie-dispensar cu patru paturi, 1 bibliotecă pentru muncitori, 1 baie cu 7 dușuri, 2 spălătorii cu 35 chiuvete, 1 societate sportivă de fotbal și „atletică ușoară“ (*Loc. cit.*, f. 124).

³⁷ *Loc. cit.*, dos. 7/1936, f. 86; dos. 55/1933, f. 13.

societății era de peste 1.000 C.P.; numărul salariaților a variat de la 147 în 1925 (între care 17 calificați și 11 funcționari), la 44 în 1927, 49 în 1930, 74 în 1932 și 118 în 1933 (17 calificați și 9 funcționari)³⁸.

Celelalte societăți petroliere nu au avut fabrici de bidoane la Constanța. Între acestea, cea mai mare a fost *Societatea Româno-Americană*; aceasta își înființase depozitele la Constanța în 1904. Poseda o uzină electrică de 80 C.P. și avea patru cazane cu abur cu o putere de 1.000 C.P. Numărul salariaților era relativ mic; 26 în 1922 (dintre care 6 calificați, 13 necalificați și 7 funcționare), 36 în 1925, 51 în 1929, 94 în 1930, 102 în 1934 (19 lucrători calificați), 153 în 1936 (dintre care 20 funcționari)³⁹. Tot în 1904, își înființează depozitele de petrol și produse petroliere — avînd drept scop alimentarea pieței franceze — *Societatea Columbia*; în perioada interbelică ea poseda 16 rezervoare cu o capacitate de circa 36.000 t. Numărul lucrătorilor era mai mic decît al celorlalte societăți — respectiv, 29 în 1928, 38 în 1932, 70 în 1938. Alte societăți petroliere care aveau depozite la Constanța erau *Unirea* (în 1938 lucrau la stația de export un număr de 45 muncitori) și *Redevența*, cu 14 lucrători în același an⁴⁰.

Fabrica de ambalaje metalice „Tomis”, proprietatea lui Solomon Israel & Co, înființată la Constanța în 1906, producea anual circa 600 t de bidoane, cutii și alte ambalaje metalice, precum și lăzi de lemn. În 1923 ea avea o putere motrice instalată de 14 C.P. (ajunsă la 31 C.P., în 1928) și a produs, cu cei 83 angajați, 2.318.654 bidoane și 623.018 lăzi de lemn. În 1928, capitalul investit ajunsese la 480.000 lei aur (cel mai însemnat în branșa menționată pînă acum, după cel al Fabricii de șuruburi). Potrivit *Indicatorului industriei românești din 1927*, capitalul acestei fabrici se cifra la 200.000 lei aur; ea avea 58 mașini-unelte diverse, o putere motrice de 31 C.P., 143 de lucrători și o producție de 3 milioane bidoane, 1,5 milioane cutii diferite, 150.000 găleți și 200.000 lăzi⁴¹.

În subramura uzinelor producătoare de energie electrică, statisticile relevă existența următoarelor localități electrificate la sfîrșitul perioadei interbelice: Constanța (7.700 abonați în 1938 și 8.300 în 1940), Tulcea (1.000 abonați în 1938), Cernavoda (390 abonați), Sulina (280), Carmen Sylva (Eforie Sud) (230), Eforie (Nord), Mangalia, Techirghiol și Medgi-

³⁸ *Loc. cit.*, dos. 6/1924, f. 18, 20, 69; dos. 35/1933, f. 17, 21; dos. 56/1933, f. 74, 76; dos. 74/1941-1942, f. 195. În 1937, *Fabrica de bidoane și stația de export Medeea a Societății Concordia* utilizau 225 C.P. și 159 de lucrători (*Indicatorul industriei românești 1937...*, p. 8).

³⁹ Arhivele Statului Constanța. *Loc. cit.*, dos. 56/1933, f. 113; dos. 6/1924, f. 17-18.

⁴⁰ *Loc. cit.*, dos. 34/1938, f. 79, 60, 54, 47. *Societatea Columbia* avea la Cernavoda și o rafinărie (închisă în 1930); în 1922, era „condusă” de 820 C.P. și 180 de lucrători, producția în acel an fiind de 6.560 t benzină, 4.300 t petrol distilat, 2.400 t ulei mineral brut și 15.600 t păcură (în total s-a rafinat o cantitate de aproape 30.000 t țiței) (N. Năsturaș, *Industria chimică în Dobrogea*, în „Dobrogea economică”, II, nr. 8 — 9 — 10, 1923, p. 206). În 1927, forța motrice a rafinării scăzuse la 243 C.P., iar numărul lucrătorilor la 143.

⁴¹ Era situată la vestul orașului, în zona Obor (în colțul ocupat azi de blocuri, la intersecția B-dul 1 Decembrie 1918 cu str. Dezrobirii). În 1933 avea 32 de lucrători, iar în anul următor — 34 (Arhivele Statului Constanța. *Loc. cit.*, dos. 55/1933, f. 19; dos. 29/1934, f. 46). În 1937, capitalul social se ridica la 10 milioane lei, forța motrice rămăsese tot 31 C.P. (ca în 1927), dar numărul lucrătorilor scăzuse la 16.

dia. Energia electrică era produsă de următoarele uzine: *Uzina comunală din Constanța*, ce datează din 1897, instalată în 1905 și extinsă în 1932 pe B-dul Regina Maria (azi, B-dul Lenin), spre Mamaia; avea o forță motrice de 2.800 C.P. în 1937 (și 4.000 în 1940); în 1940 distribuise aproape 7 milioane kw (putere maximă de distribuire: 2050 kw/24 ore); *Uzina electrică din portul Constanța*, înființată în 1908; în 1924 avea o forță de 1.600 C.P.; *Uzina electrică din Sulina*, instalată în 1909, cu 500 C.P. în 1924 și 250 C.P. în 1940, an când a distribuit 120.000 kw (820/24 ore); *Uzina electrică din Tulcea*, distrusă în timpul ocupației din primul război mondial, refăcută în 1926, avea o forță motrice de 700 C.P. și în 1940 distribuise peste 980.000 kw; *Uzina electrică comunală din Cernavoda*, pusă în funcțiune în 1907, primea curent de la Fabrica de ciment — respectiv, 148.000 kw în 1940 (820/24 ore); *Uzina electrică din Movila Techirghiol* (Eforie Sud) avea 108 C.P. în 1924 și 35 C.P. în 1940; *Uzina electrică „Callatis”* din Mangalia; *Uzina electrică din Medgidia*, instalată în 1937⁴².

În subramura industriei electrotehnice, statisticile nu au reținut, pentru perioada interbelică, nici o întreprindere în Dobrogea.

În 1927, presa constănțeană insera un material în care se comenta laudativ punerea bazelor „primei uzine românești de optică”; respectiv, în cadrul *Atelierului de optică „Șapira”*, din Constanța, proprietarul instalase mașini „de mare finețe, care lucrează cu electricitate”, conduse de un tânăr maestru optician din München; acesta trebuia să inițieze în tainele meseriei de optician pe doi orfani de război⁴³.

INDUSTRIA ALIMENTARĂ. La începutul anilor '20, aceasta era ramura cea mai bine reprezentată în ansamblul industriei dobrogene. Din totalul de 13.207 C.P. (ce acoperă situația din toate cele patru județe transdunărene), în ramura alimentară acționa jumătate (6.507 C.P.), iar din cei 2.825 lucrători — aici erau folosiți 1.157; în lumina acestor cifre se deduce că ea și-a fixat „locul de înfietate printre celelalte feluri de industrie”⁴⁴.

⁴² *Anuarul statistic al României 1937 și 1938....*, p. 491; *Anuarul statistic al României 1939 și 1940*, M.O., Imprimeria Națională, București, 1940, pp. 506-507; *Statistica Uzinelor electrice din România 1940*, f.e., Sibiu, f.a. (1941), pp. 17, 26, 38, 40, 56, 58. Societatea de distribuire a energiei electrice din Constanța (S.C.E.C.), constituită ca atare în 1930 — avea 10 milioane lei capital (aproape în totalitate francez) — când este înălțată și noua uzină electrică di B-dul Regina Maria; avea, în 1933, 84 salariați (32 calificați), 120 în 1938 (26 calificați) și 95 în 1941 (28 calificați) (Arhivele Statului Constanța. *Loc. cit.*, dos. 35/1933, f. 164; dos. 78/1941, f. 24); vezi și M. Stanciu, A. Răducănescu, M. Iacob, M. Boia, *Op. cit.*, pp. 126-127; despre anul înființării Uzinei electrice la Medgidia — nenominalizată ca atare în *Anuarul statistic din 1940* și nici în *Statistica Uzinelor electrice din 1940* —, vezi N. Mihail-Ursu, *Schiță de istorie a orașului Medgidia*, în *Comunicări de istorie a Dobrogei*, 1, Constanța, 1980, p. 52.

⁴³ *Industria nouă la Constanța*, în „Dacia”, XIV, nr. 23, 1 februarie 1927, p. 1.

⁴⁴ N. Năsturaș, *Industria alimentară în Dobrogea*, în „Dobrogea economică”, I, nr. 8, 1922, p. 273. Conform datelor pentru anul 1935, cele 12 fabrici indexate în ramura industriei alimentare, în județul Constanța, utilizau o forță motrice de 1.049 C.P. (16% din totalul industriei județului), aveau 187 salariați (11,5%) și o producție în valoare de 146 milioane lei (41%); în județul Tulcea erau 6 fabrici — cifrele respective fiind de 165 C.P. (22%), 17 salariați (6%) și 4,4 milioane lei (7%) (*Enciclopedia României*, vol. II, *Țara Românească*, Imprimeria Națională, București, 1938, pp. 155, 483).

Subramura morărit cuprindea, în 1922, în întreaga regiune, un număr destul de însemnat de unități — 196 mori sistematice și țărănești — înzestrate, cu excepția a 4-5 dintre ele, cu utilaje de mic randament.

În județul Constanța nu exista nici o moară sistematică comercială (complet automatizată) — după clasificarea ce o dădeau, în anii '30, autoritățile. Din a doua categorie — *mori sistematice mixte*⁴⁵ — se aflau doar trei: *Moara Dobrogeană* (fostă Murelli), din str. Decebal nr. 18 (data din 1880, avînd la începutul secolului 11 lucrători și o forță motrice de 40 C.P.). În 1928, capitalul investit era de 163.000 lei aur și avea 150 C.P. (dintre aceștia, 30 C.P. alimentau secția morii țărănești). În 1933, capitalul social era de 4 milioane lei, iar cel investit de 5,3 milioane lei; uzina electrică proprie dezvolta o putere de 120 C.P.; moara avea 12 valțuri și 3 pietre, un personal de 11 lucrători; capacitatea maximă de măcinș era de 9.000 t/24 ore. În 1937, statistica consemnează: capital social — 1 milion lei, capital investit — 6,7 milioane lei, forță motrice — 119 C.P., lucrători — 4; (În 1934, însă, numărul angajaților declarați la Casa Asigurărilor era de 29). *Moara Damadian* (situată în zona Parcului Stadionului, spre str. I. Rațiu, dezafectată în 1961), avea, în 1928, 50.000 lei aur capital investit, 80 C.P., 6 lucrători (și 25 în 1934); *Moara Gloria* (fostă „Constanța”), situată pe str. Oborului nr. 40, avea, în 1928, un capital investit de 200.000 lei aur, 100 C.P., 4 lucrători și o capacitate de 20-25 t/24 ore, maximum de măcinș; în 1937, capitalul investit se ridica la 7,7 milioane lei, forță motrice era de 100 C.P., iar numărul lucrătorilor — 12. Alte mori: *Industria Românească*, SAR Cernavoda avea un capital investit de 6 milioane lei, 120 C.P. și 7 lucrători (1937). *Moara „Olimpia”* din Lipnița, proprietatea maiorului E. Andreevici, avea aproape 2 milioane lei capital investit, 70 C.P. și 5 lucrători (1937); capacitatea maximă de măcinș era de 5.500 t făină; avea 4 valțuri și 4 pietre. *Moara C. Kaizer*, din Medgidia, avea, în anii '20, o forță motrice de 100 C.P.

Din cea de-a treia categorie — *mori țărănești* — se aflau, tot în 1932, 2 mori — la Mamaia (N. Buzdugan), 5 t/24 ore, și la Anadalchioi (I. Nădalencu), aceeași capacitate (măcina, mai ales, porumb). Alte mori se aflau la Mangalia, Tuzla, Negru Vodă, Cobadin. În județul Tulcea, cele mai multe mori se aflau în orașul de reședință; în statistica industriei din 1937 este menționată doar *Moara Masleaev S. & Lisov T.*, cu o forță motrice de 100 C.P., 8 lucrători și 1,9 milioane lei investiții. Alte mori apar-

⁴⁵ Arhivele Statului Constanța. *Fond Primăria Constanța*, dos. 4/1932, f. 93. Consumul local (la Constanța) de făină necesita 3 vagoane/zi. În 1933 erau clasificate drept „sistematice” 5 mori din Constanța, cite 2 din Măcin și Babadag și cite 1 moară din Tulcea, Cernavoda, Medgidia și Mangalia („România de la Mare”, II, nr. 32, 24 iunie 1935, p. 4).

⁴⁶ *Indicatorul industriei românești 1937...*, p. 409; *Indicatorul industriei românești 1933...*, p. 352. În anii '20 mai sînt menționate *Moara Iani Bulalidis & N. Mandas*, înființată la Constanța în 1922 (60 C.P.) și *Moara Victoria, S.A.*, tot din Constanța (50 C.P.), cu 8 milioane lei capital (în 1927) — ambele avînd o capacitate de măcinș de 15 t.

țineau proprietarilor Adrian A. Avramide, Gh. Hrisafi, Gr. Hrisafi, Gh. Lichiardopol (Tulcea), S. Sezanov, V. Epaminonde (Babadag), P. Sezanov (Isaccea), S. Tăbăcaru (Com. Regina Maria), N. Scorțea (Topolog)⁴⁷.

Subramura panificație cuprindea, în 1930, 110 brutării și „fabrici de paste făinoase” în județul Constanța, respectiv 60 în județul Tulcea⁴⁸. Pentru acest important sector al industriei alimentare dobrogene este de menționat, în primul rînd, gradul înapoiat al înzestrării tehnice; acest stadiu meșteșugăresc al panificației dobrogene convenea proprietarilor de brutării (la Constanța numărul lor a variat între 25 și 32⁴⁹), lipsiți de capitaluri, dar și reticenți la eforturile de modernizare⁵⁰. *Primele brutării mecanice* apar la Constanța la sfîrșitul anilor '20; atunci cînd, în 1928, „d. Haralambie Vasiliu, cunoscutul comerciant local, a pus bazele unei fabrici moderne de piine”, presa comentează pe larg această inițiativă, în împrejurările în care în oraș „se resimte adînc nevoia unei pîini fabricate după cerințele timpului, adică a unei pîini care să corespundă în același timp igienei, gustului și aspectului”⁵¹; în anul următor, la 10 noiembrie 1929, Alecu Sacmary, un alt cunoscut brutar din Constanța, inaugurează o a doua brutărie mecanică, pe str. Mircea nr. 108⁵².

⁴⁷ V. Postelnicu, *Aspecte ale vieții economice tulcene reflectate în documente de arhivă (1918-1944)*, în „Pontica”, XVII, 1984, pp. 201-202.

⁴⁸ S. Manuilă, *La population de la Dobroudja*, Institut Central de Statistique, Bucarest, 1939, pp. 99-104.

⁴⁹ Arhivele Statului Constanța. *Fond Inspectoratul Muncii*, dos. 13/1940, f. 8. În 1892, la Constanța erau 15 brutării, iar în 1913 — 21 (Loc. cit. *Fond Primăria Constanța*, dos. 37/1892, f. 8; dos. 20/1913, f. 35). În 1940, cele mai multe brutării erau situate pe bd. Carol (azi, B-dul Tomis) (7) și pe str. Ștefan cel Mare (4). Între ele se găseau brutăriile D. Rîzescu (cea mai mare în branșă, situată în zona Magazinului „Dobrogeana” de astăzi) și V. Vașotii (pe bd. Carol nr. 111, apoi nr. 138). Cîte 2-3 brutării se găseau pe str. Mircea, str. Atelierelor (azi, str. 6 Martie), str. Șt. Mihăileanu, bd. Regina Maria, str. Mangaliei, iar cîte o brutărie se găsea pe străzile Moldovei, Maramureș, Temișanei, M. Coiciu (azi, str. Poporului), Oborului, Cuza Vodă, Chiliei (azi, str. Achileia Mihail), I. Rățiu, precum și în cartierul Brătianu (azi, cartierul F. Sirbu); erau, aproape toate, brutării mici, cu o capacitate de 2-3 tone. În 1937, în rîndul celor 44 de brutării din țară, nominalizate în statistica industriei românești — se găseau și trei din Constanța (din Tulcea — nici una): *Brutăria mecanică Rîzescu*, 1 milion lei capital investit, 11 C.P., 6 lucrători; *Brutăria Garo Zartorian*, str. Grîviței nr. 44, 4 C.P., 3 lucrători; *Brutăria mecanică Alecu Sacmary*, str. Mircea nr. 88, 5 C.P., 18 lucrători (la aceasta se specifică producerea — în afară de piine — de franzele și cornuri) (*Indicatorul industriei românești 1937...*, pp. 379, 380, 381).

⁵⁰ În 1902, cînd proprietarul *Morii Foscolo* (numită *Moara Dobrogeană* în perioada interbelică), Vasile Murelli, va trece la fabricarea pîinii, ceilalți brutari protestează energetic la Primărie, vestejind „concurența nedreaptă și o toleranță neînțeleasă, ce pare că se dă unei brutării care s-a înființat în Moara Foscolo. Despre calitatea pîinii nu discutăm — se spune în memoriu —, aceasta fiind un atribut al Primăriei, dar în curînd se va vedea, credem, la ce sunt reduse reclamele lăudăroase — *quasi americane* (subl. n.), care se fac pentru această brutărie! Ceea ce noi deplîngem este că brutarii vechi „cari muncesc o viață întreagă, cari țin orașul acesta cu piine, sint „desconsiderați în fața brutăriei D-lui Murelli, care consumă 35-50 saci făină pe zi și nu plătește nici o taxă după legea maximumului” (Loc. cit., dos. 10/1902, f. 34-35).

⁵¹ *Noua fabrică de piine din Constanța*, în „Dacia”, XV, nr. 172, 15 august 1928, p. 1; vezi și „Marea Neagră”, V, nr. 233, 11 august 1928, p. 2.

⁵² *Prima brutărie mecanică la noi*, în „Dobrogea jună”, XXV, nr. 229, 13 noiembrie 1929, p. 1.

Subramura prelucrării materiilor prime este reprezentată de un mare număr de „fabrici” și ateliere de specialitate. *Uleiurile vegetale* se prelucrau de *Industria Agricolă Dobrogeană*, instalată în cartierul Medeea, 32 de lucrători la începutul anilor '20, 20 C.P., o producție de 120.000 t/an⁵³; *Fabrica de ulei Seefried & Fii*, 20 de lucrători, 22 C.P., 1,5 t/zi (în 1922); *Compania Dobrogeană* prelucra, la Medgidia, în 1928, uleiul vegetal, avînd un capital investit de 133.000 lei aur, 65 C.P. și 1 lucrător; *Fabrica de uleiuri vegetale Alexe Sezonov*, din Tulcea, avea, în 1928, 3 lucrători, o forță motrice de 65 C.P., 3 lucrători și un capital investit de 32.000 lei aur; tot la Tulcea, o statistică evidențiază, pentru vara anului 1944, 12 prese de ulei⁵⁴).

Apele gazoase erau reprezentate, în principal, prin *Fabrica de sifoane și apă mineralizată „Minerala”*, înființată la Constanța în 1921 și *Fabrica de băuturi gazoase și mineralizate „Unirea”*, înființată la Tulcea în 1907. Cea din Constanța avea, în 1928, un capital investit de 33.000 lei aur, o forță motrice de 10 C.P. și 4 lucrători, capacitatea fiind de 3.000 litri sifoane și 500 sticle de limondă/zi. La 12 aprilie 1925 s-a inaugurat, pe lângă fabrica de ape gazoase, și o distilerie de apă pentru fabricarea apelor minerale — considerată a fi prima în regiune⁵⁵. În 1923, tot aici s-a început construirea unei secții pentru fabricarea de *ghiață artificială*⁵⁶. În anii '30, conform statisticii din 1937, la Constanța gheața se producea la Abatorul Comunal, unde era o *Fabrică de ghiață*, și la *Fabrica de ghiață „Frigul”* (proprietatea lui V. Vâlcu) (aceasta din urmă avea 1,4 milioane lei investiții, 80 C.P. și 6 lucrători).

Fabrica „Unirea” din Tulcea, proprietara unei societăți anonime pe acțiuni (înființată la 17 mai 1907), a avut inițial un capital social de 20.000 lei, mărit în 1912 la 60.000 lei, în 1924 la 500.000 lei, iar în 1928 la 1 milion lei; în acest ultim an, capitalul investit era de 16.000 lei aur, fabrica avînd 5 lucrători și o putere instalată de 6 C.P. În 1939, conducătorii societății cereau să nu se întrerupă aprovizionarea cu zahăr a fabricii, căci „în regiunea noastră singura fabrică cu instalațiuni moderne de fabricație este fabrica noastră, căci ea prepară băuturile în condițiunile cele mai igienice”⁵⁷. Existau, de asemenea, mai multe ateliere ce îmbu-

⁵³ În 1927, forța motrice crescuse la 56 C.P., capitalul investit fiind de 36.200 lei aur, iar cel social de 5 milioane lei. În 1921, presa consemnează înființarea unei fabrici de ulei la Anadalcchioi (proprietatea lui N. Menahim & C. Beiner) („Farul”, III, nr. 98, 3 noiembrie 1921, p. 2). În 1942, începe funcționarea Fabricii de ulei „La Vasilache” (proprietar Costel V. Ioan); instalațiile respective sînt cumpărate de la un industriaș din Botoșani; planul de producție pentru 1942/1943 (12 luni) era de 720 t ulei comestibil din floarea-soarelui (Arhivele Statului Constanța. *Fond Fabrica de ulei „Argus”*, dos. 5/1942-1947, f. 535, 555; dos. 2/1941-1956, f. 62). În 1948, capacitatea de prelucrare a semințelor de floarea-soarelui ajunsese la 15 t/24 ore.

⁵⁴ V. Postelnicu, *Op. cit.*

⁵⁵ *Inaugurarea primei fabrici de ape minerale*, în „Dobrogea jună”, XIX, nr. 86, 14 aprilie 1925, p. 1. (Se afla în zona străzilor Oborului și Chiristigiilor — str. Băcurești, azi).

⁵⁶ *O nouă industrie la Constanța*, în *ibid.*, XVI, nr. 173, 6 august 1923, p. 1.

⁵⁷ Arhivele Statului Tulcea. *Fond Fabrica de ape gazoase „Unirea”*, dos. 9/1939-1942, f. 8.

teliau ape gazoase; în 1921, este consemnată existența *Fabricii de apă gazoasă „I. Spoială“* la Constanța (str. General Cernat nr. 23), dotată cu 1 motor de 12 C.P., 3 umplutoare de sifoane și 2 de limonadă⁵⁸; de asemenea, în deceniul trei funcționa și *Fabrica de ape gazoase „Delfinul“*, amplasată la Anadachioi (suburbia de nord a Constanței).

Producția de dulciuri era reprezentată de câteva ateliere mai mari, denumite, invariabil, „fabrice“. Cunoscute în epocă erau cele de la Constanța.

Fabrica de rahat, halva și bomboane „Bella Gusta“ (str. Atelierele nr. 32), avea, în 1928, un capital investit de 55.000 lei aur, o forță motrice de 20 C.P. și o capacitate maximă de producție de 80 t halva, 50 t rahat și 3 t bomboane; în 1933, capitalul investit se cifra la 3,8 milioane lei, numărul lucrătorilor era de 6, iar forța motrice se mărise la 72 C.P.; corespunzător, crescuse și producția maximă ce putea fi realizată — 100 t rahat, 200 t halva și 10 t bomboane; conform datelor din 1937, însă, se constată o înjumătățire a forței motrice (dacă nu cumva este o greșeală de datare), respectiv 35 C.P., în timp ce capitalul investit crescuse ușor, ajungând la 4 milioane lei (capitalul social era de 3 milioane lei). Numărul salariaților ajunsese la 27 în 1938 (între care 14 lucrători) și la 52 în 1941 (18 lucrători)⁵⁹. *Fabrica de rahat și halva „Mercur“* (str. Ștefan cel Mare nr. 72) avea, în 1928, un capital investit de 12.000 lei aur, 8 C.P., 9 lucrători și o capacitate maximă de producție de 150 t marmeladă, 60 t halva, 120 t bomboane, 80 t zahăr candel; în situația statistică pentru anul 1933, capacitatea maximă este mult redusă — respectiv 30 t rahat, 60 t halva, 30 t marmeladă, 10 t bomboane, în condițiile în care puterea motrice instalată era aceeași — 8 C.P., iar capitalul investit se cifra la 500.000 lei. În 1937, puterea motrice sporise la 37 C.P. (dar capitalul investit se redusese (sic!) la 400.000 lei), iar numărul lucrătorilor sporise la 10. *Fabrica de rahat și halva „Venus“* avea, în 1928, un capital investit de 75.000 lei aur, o forță motrice însemnată, 25 C.P. și 5 lucrători. *Fabrica de halva „Hamandji Zadé M. Zeky, D. Psaltidi“* era cea mai mare în branșa respectivă (str. Armoniei nr. 8). În 1933 beneficia de o forță motrice de 45 C.P., avea 6 lucrători și 2,6 milioane lei capital investit; producția era de 380 t halva și marmeladă; în 1937, cei 7 lucrători produceau halva, tahim și rahat (în 1938 avea 10 lucrători)⁶⁰. În 1937 este menționată *Fabrica de rahat, bomboane, dulcețuri „Aurora“* (proprietatea lui Andrei Constantinidi) (str. Griviței nr. 10), care avea 10 lucrători, iar *Fabrica de zaharicale „Horen“* avea, în 1941, 12 salariați, un capital social de 1,5 milioane lei și investiții de 360.000 lei⁶¹.

⁵⁸ *Fabrica de ape gazoase a lui Ion Spoială*, în „Liberalul Constanței“, VI, nr. 9, 20 martie 1921, p. 1.

⁵⁹ Arhivele Statului Constanța. *Fond Inspectoratul Muncii*, dos. 78/1941, f. 1, 14; *Indicatorul industriei românești 1937...*, p. 382; *Indicatorul industriei românești 1933...*, p. 321.

⁶⁰ *Ibid.* 1937, p. 383; *ibid.* 1933, p. 323; Arhivele Statului Constanța. *Loc. cit.*, f. 45.

⁶¹ *Loc. cit.*, dos. 64/1941, f. 209; *Indicatorul industriei românești 1937...*, p. 382.

În cele două județe transdunărene nu au existat *fabrici de paste făinoase* (în ciuda titulaturii unora dintre ele), iar cele de conserve s-au aflat doar în stadiu de proiect⁶². Cît privește *berea*, ea s-a produs la Constanța încă din anul 1884, de cînd ființează *Fabrica de bere „I. Gruber“*, ce avea la începutul secolului o forță motrice de 1,5 C.P. și întrebuința un număr de 16 lucrători (în 1898 a început să producă și *Fabrica de bere „C. Schmidt“*, la Palas, avînd aceeași dotare tehnică; în statisticile din anii interbelici nu mai este menționată). *Fabrica de bere „I. Gruber“* a ființat pînă prin 1932, probabil⁶³, nemaifiind menționată în statisticile de după 1933, fiind dezafectată ca atare în 1936, cînd instalațiile sale sînt vindute ca fier vechi Uzinelor din Reșița⁶⁴ (în 1928 ea avea un capital investit de 130.000 lei aur, o forță motrice de 34 C.P. și 10 lucrători). În deceniul patru, renumita *Fabrică de bere „Luther“*, din București, își deschisese la Constanța o *agenție de comercializare a acestei băuturi*⁶⁵.

Existau, de asemenea, cîteva „*fabrici de biscuiți*”. Cea mai cunoscută era *Fabrica de biscuiți „Luzitania“* (în 1933 este situată pe str. General Cernat nr. 10, iar în statistica din 1937 este menționată pe șoseaua Mangaliei nr. 8). În 1933 avea un capital investit de 505.000 lei, o forță motrice de 12 C.P., 13 lucrători și o producție de 100 t biscuiți; în 1937, capitalul investit ajunsese la 815.000 lei, forța motrice se mărise la 15 C.P., iar numărul lucrătorilor ajunsese la 20. În anii următori, numărul lucrătorilor va spori, ajungînd la 38 în 1938, la 65 în 1939, pentru a scădea la 41 în martie 1941⁶⁶. *Fabrica de biscuiți și paste făinoase „Hygeia“* (Cuza Vodă nr. 56) avea, în 1937, un capital investit de 452.000 lei, o forță motrice de 6 C.P. și 8 lucrători (produceau numai biscuiți); după 1944 își va schimba numele în *Fabrica „Ancora“*⁶⁷ (fusesse proprietatea lui N. Selelis). *Fabrica de biscuiți „Le Soleil“*, din Constanța, este menționată doar în statistica din 1937; avea un capital investit de 670.000 lei, 15 C.P., 6 lu-

⁶² În 1912 este dată o autorizație pentru constituirea unei societăți anonime ce avea drept scop „fabricarea conservelor de pește”, dar nu se întreprinde nimic concret; în avizul eliberat de Camera de Comerț din Tulcea se recunoștea că „Este necesară apariția acestei societăți ce reprezintă un început frumos în tinăra noastră industrie națională care în mediul abundent de materie primă aflătoare în regiunea noastră va călca cu pași siguri” (Arhivele Statului Tulcea. *Fond Tribunalul județean*, dos. 75/1912, f. 3). În 1922, organele regionale de specialitate consemnau că respectiva societate („Delta Dunării”) avea „3 fabrici în proiect de instalare la Dunăre”; în statisticile din acel an apare și o fabrică de conserve (intitulată „Jamaiker & Georgescu”, la Constanța), care „actualmente nu funcționează” (nu a funcționat deloc, se pare) (N. Năsturaș, *Op. cit.*); în anii ce au urmat, în statistici nu mai apare, din cîte cunoaștem, vreo fabrică de conserve în regiunea românească transdunăreană.

⁶³ Este menționată în *Indicatorul general al industriei, minelor și comerțului românesc pe anul 1931-1932*, Tip. „M. M. Antonescu”, București, 1932, p. 72, dar nu mai apare în ediția din anul următor (1933).

⁶⁴ „Dobrogea jună”, XXXII, nr. 226, 15 octombrie 1936, p. 1. Era instalată pe malul vestic al portului, în zona b-dul 1 Mai de astăzi; în anii '20 avea o producție de 250.000 litri/an.

⁶⁵ Arhivele Statului Constanța. *Fond Inspectoratul Muncii*, dos. 29/1934, f. 46; în 1935 avea 10 angajați (*Loc. cit.*, dos. 34/1935, f. 16).

⁶⁶ *Loc. cit.*, dos. 78/1941, f. 1; *Indicatorul industriei românești 1933...*, p. 318; *Indicatorul industriei românești 1937...*, p. 378.

⁶⁷ *Ibid.*; Arhivele Statului Constanța. *Fond Casa Asigurărilor Sociale*, dos. 1431.

crători și o capacitate de 100 t (nu este exclus să fi avut pînă atunci — dar și ulterior — alte nume). La Tulcea este nominalizată *Fabrica de pișcoturi rusești Efrimov Frații*; în 1933 avea un capital investit de 3,5 milioane lei, 17 lucrători și o capacitate maximă de 160 t de pișcoturi rusești și covrigi; patru ani mai târziu, capitalul investit este cifrat la numai 350.000 lei, iar numărul lucrătorilor scăzuse la doar 6; în vara lui 1944 funcționează sub denumirea de *Fabrica de paste făinoase „Efremov“*.

În ramura industriei alimentare un loc aparte ocupă fabricile pentru decorticarea orezului importat, cu sediul la Constanța (în restul țării se mai găseau în porturile dunărene Galați și Brăila).

Rizeria Românească, S.A.R. avea, în 1937, un capital social de 3 milioane lei, investițiile urcau la 6,2 milioane lei, forța motrice se cifra la 140 C.P., iar numărul lucrătorilor — 17; datele pentru 1933 relevă aceeași forță motrice, dar un capital la investiții de numai 3,8 milioane lei; capacitatea maximă de decorticare era de 8.500 t/an⁶⁸; în 1938, existau 10 lucrători și 5 funcționari⁶⁹. *Rizeria Rosetta* (șos. Cerealelor nr. 35) poseda, în 1937, un capital social de 1 milion lei, investițiile fiind de 2,6 milioane lei; avea o forță motrice de 75 C.P. și 8 lucrători; în 1938, numărul salariaților era de 15 (între care 7 lucrători), iar în 1941 — de 10 salariați (5 lucrători)⁷⁰. *Rizeria Rangoon* (șos. Murfatlar nr. 38), avea, în 1933, un capital de investiții de 6,8 milioane lei, 115 C.P., 12 lucrători și o capacitate maximă de 7.500 t/an; patru ani mai târziu, forța motrice era aceeași, investițiile scăzuseră însă la 5 milioane lei, iar capitalul social se cifra la 2 milioane lei, în timp ce numărul lucrătorilor era de 9⁷¹. *Rizeria Constanța*, S.A.R. (șos. Productelor nr. 53) avea, în 1933, investiții în valoare de 3,6 milioane lei, 105 C.P., 13 lucrători și o capacitate de producție de 1.200 t/an; în 1937, investițiile scăzuseră la 2,4 milioane lei, numărul lucrătorilor ajunsese la 8, în timp ce capitalul social era de 3 milioane lei. În sfîrșit, Regia autonomă P.C.A. poseda, în 1937, *Silozuri și uscătorie de cereale*, investiții în valoare de 550 milioane lei, 4000 C.P. și un număr de 148 lucrători, activitatea constînd în diverse cereale curățate și tranzitate⁷².

⁶⁸ Loc. cit. *Fond Inspectoratul Muncii*, dos. 34/1935, f. 14; *Indicatorul industriei românești 1937...*, p. 394.

⁶⁹ Arhivele Statului Constanța. Loc. cit., dos. 78/1941, f. 37.

⁷⁰ Loc. cit., f. 28; *Indicatorul industriei românești 1937...*, p. 394.

⁷¹ *Ibid.*, p. 393; *Indicatorul industriei românești 1933...*, p. 332. În statistica industriei dobrogene din 1928 sînt menționate numai două unități: *Rizeria Românească* (100.000 lei aur capital investit, 75 C.P., 6 lucrători). În 1941, aceasta din urmă își încetase activitatea productivă, dar își va plăti personalul, în continuare, pînă la 31 decembrie 1943, „de cînd nu mai are nici un fel de personal” (Arhivele Statului Constanța. Loc. cit., dos. 64/1944, f. 200).

⁷² *Indicatorul industriei românești 1937...*, p. 394. Era vorba, în principal, de *Uscătorie de porumb*, construită în 1930-1931; pînă atunci, România — una din marile exportatoare de porumb din lume — era „singura care nu poseda o instalație mecanică necesară uscării acestui produs”, cum consemna un raport al autorităților vremii, publicat în 1931 (apud V. Ciorbea, *Contribuții istorice la cunoașterea construcțiilor și instalațiilor portului Constanța în perioada interbelică*, în „Anuarul Institutului de istorie și arheologie «A. D. Xenopol»”, XV, 1978, pp. 180-181).

AUS DER GESCHICHTE DER RUMÄNISCHEN INDUSTRIE DER ZWISCHENKRIEGSZEIT. DIE WICHTIGSTEN TEILE DER PROFILZWEIGE IN DER DOBRUDSCHA (I)

Stoica Lascu

Zusammenfassung

Der Verfasser stellt eine Statistik der wichtigsten Industrieunternehmen der Kreise Konstanza und Tulcea auf. Obwohl dieser Wirtschaftszweig nicht die nötigen Möglichkeiten für seine Entwicklung hatte, erreichte er — besonders mit der Periode bis zum Anfang des Jahrhunderts vergleichend — eine erwähnenswerte Stufe. Im Jahre 1929 verfügte die Industrie des Kreises Konstanza über eine Triebkraft von 7000 P.S. Damit erreicht es den 8. im alten Königtum und den 19. Platz im Gesamtbild des Landes; während sich Kreis Tulcea unter den Kreisen mit ungünstigen Bedingungen zählte (es hatte nur 700 PS). Erwähnenswert sind die Szeige, dank denen die Kreise der Dobrudscha besser vertreten werden. Im Bereich der Baumaterialien, befand sich die grösste Zementfabrik in Cernavoda (das erste Produktionsjahr — 1902); in Medgidia befand sich ebenfalls eine der grössten Ziegelfabriken. Im selben Gebiet, in der Gemeinde Saligny, war seit 1908 eine wichtige Schraubenfabrik im Betrieb. Im Tulcea wurde 1919 eine Sohlenfabrik gegründet, in der auch andere Ledergegenstände erzeugt wurden. Ebenfalls hier befand sich eine Bauholzfabrik. In Konstanza waren drei wichtige Mühlen und mehrere Fabriken für metallische Veknackung (sie gehörten zu den Erdölgesellschaften) eine Fabrik für mechanische Werkzeuge (E. Wolff, mehrere Webereien tätig. Im Jahre 1925, in den Werkstätten der Transportgesellschaft Konstanza (S.T.C.) wird das erste rumänische Wasserflugzeug — „Getta“ gebaut. Ebenfalls, besonders im Norden des Gebietes, befanden sich die wichtigsten Stein — und Kupferbrüche. Hier waren keine Konservenfabriken, keine Schillfrohbearbeitung und keine Werften tätig (verzeichnet werden Initiativen und manche Versuche hinsichtlich dieses Problems).