

IOAN MUNTEANU

PORTUL BRĂILA - Mărire și decădere -

***Lucrare realizată de Biblioteca Județeană „Panait Istrati” Brăila,
la inițiativa Consiliului Județean Brăila***

Culegere: **Ioan MUNTEANU**

Copertă și tehnoredactare: **Cerasela GEORGESCU**

Coperta I: **Nava Borcea**, acuarelă de **Mugur POPA**, 2012

[Nava cu zbaturi *Borcea*, construită în 1914 la Turnu Severin,
este inclusă în patrimoniul național la categoria tezaur]

Planșe: **Gh. IURAȘCU**, 2005

IOAN MUNTEANU

PORTUL BRĂILA
- Mărire și decădere -

Editura **PROILAVIA**
Brăila, 2013

Descrierea CIP a Bibliotecii Naționale a României

MUNTEANU, IOAN

Portul Brăila: mărire și decădere / Ioan Munteanu.-

Brăila : Proilavia, 2013

ISBN 978-606-8375-35-9

656.071.4(498 Brăila)

ISBN 978-606-8375-35-9

Prolegomene

I. Locul Brăilei în istoria românilor. Schimburile comerciale au dat naștere modernității românești.

Parafrazându-l pe B. Gibbins, din a lui „Istorie a industriei din Anglia”, care constată că, sub strălucirea victoriilor lui Eduard al III-lea și Henry al V-lea, stătea „prozaicul sac de lână” (pe care surse orale spun că este așezat, la propriu, chiar tronul Reginei), Ștefan Zeletin, teoretician al liberalismului românesc, credea că nu e mai puțin adevărat că **la temelia edificiului României moderne stătea prozaicul sac de grâu** (v. Ion Bulei, *Atunci când veacul se naștea...*, Ed. Eminescu, București, 1990, p. 45), **adică exportul de cereale pe calea apei**, fără de care viața economică a României ar fi fost neînsemnată.

Dacă ar fi fost transportate cu trenurile în Belgia, Olanda, Germania sau Italia, grânele românești ar fi revenit la un preț atât de ridicat pe piețele acestor țări, încât practic nu s-ar fi putut desface. De aceea, **în 1905, din 2591600 tone de cereale exportate, doar 3,8% au luat drumul uscatului**, restul ducându-se prin gurile Dunării și prin Constanța.

Și exportul se realiza în primul rând prin Brăila, după cum ne arată iarăși o statistică din anul 1905, aici desfășurându-se 44% din comerțul cu cereale: la Brăila se descărcau zilnic în calele vapoarelor 600 de vagoane, la Galați 200, la Constanța 250, la Călărași 60, la Corabia 20, la Giurgiu 40 ș.a. Mai mult, în perioada cuprinsă între anii 1836- 1861, grație regimului de porto franco, s-a desfășurat peste 80% din comerțul exterior al Țării Românești.

Avant la lettre, Dionisie Fotino, în *Istoria vechii Dacii*, cea numită acum *Transilvania, Valachia și Moldova*, Viena (1818, în limba greacă), adoptând viziunea mercantilistă, anticipa calea pe care aveau să se dezvolte Principatele în capitolul *Despre comerț*: *Comerțul s-a dovedit principala sursă a îmbogățirii și puterii statelor*.

Mai târziu, după tratatul de la Adrianopol, George Barițiu afirma: *Fără Dunărea liberă nu poate exista România* iar Nicolae Șuțu, primul economist important român, în capitolul *Despre comerț* din lucrarea *Noțiuni statistice asupra Moldovei* (1849), sublinia rolul jucat de porturile Galați și Brăila.

Expressis verbis, Mihail Kogălniceanu, în programul de la „Steaua Dunării” (1855), nota: *După expresia nimerită a lui Ghica, importanța politică (a Principatelor) atârnă de la numărul chilelor de grâu ce exportă peste marginile lor*.

Din păcate, Tratatul de Istorie a României (ambele ediții) „nu suflă nicio vorbă” în această direcție. Este meritul lui Ion Bulei, care, în lucrarea *Lumea românească la 1900*, Editura Eminescu, 1984, și apoi în *Românii în secolele XIX-XX. Euro-penizarea*, Editura Litera Internațional, București, 2011, p. 22, afirmă rolul de promotor al porturilor dunărene în făurirea României moderne:

Cel mai important câștig pentru Principate, după Tratatul de la Adrianopol din 1829, este deschiderea lor spre Occident. Odată cu desființarea monopolului turcesc asupra comerțului, țările dunărene pot intra direct în contact, prin produsele lor, cu țările Occidentului. Când vapoarele engleze, franceze și austriece încep să încarce din porturile românești de la Dunăre produse ale pământului românesc, totul începe să se schimbe în Principate. Raporturile cu Occidentul acționează ca un pivot. Ele cer adaptarea instituțiilor publice, a sistemului politic la un nivel apropiat țărilor partenere de comerț. De pildă, țările române nu puteau măsura și cântări cu sistemul lor

vechi de măsuri și greutate și, în același timp, vinde cu metrul și kilogramul.

Trebuiau apoi create legi comerciale sigure, trebuia modernizată viața juridică. Cum scria economistul român Ștefan Zeletin: „Invazia capitalismului în România a ridicat circulația mărfurilor la nivelul vieții moderne și modernizarea a antrenat cu ea întreaga societate”.

În același sens, s-a pronunțat și Acad. Florin Constantiniu: „Înlăturarea monopolului otoman asupra comerțului Principatelor dunărene a deschis calea pentru pătrunderea lor în marele circuit economic european, ceea ce a avut drept urmare integrarea în sistemul capitalist mondial și, pe această cale, accelerarea ritmului de dezvoltare a capitalismului românesc, precum și a formării burgheziei românești. Este meritul lui Ștefan Zeletin de a fi arătat că era burgheză în România nu ia ființă sub influența ideilor liberale aduse din Apus; pricina ei stă mult mai adânc, în revoluționarea economiei noastre naționale. Și această revoluție economică a început prin includerea Țării Românești și a Moldovei în comerțul european și prin pătrunderea capitalismului englez la Dunărea de Jos” (O istorie sinceră a poporului român, Editura Univers enciclopedic, București, 1997, p. 210). Este o relație biunivocă: fluxul cereali-er, realizat în principal prin Brăila, se scurgea spre Anglia, „țară puternic industrializată, care avea nevoie pentru aglomerările ei urbane de cereale românești”, integrând spațiul românesc în sistemul capitalist european / mondial iar capitalismul apusean, englez în primul rând, pătrundea în Principate.

Altfel spus, Tratatul de la Adrianopol a însemnat nu doar eliberarea economică a Principatelor de servituțile către Poartă, ci și, prin deschiderea porții maritime, orientarea comerțului românesc spre Occident și amplificarea contactelor directe, pe toate planurile, cu o societate ce aparținea civilizației industriale, impactul cu Apusul dând un impuls extraordinar ritmului de modernizare a societății românești în întregul ei.

„Invazia” s-a realizat prin arderea etapelor, astfel că, într-un secol, s-a trecut de la un capitalism primar, cum era înainte de 1829, la unul comercial (prin „porto franco” se integrează comerțului internațional) și, la sfârșitul sec. al XIX-lea, la unul industrial (în cazul Brăilei se dezvoltă industria morăritului, morile Violattos și Lichiardopol, fiind unele dintre cele mai mari din sud-estul Europei), cu regim protecționist (se desființează portul liber), pentru ca, în preajma Primului război mondial, să se ajungă la un capitalism organizat, cu marea finanță și cu capital de stat (Băncile existente la Brăila aveau la un loc un plasament local de aproape 25 milioane lei aur, adică aproape jumătate din emisiunea fiduciară a României mici. Acum, ardeleanul Gh. G. Găetan, deputat în Colegiul II de Brăila în 1907, avea un credit de 10 milioane lei aur!). Această perioadă, între 1829 și 1914, a găsit Brăila în prim planul vieții economice, anii 1900 reprezentând anii de maximă înflorire, tradus prin urbanistica unui oraș european, conservat în bună parte. Descoperim în înfățișarea Brăilei de la 1900 un alt aspect al modernizării, întrucât „ce s-a construit atunci a rămas peste generații mărturie convingătoare a voinței de înnoire” (Ion Bulei, *Lumea românească...*, ed. cit., p. 155).

Și aici Brăila precede restul țării: îmbunătățirea transportului (amenajarea cheiului din port; în 1834, „Marița”, primul vas românesc, sub pavilion românesc, ridică ancora spre Constantinopol de la Brăila); **tribunal comercial**, sancționat de Adunarea Obștească în 1836; **deputăție mercantilă**, 1838, reunind 40 de negustori proeminenți ai orașului, menită să le apere interesele și să-i reprezinte în fața autorităților; **Banca Filembo-rică („pentru comerț”)**, 1846, „până atunci negustorii lucrând cu capital propriu sau cu împrumuturi contractate la diverși particulari locali sau la băncile din București și Constantinopol” (Constantin C. Giurescu, ed. cit., p. 156), utilizând creditul fără de care nu se poate vorbi de capitalism; **primul ziar cu profil**

comercial, Mercur, 1839, editat de Ioan Penescu, care scosese anterior și „Econoama română”, primul ziar dedicat femeilor; **Bursa de cereale, decret nr. 131/17 ian. 1883, inaugurată la 22 mai 1883**, cu sediul pe str. Fața Portului (a cărei experiență va fi utilizată la conceperea noii Legi a burselor din 1904, renunțându-se la monopolul tranzacțiunilor în mâna unui număr restrâns de agenți de schimb, 41 în cazul Brăilei, prin adoptarea modelului inițiat de Brăila care crease încă din 1901 o asociație a comercianților, care va fi numită în Lege „corporația bursei”, asigurându-se astfel deplină libertate comerțului (vezi Gh. Iavorschi, *Istoricul bursei de cereale Brăila, 1883-1948*, în *An. Brăilei, SN*, nr. 1/1993). Din 1883, se dispune imprimarea cotei oficiale a Bursei Brăila cu următoarele titluri: cereale, valori diverse, monede, navlosiri, coloniale.

Și ca modernizarea să aibă loc era nevoie de fonduri, **excedentul comerțului brăilean era excedentul Țării Românești, conducând nu doar la înflorirea întregii țări, ci și a Brăilei, care capătă alura unui oraș european**. Amintim, spre exemplificare, câteva cifre: 425547 lei în 1831; 5935000 lei în 1832 (de 14 ori mai mult!); 7744000 lei în 1833 (de 18 ori mai mult în 1833!); 9433000 lei în 1844; 9555000 lei în 1845 ș.a.m.d. La sfârșitul sec. al XIX-lea și începutul sec. al XX-lea, când România exportase 80 de milioane tone fiind după Rusia și SUA al treilea exportator de cereale al lumii (la porumb chiar pe primul loc, depășind SUA), „producția de cereale furniza statului român peste 2/3 din venitul social și reprezenta 83% din valoarea totală a exportului său” (idem, p. 44), în care Brăila va deține întâietatea până la primul război mondial, când va fi depășită de Constanța, dar va rămâne un important centru de tranzit. Mai mult de 75% din mărfurile exportate erau cerealele. Valoare mică față de greutatea și volumul lor. Costul transportului aproape covârșea valoarea lor inițială. Și mărfurile importate, 40% din valoarea lor și 50% din greutate, tot pe apă veneau. În

1900, s-au exportat pe apă mărfuri în valoare de 233 milioane lei iar pe uscat doar în valoare de 47 milioane lei. În același an, comerțul exterior al României se ridica la un total de 913474303 franci din care 422114125 fr. import și 491360178 fr. export, excedentul fiind de 69246053 franci. În 1905 excedentul fusese de 119563409 fr. Singurul an în care importul a prevalat asupra exportului a fost în 1904, datorită secetei care a diminuat recolta de cereale. Trebuie menționat însă că portul Brăila a contribuit, după cum se va vedea, cu mult mai mult decât i s-a oferit din partea guvernanților.

De balanța comercială activă depindea prosperitatea țării. Era o chestiune vitală. Și ea se realiza în primul rând prin primul port de export al țării, prin Brăila, prosperitatea țării însemnând implicit prosperitatea Brăilei, care se afla printre cele mai înfloritoare orașe ale țării, fapt oglindit și de veniturile orașelor. Astfel, în 1902, Bucureștiul avea un venit de 12550000 lei, Iași - 2499958 iar Brăila - 2001514.

Excedentul poate fi urmărit și la nivelul bugetului Primăriei. Dăm un singur exemplu, nu din perioada de înflorire maximă, ci din anii interbelici (1936/1937), când se vorbea de regres: 53964180 lei la venituri, 50009109 lei cheltuieli și ... 3958071 lei, excedent.

Către o concluzie asemănătoare, chiar dacă limitată la perioada porto francului, a ajuns cercetătorul brăilean, prof. dr. Emil Octavian Mocanu: *A revigorat comerțul nostru exterior, a contribuit la valorificarea principalei bogății din acea vreme a societății românești, cerealele, a oferit posibilitatea obținerii unor resurse financiare necesare unei societăți aflate în plină transformare, i-a pus pe români în legătură cu lumea modernă din apusul Europei. Dintr-o premisă virtuală, sacul de grâu a devenit o premisă reală, cu rol decisiv în susținerea procesului de modernizare a societății românești (Portul Brăila de la regimul de porto franco la primul război mondial. 1836-1914, Edi-*

tura Istros, Brăila, 2012, p. 534). În sprijinul acestei afirmații, prezintă balanța comercială a portului Brăila în expresie fizică între anii 1883-1913 și valorică între anii 1908-1913, realizată în primul rând pe seama comerțului de cereale, răsfrântă pozitiv asupra balanței de plăți a României:

Anul	Export-lei	Import-lei	Sold-lei
1908	69931443	36705147	+33226296
1909	108113830	33531351	+74582479
1910	160701044	42760331	+117940713
1911	163665027	58305283	+105359744
1912	102940950	53222464	+49718486
1913	102650809	57287000	+45363809

Înflorirea economică se răsfrângea în viața de zi cu zi. *Se trăia vesel, se petrecea prin cafenele, tripouri, cabarete, prin grădinile de vară ce împânzeau orașul...* Era o lume în care *nu se puneau pentru nimeni în termeni dramatici problema pâinii de fiecare zi. Și spiritul acestei vieți libere și prospere nu se răsfrângea doar în petrecerea distractivă a timpului liber, ci și în plan cultural, muzica și teatrul bucurându-se de săli pline la Teatrele Rally / Comunal, Pasalaqua și Lyra.*

Că rolul jucat de Brăila în economia țării nu este rodul afirmațiilor izvorâte din patriotism local, aflăm și de la ministrul Manoilescu, care, cu ocazia vizitei sale la Brăila în 1931, declara: ***Când la Brăila lucrurile merg rău, țara întreagă suferă. O scădere a puterii de viață a Brăilei înseamnă scăderea puterii întregii țări.***

Și acest rol data încă din anii 1300, după cum evidențiasse Nicolae Iorga: ***Nu Brăila este fiica principatului Țării Românești, ci ea este maica acestui Principat.***

Concluzionând, **comerțul pe marele fluviu și comerțul prin Brăila, principalul port de export cerealier al Țării Ro-**

mânești și României mici, a fost „faptul geopolitic esențial care a condiționat viitorul românilor din Principatele Dunărene” (Ion Bulei, idem, p. 53).

II. Portul a dezvoltat orașul. Locul Dunării și al portului în viața brăilenilor

Cea mai mare dintre toate avuțiile naturale ale țării noastre este, fără îndoială, Dunărea, afirma Grigore Antipa, *savantul Dunării.* Dar ea este și factorul principal al măririi și decadenței Brăilei moderne. Dunărea, a doua mamă a brăilenilor, ne-a luat de mână și ne-a scos în lume, împătimindu-ne de mirajul mărilor, al viselor fără de margini.

Panait Istrati: *Nu există copil al Brăilei care să nu fi visat pe cheu vara o plecare cu un vapor.* Și autorul „Chirei Chiralină” a transformat visul în realitate nu pentru a evada, ci pentru a căuta frumosul, binele și adevărul, pentru ca, în final, să se reîntoarcă la matcă.

Mihail Crama – „Singurătatea din mine”: *Dunărea/portul – însăși iluzia călătoriei, dreptul de a visa. Un du-te vino, colonii de străini, născuseră nu atât un oraș, cât o mentalitate cosmopolită: o circulație de idei, înjurături și oameni, colora viața, nedeslușit, însă fără confuzia esențelor.*

Radu Tudoran: *Orașul a trăit prin grâu și prin navigație. Oraș al Dunării și al Bărăganului, cel mai al Dunării și cel mai al Bărăganului. Arhitectura orașului este terestră, spiritul său însă e nautic.*

Octavian Paler: *Brăila are un suflet dual: unul pentru apă, altul pentru pământ. Nehotărându-se pentru niciunul, e înțeleghătoare, tolerantă.*

I. Vârtosu: *Portul reprezintă Academia Comercială practică a Țării Românești.*

Oraș-port, Brăila a trăit șase secole prin portul său, istoria orașului identificându-se, timp de sute de ani, cu istoria portului.

Încă I. C. Brătianu, afirmase: *Cel dintâi semn de civilizație într-o țară sunt șoselele, drumurile de fier și plutirea. De unde îndemnul: Să ridicăm șosele, să tragem drumuri de fier, să canalizăm râurile, să zidim porturi și să organizăm companii de navigație* - subl. ns. I. M. (*Scrisorile și discursurile lui I. C. Brătianu*, București, 1903, p. 153).

Activitatea portului a polarizat viața întregului oraș, deoarece Dunărea a fost o cale sigură și lesnicioasă prin care s-au stabilit relații economice cu popoarele din vestul, centrul și estul Europei.

De aceea, după eliberarea Brăilei de sub turci, s-a simțit nevoia amenajării unui port corespunzător pentru schela Brăilei. Europenizarea lui a început însă de abia în 1883. S-au construit docurile cuprinzând un întreg complex de cheiuri și dane, silozuri și magazine, rezervoare de petrol, căi ferate și șosele, precum și un bazin de iernat pentru vase. Lucrările se vor finaliza în perioada 1891-1900, când au loc concomitent și lucrările de amenajare a portului Constanța. La construirea lui și-a adus contribuția Anghel Saligny, părintele podului de la Cernavodă. Lucrările erau deosebit de dificile, deoarece Dunărea avea la Brăila 30 m adâncime sub etiaj iar terenul pentru fundație era foarte slab. Soluțiile lui noi, ingenioase, au asigurat reușita lucrărilor, folosind, pentru prima oară în lume, betonul armat la realizarea celulelor de depozitare. Cheiul lung de 7 km este prevăzut cu pereuri acostabile, care delimitează peste 40 de dane. Pe malul Dunării se află platformele de manipulare și depozitare a mărfurilor în suprafață de 200000 mp și 15 km de linii ferate șerpuind printre sute de magazine, cu o capacitate de peste 200 de vagoane...

La Brăila, mai mult ca în orice port românesc, *se trăise cu fața la Dunăre*, care-ți oferea un spectacol măreț prin corăbiile sau vasele care ancorau odinioară, aducându-i prosperitatea: în 1888, excedentul traficului comercial prin Brăila ajunsese la 37 milioane lei aur iar în 1911 la 105 milioane, zilnic aproape 50 de vase, în medie, intrând și ieșind din port. Un tablou mirific, creionat de Panait Istrati: *Sirena din docurile Brăilei era orologiul orașului și ceasornicul tuturor locuitorilor. Sub urletul ei de fiară apocaliptică începeau diminețile orașului; amiaza și seara tot de ea erau însemnate. Ceasurile Brăilei se măsurau în port.* Portul a deschis porțile tuturor neamurilor. **Aici răsunau toate limbile Europei:** cafenelele se numeau *Elada, La Albanezu, Pizzeria Napolitană...*

Pe Dunăre, Brăila, oraș deschis, a primit și a distribuit valori materiale, dar și spirituale. A fost poarta deschisă a societății românești spre lumea modernă. Acum, primește și distribuie doar sticle de plastic...

S-a spus că **Brăila are mai mult trecut decât prezent, și poate mai mult viitor**. Nu ne pierdem însă speranța, amintindu-ne de vorbele altor monografiști ai Brăilei: *Având Dunărea, nu poți să mori!*

S-a spus că București este Micul Paris iar Brăila/Lacul Sărat, picior de Paris. Referirea viza anul 1900. Dacă vom compara Bruxelles cu Paris, vom descoperi farmecul orașului mare într-un cadru mai intim și mai cald. Același farmec îl avea Brăila față de București iar spectacolul Victoriei între Capșa și Palat se regăsea pe Regala și în Piața Sfinții Arhangheli! Ceva din farmecul orașului de odinioară s-a păstrat, și nu o spunem doar noi din patriotism local. A demonstrat-o Martha Marmeliuc în filmul „Brăila - mica Europă”. Înregistrând acel „ceva” în rândul monumentelor istorice, nu putem decât să exclamăm odată cu Horațiu: **Eheu, fugaces labuntur anni!**

III. De la brand-ul Brăila la ... rebranding Brăila

Portul Brăila era cunoscut în toată lumea mai mult decât însăși România acelor vremi.

„Un bătrân marinar își aducea aminte că ajunsese în America de Sud. Într-un port din Argentina, marinarii brăileni fuseseră întrebați de unde vin. *Din România* – răspunseră ai noștri. Și mai venise o întrebare năucitoare, de data aceasta: *Unde-i țara asta?* – *În Europa.* – *Cunoaștem Europa, dar n-am auzit de România.* S-au amărât românașii noștri, până când unuia i-a venit în minte și a rostit: *Păi, cum mama-dracului n-ați auzit de România, când la noi, la Brăila, vin atâtea vase de la voi!* Parcă le-ar fi fript pe limbă cuvântul Brăila. *De Brăila cunoaștem, port mare, la Dunăre. Îl știm foarte bine, dar nu știam de România* (Corneliu Ifrim, *Costea - Halbă, starostele...*, în vol. *Orbul cu privirea albastră*, Editura „Ex libris”, Brăila, 2003, p. 33). O fi o poveste, dar o poveste născută din nenumăratele pavilioane / „bandere” care acostau aici. O poveste din vremea când Brăila conta în piața mondială a cerealelor (România era a treia mare putere exportatoare în domeniu) iar cotele acestora de la bursa din Brăila figurau și peste Ocean, la bursa de la Chicago. Și nu este o poveste! De domeniul poveștii poate fi afirmația că Bursa brăileană figurează și astăzi acolo, fapt amintit în diverse locuri, dar pe care nu-l pot confirma.

De aceste vremuri, își aduce aminte și micul Panait Istrati:

Șase mii de hamali, care împreună cu familiile lor alcătuiau patru cincimi din populația orașului, câștigau cu ce să trăiască aproape în belșug. Cealaltă cincime, negustorii, câștiga și mai bine. Deci, toată lumea era mulțumită. (În *Docurile Brăilei*, ed. cit., p. 405).

Orașul a fost un apendice al portului. Viața lui, prosperitatea lui a fost în funcțiune de viața portului. Erau epoci când în port soseau zilnic 100-800 vagoane de cereale și în obor, mii de care de cereale. Erau luni, în august și septembrie, când se încărcau cotidian, 70-80 cargoboturi. Atunci, **portul și orașul înotau în aur.** Brăila a trăit în vremea aceea epoca ei de aur, cele mai frecvente monede în circulație fiind pe atunci napoleonul și lira.

Au fost vremuri de poveste, din care n-au mai rămas decât mărturiile unor octogenari / nonagenari și multe monumente istorice. La Eugen Ionesco, personajele vorbesc de „table ca la Brăila” și de „brânza de Brăila”. Astăzi, de „brânza de Brăila” mai vorbesc aceiași octogenari. Ne vine în minte replica sarcastică a lui Alexandru Vlahuță, care, evocând gloria și măreția Târgoviștei, fosta capitală a Țării Românești, mărturisea că, din tot ce a fost, la începutul secolului XX n-a mai rămas decât... țuica de prune. **La Brăila, doar documentele de arhivă...**

Brand-ul a fost Brăila, brand-ul a fost portul Brăila, care a atras ca un magnet negustori și oameni de afaceri din toată Europa, stabiliți temporar sau definitiv, descoperitori aici a unui Eldorado, al cărui renume l-au purtat în țările de baștină. A fost portul în care întâlneai zilnic 60 de corăbii și vapoare.

Astăzi, rar mai acostează câte unul. Așa cum s-a întâmplat în 2012 când vasul de croazieră sub pavilion elvețian „Nestroy” a acostat în regim de forță majoră la dana 17. Să ne-nchipuim că pasagerii acestui hotel de lux de 4 stele, în număr de 250, ar fi poposit cu intenții turistice și conduși de ghizi înarmați cu stegulețe sau umbreluțe pentru identificare ar fi urcat vadul numit Împăratul Traian. Ar fi fost întâmpinați de dărâmăturile și gunoaiele de pe locul ocupat cândva de Cooperativa „Arta lemnului” și de maidanul născut de câțiva ani buni pe locul unui părculeț cochet. Ar fi dorit să cumpere câteva suveniruri cu specific local, dar ele lipsesc. Ar fi dorit să se înfrupte din arta cu-

linară locală. Ajunși în piațeta din Centru, s-au trezit asaltați de o mulțime de cerșetori care-și fac veacul la biserica „Sfinții Arhangheli”. Ar fi dorit să cumpere o vedere cu imagini ale locului, dar...nu mai suntem în 1904, când Nicolae Iorga nota: *Librăriile au încă vitrinele lor luminate. Cumpărătorii și clienții sunt români, greci, italieni, ba chiar olandezi din Rotterdam, care cer în franțuzește și englezește cărți poștale cu vederi din Brăila*. Ar fi dorit..., dar ar fi rămas cu banii în buzunar și, întorși în țările de origine, ar fi dus cu ei doar impresii proaste.

Brăila, după 1989, ar fi putut să-și recâștige locul fruntaș din urmă cu o sută de ani. Aveam toate atuurile: transportul ieftin pe apă, cariere de piatră la Turcoaia, zăcămintele de petrol, industrie chimică (CCH și CFA), industrie alimentară (pește, legume și fructe Vădeni, biscuiți...), prelucrarea lemnului (mobilă, PAL, chibrituri), șantier naval SANAB, industrie grea (Laminorul I și II), utilaj greu „Progresul”- excavatoare și câte altele.

Fugit irreparabile tempus! scrisese Vergiliu. Fuge timpul, nu însă și speranța noastră în renașterea portului și a Brăilei.

Mais où sont les neiges d'antan?

S-a stins viața falnicei Veneției...

Mihai Eminescu

Refrenul „Baladei Doamnelor de altădată “ de François Villon (1431-1489), tradus, după știința noastră, în trei variante (**Unde sunt zăpezile de altădată?/Dar unde-s marile ninsori?/Dar unde-s ninsorile d'an țărt?**), a devenit un loc comun, un truism, fără ca folosirea insistentă sau chiar abuzivă să-i știrbească expresivitatea prin care se dă glas regretului după o epocă de aur.

*

* *

- **Nu Brăila este fiica principatului Țării Românești, ci ea este maica acestui Principat.** (Nicolae Iorga, 1924)

- **Brăila este, ca târg și port, mai veche decât statul Țării Românești** ...la data întemeierii acestuia, deci la circa 1300; ea (având) deja o anumită însemnătate (Constantin C. Giurescu, 1968).

- **Aici își au oprirea corăbiile** și galioanele care aduc marfă din păgânătate. (Hans Schiltberger, luat prizonier de turci în lupta de la Nicopole, 1396).

- La Brăila, „**orașul cel mai vestit al dacilor(!)**, se făcea un comerț mai mare decât în toate orașele țării” [*Proilabum urbem dacorum quae totius Daciae forum erat celeberrimum.*] (Laonic Chalcocondil, cronicar grec, sec. 15, relatând expediția din 1462 a sultanului Mahomed al II-lea, cuceritorul Constantinopolului, pentru pedepsirea lui Vlad Țepeș, când a fost arsă pentru prima dată Brăila).

- „**Câteodată 70 până la 80 de corăbii sosesc la Brăila din Marea Neagră**, încărcate cu mărfuri. Acestea sunt vândute și, în locul lor, (negustorii) încarcă cereale și pornesc îndărăt” (act oficial turcesc din 15 aprilie 1520).

- „Brăila concentra în acea epocă tot comerțul Dunării de Jos ca **o adevărată metropolă a Dunării**, după decăderea Chi-

liei”. Corăbiile venite de la Constantinopol încărcau la Brăila tributul pe care domnul Munteniei îl datora sultanului (grâne, oi, brânză), aducând pentru tranzit către Ardeal „**bumbac, stofe, muselinuri, mohair, mătăsuri, cingători de păr de cămilă, ață vopsită, chilimuri, covoare, cergi, tămâie, mirodenii, marfă amestecată de Rumelia**” (Nicolae Iorga, 1904).

- „În țara transalpină sau a muntenilor, de partea aceea a Dunării, același turc (sultanul-n.n.), luând **o cetate mare și bogată anume Brăila**, a supus-o stăpânirii sale și a început a construi o cetate de zid” (Raport polon din octombrie 1540 al lui N. Sieniawsky).

- „Intrând în târg, Ion Vodă au tăiat pe turcii din Brăila, câți nici un câine nu a rămas viu și curgea sângele pârau în Dunăre și a dat foc de a ars târgul și multă avere și scule de aur și argint și mărgăritar mult, că **era tare bogat acel târg**” (Nicolae Costin, 1574).

- „**Orașul Brăila era cel mai avut în acele părți**” (Cronicarul leșesc Gorecki, despre expediția lui Ion Vodă din 1574).

- Brăila era „**un oraș comercial foarte mare și populat și poate fi considerat ca primă schelă** (port - n.n.) **a Țării Românești**”. În urma cuceririi din 1595, Mihai Viteazul a găsit aici o mare sumă de bani în aur: un milion (Raport venețian din 5 mai 1595 al lui Marco Venier, trimisul republicii lagunelor la Poartă).

- Episcopul Bandinus, 1646: Brăila este „**portul tuturor mărfurilor** care ancorează venind din Marea Neagră”.

- „**Am văzut și corăbii foarte mari, care merg de obicei pe Marea Neagră și care acum erau prinse de gheață**” (Rafael Leszczynski, sol polon către Poartă la 1700).

- Brăila este „**un oraș vrednic de luat în seamă**, așezat pe malul stâng și înalt în Valachia, dar aparținând turcilor. **Face un comerț mare** și în fiecare an se trimite de acolo spre Constantinopol o mare cantitate de cereale, ceară, miere, unt, brânză, carne și sare din care pricină **am întâlnit acolo pe lângă o mulțime de corăbii de Dunăre și 29 mari de mare iar 2-3 cu catarge chiar...**” (Căpitanul austriac Lanterer, după pacea de la Kuciuk-Kainargi din 1774).

- „Orașul în care se strâng acum mărfurile din Valahia este Giurgiu iar mărfurile Moldovei se adună la Galați iar **la Brăila se adună mărfurile din ambele principate**, de unde se trimite în toate părțile, fie pe uscat, fie pe mare” (Hugos Ingigian, 1802).

- „**Schelă mare mai vârtos pentru corăbiile ce vin încărcate** cu feluri de mărfuri turcești sau evropienești și **unul dintre cele mai lesnicioase puncturi de scoatere a mărfurilor din țară**” (Document din 1834).

- „**Din dezvoltarea aceluia port se așteaptă înaintarea și înflorirea comerțului Prințipatului**” (Porunca nr. 13 a Măriei Sale Vodă către Sfatul Administrativ din 13 ianuarie 1836, prin care Brăila este declarată „loc de antrepo - porto franco”).

- „**Brăila a redevenit regina comerțului Țării Românești** ... De aceea, se tot zidesc case nouă” (Nicolae Iorga, 1904, cu referire la sfârșitul primei jumătăți a secolului al XIX-lea).

- „Ibraila este un oraș frumos, bine așezat, destul de pavat, împodobit cu construcții moderne, amintind de orașele maritime din Apus. Aceasta se explică prin marele număr de negustori pe care negoțul cu grâne îi atrage aici. Ibraila este stațiunea carboanelor noastre imperiale, ale mesageriei din Marsilia. Se află aici o bursă, o sală de spectacole, magazii de cereale în port și toate stabilimentele de utilitate și de lux cu care trebuie să fie înzestrat un important centru comercial. **Dacă am avea un sfat de dat acesta ar fi de a se face din Brăila capitala Principatelor**” (Georges Le Cler , „La Moldo - Valachie”, 1866).

- Timp de o sută de ani, despre Brăila se vorbea în termeni superlativi, fiind, pe rând, „**podoabă a Dunării muntene**”, „**cel dintâi port român**”, „**oraș de mână întâia în Regatul Român**”, „**primul port de export al țării**”...

Erau vremuri ca-n povești, când „la nunți și zăiafeturi vătăfii atârnavu bumăști (vechi bancnote de 1000 de lei – n.n.) la urechile cailor sau aprindeau, prin cârciumi și cafenele, țigări cu hârtii de câte o mie de lei” (Petre Pintilie) iar hamalii dormitau cu ziarul deasupra capetelor, având scris pe talpă: „Făr-un pol nu mă deranja”. **Se dusesse vorba că brăilenii iubeau, deopotrivă, pe Mercur, pe Bachus, pe Thalia, pe Euterpe** (Stanca Bounegru).

Unde sunt așadar zăpezile de odinioară?

Stradele Portului

Roma sau Iașiul sunt așezate pe șapte coline. Brăila, pe un pisc, pe un promontoriu în care, în timp, s-au tăiat numeroase vaduri pentru a accede la Dunăre.

Utilizând termenii descrierii geografice, vom reține că aici Câmpia Brăilei formează o terasă, o zonă netedă ca o prispă prelungă, terminată abrupt spre Dunăre, deasupra unui versant numit **faleză**. **Spre Dunăre, fruntea terasei este fragmentată în numeroase văi, numite vaduri**, pe care s-a circulat din timpuri vechi. Numărul lor diferă de la cercetător la cercetător, variind între 9 și 19, în funcție de criteriile abordate. Cu toate că fruntea terasei pe faleză este consolidată cu un caroiș de beton, totuși, după ploi îndelungate și puternice (ca în iulie 2005), mai apar fenomene de eroziune accentuată. Să mai spunem că altitudinea terasei variază de la nord (Piscul Brăilei - 33m) la sud (Grădina Publică - 25m) și de la est spre vest (25 m pe faleză și 10 m în Lacu Dulce).

Uneori, natura însăși a concurat la tăierea vreunui vad, așa cum a făcut, în Brăilița, pârâul Bâsca, astăzi dispărut.

Primele vaduri le aflăm trasate în planul lui Berroczyń din 1834.

Să le enumerăm:

Vadul Lânăriei, de unde începe canalul colector, drept Strada Franceză.

Vadul Spitalului, din stânga Spitalului „Sf.Pantelimon”, unde altădată era depozit de lemne și unde, în iunie 2005, a fost amplasat circul.

Vadul Budurului începe din Strada Mormintelor, astăzi dispărută (paralelă cu Strada Călărași din Bd. Carol până în Strada Rahovei), aproximativ în Zona Fântânii Cinetice.

Vadul Sacagiilor/Vadul lui Petrescu, astăzi Strada Danubiului.

Vadul Pițipiului (fostă Strada Portului/Calea Dobrogei, astăzi Împăratul Traian) purta numele Cazinului Pițipiu, cazin care se afla pe locul unde s-a înălțat Palatul Generala, astăzi Flo-tila de la Dunăre.

Vadul Călugărului/Vadul Gloduros/Vadul lui Avasiotti (după numele proprietarului clădirii de la nr. 2) / **Vadul Belvedere**, în prelungirea Străzii Belvedere.

Vadul Schelei, în stânga Grădinii Publice.

Vadul Cazărmii din Strada Militară, astăzi maidan de aruncat gunoaie în care primele case par a se sprijini pe pietre din zidul vechi al cetății.

Vadul Pontonierilor/Vadul Sergent Tătaru din Strada Militară, pe dreapta morii Lichiardopol/ „Nicolae Bălcescu”, devenită proprietate gălățeană și falimentată.

Vadul Carantinei/Vadul Rizeriei între „Arestul preventiv” sau „Temnița orașului”, cum s-a numit pe timpuri Penitenciarul, și stânga morii Lichiardopol, drept Strada Unirii.

Vadul Olangeriei începe din Comorofca și merge spre port. Numele se trage probabil de la „producția” de cărămizi și olane, practică în zonă.

Vadul Catagaței/Vadul Catagațului

Vadul Ghecetului

Vadul Baldovinești...

Oficial, cu acest nume, în recente Coduri poștale, mai figurează doar patru străzi. **Cu sau fără nume, toate coboară în port, se scurg înspre port sau măcar la Dunăre.** Toate acestea au concurat la faima Brăilei de **prim vad comercial al Țării Românești**, așa cum, după afirmațiile lui Nicolae Iorga, prin privilegiul acordat negustorilor brașoveni în 1368, intenționa domnitorul Vlaicu Vodă Vladislav, în dauna altor vaduri.

Și fiecare vad are o poveste a lui. De ex., **Vadul lui Petrescu** după numele colonelului Constantin Petrescu (locuise la nr. 8), gratulat astfel ca fost primar și prefect într-un proces-verbal din 17 noiembrie 1864: „neobositul zel al prefectului și vechiului nostru concetățean”. **Vadul lui Petrescu era Vadul Sacagiilor**. De aici, sacagiii scoteau apa de băut, ce urma să fie vândută sau dată de pomană pentru sufletul morților, după obiceiul pământului.

O placă de pe zidul dinspre Dunăre al Agenției Navale - fosta căpitănie a portului - „a fost dezvelită în amintirea evenimentelor petrecute în anul 1848, când revoluționarii moldoveni, arestați și trimiși sub escortă, printre care și viitorul domnitor Al.I. Cuza, au reușit să fugă găsind sprijin în rândurile populației brăilene”. Dezvelirea a avut loc în 1973, la 125 de ani de la derularea evenimentului.

Cumpărând marinarii greci care trebuia să-i transporte din Galați la Măcin, revoluționarii debarcă la Brăila. Fugind de sub escortă, s-au refugiat la vice-consulul britanic, St. Vincent Lloyd, unde sunt descoperiți de către „poliția” locală. **Cuza a petrecut toată noaptea în biroul consulului iar dimineața, ascuns într-o saca, ar fi coborât pe Vadul Sacagiilor**. Ajuns în port, cu pașaport austriac obținut prin vice-consulul austriac Huber, a fost luat de o barcă și dus pe un vasul austriac „Frantz”. O lună mai târziu participa la Marea Adunare de la Blaj din luna mai 1848. În reconstituirea evenimentului, cu destule *ingrediente de vodevil*, arată Constantin Ardeleanu în art. *Exilarea revoluționarilor moldoveni și incidente de la Galați și Brăila*, p. 556, un rol deosebit l-au avut *pasiunea pentru alcool a colonelului Mișcenko, comandantul escortei, și vremea nefavorabilă vitregă* (o furtună mare care i-a aruncat lângă Brăila).

Vadul Catagaței este „sinonim” cu situl arheologic de la Brăilița, rezervație cu o dublă valoare: științifică și muzeistică. Acum 50 de ani, pe unde trece șoseaua spre Galați erau două

cărmidării și o linie ferată, înconjurate de bălțile create periodic de revărsările Dunării.

Între cele două foste cărmidării, de-a lungul Vadului Catagaței (azi redus la jalnicul aspect al unei râpe acoperite de clădirea unui motel) se află cele mai vechi dovezi de locuire a omului neolitic (Boian-Giulești, cca. 4000 a.Chr.). În aceeași zonă, există dovezi de locuire continuă până în evul mediu timpuriu (sec. X-XI).

Vadul Carantinei [Zona străzii de astăzi dinspre bulevardele Independenței și Al. I. Cuza, prin altitudine - 25 m și poziție strategică în fața Ghecetului turcesc era ocupată de spitalul civil, carantină și temniță). Un nume de neînțeles astăzi, dar care evocă o instituție prevăzută în tratatul de la Adrianopole. Numită până nu demult „George Enescu” de către vreun edil căruia i se păruse probabil un nume de rușine!

Tratatul de la Adrianopole, art. 5, alin. 8, prevedea dreptul guvernelor celor două principate de a stabili „nestingherit cordoane sanitare și carantine de-a lungul Dunării, și în altă parte în țară unde va fi nevoie de ele”, ale căror regulamente sanitare trebuie respectate de toți „străinii care ajung acolo”. În același spirit, Regulamentul Organic stabilea înființarea de carantine la marginea Dunării cu scopul de „a păzi Valahia de biciul năprasnicei boale a ciumei”. În cap. 4, art. 147 și cap. 6, se vorbește de Regulamentul Carantinelor și orânduirea a 3 carantine mari la Calafat, Giurgiu și Brăila, asigurarea pazei și controlul sanitar al echipajelor și călătorilor. Aici citim: *La marginea hotarului Valahiei, schelă mare, mai vârtos pentru corăbiile ce vin încărcate cu feluri de mărfuri turcești și evropinești și unul din cele mai înlesnitoare puncturi pentru scoaterea mărfurilor din țară. Drept aceia să se așeze într-acest loc o **Karantină Mare***. Pentru paza acestor carantine și cordoane sanitare se formau gărzi armate din soldați indigeni (*miliția națională*).

De fapt, instituția (prima instituție sanitară atestată do-

cumentar în județul Brăila), care continua, probabil, vechea carantină turcească, exista încă din anul 1830, primul medic al acesteia fiind Constantin Hepites. *Corăbiile/vasele*, odată ancorate, trebuiau să rămână în carantină timp de paisprezece zile pentru prevenirea epidemiilor. După expirarea termenului se eliberau bilete de carantină.

Iată un exemplu. *Certificat eliberat de „Carantina Brăilei”, 3 iunie 1830: după trecerea sorocului de carantină: patru zile(!), la cercetarea de către funcționarul sanitar, nu s-au găsit urme dubioase* (Nicolae Iorga, ***Din viața socială a Brăilei supt turci*** în *Din trecutul istoric...*, p. 14). Și încă unul: „Spiridon Măzărache ot Chefalonia vine de la Țarigrad cu cartea de botez, intrând în carantină de la cincisprezece iulie și împlinindu-se **termenul hotărât de paisprezece zile** s-au slobozit prin afumare și aerisire.” (28 iulie 1832, doctor C. Epites)

Termenul de paisprezece zile stabilit de puterea protectoare Rusia lovea în interesele economice ale Țării Românești, deoarece, după cum a arătat dr. Ionel Căndea, staționarea favoriza Odessa unde carantina dura 2-3 zile, grâul rusesc putându-se astfel vinde mai repede și cu profit mai mare. [**În 1835, director al Carantinei Brăila era Dumitrache Mala. În 1837, se vindeau la mezat clădirile vechii carantine.**]

Cel mai cunoscut vad, deși nu cu această calificare, este Împăratul Traian. În planul lui Berroczyń din 1834 nu era proiectat, existând însă alte două vaduri – al *Schelei* și altul ceva mai la dreapta, în zona străzii *Pietrei*. Pentru a se face legătura cu portul de la „rătundul” **Pieței Sf-ții Arhangheli cu portul/Dunărea**, s-a hotărât tăierea malului și dărâmarea caselor din perimetrul străzii, conform propunerii inginerului Andrei Covaci. Între casele demolate se află și aceea a domnului Costandin Vechilhargi, fost magistrat al orașului.

S-a numit inițial, **Vadul Pițipiului**, după numele Cazinului Pițipiu, cazin ce se afla pe locul unde s-a înălțat *Palatul Ge-*

nerala, astăzi sediul Flotilei de la Dunăre. S-a mai numit **strada Portului și Calea Dobrogei**, neaprobându-se denumirea de *Calea Virtutea Militară*, avansată în același context triumfalist al victoriei în Războiul de Independență.

Pe 10 Mai 1878 se aniversa proclamarea Independenței și ostașii învingători la Rahova, Plevna, Smârdan, Grivița și Vidin au defilat pe Podul Mogoșoaiei, proaspăt numit în cinstea lor „Calea Victoriei.” Echivalentul acesteia era la Brăila „Calea Dobrogei”.

14 noiembrie 1878. În ședința Consiliului Comunal Brăila din 18 octombrie 1878 se analizează propunerea consilierului D. Mărgăritărescu de a se ridica „două arcuri de triumf, unul la ambarcaderă (debarcader - n.n) și altul la Ghcet în dreptul său cu ocazia trecerii armatei de ocupare (sic!) în Dobrogea” și de a se numi „strada ce coboară în port la ambarcaderă, pe unde va trece armata ca suvenir pentru orașul nostru și pentru țara întreagă-Calea Virtutea Militară”.

Ideea era inspirată de evenimentele din 8 octombrie 1878 când, în București, pentru primirea în cinste și onoare a ostașilor români, la capătul Șoselei Kiseleff, fusese ridicat un Arc de Triumf pe sub care au trecut trupele având în frunte pe domnitorul Carol.

După deliberare, s-au hotărât următoarele măsuri pentru „solemnizarea trecerii armatei române în Dobrogea”: ridicarea unui arc de triumf la locul de îmbarcare și numirea străzii Portului de azi înainte „Calea Dobrogei”. Ultima propunere va deveni oficială câteva zile mai târziu, la 23 octombrie 1878, când „Carol I, prin grația lui Dumnezeu și voința națională, semnează următorul decret: actuala stradă a Portului va purta în viitor numirea de Calea Dobrogei”. S-a ridicat și un Arc de Triumf la „ambarcaderă”. Nu este cazul să ne întrebăm unde este, deoarece, ca și Arcul de Triumf din București din 1878, fusese construit din lemn și mucava. Cel din București fusese

refăcut în 1922 din lemn, stuc și paianță, pentru a fi inaugurat în forma actuală ca operă a arh. Petre Ionescu de-abia la 1 decembrie 1936.

Punctul III din hotărâre prevedea: „În caz când urbea noastră cu această ocaziune va fi onorată și cu prezența alteței sale regale, domnul, se va face toate onorurile de recepție”, ceea ce s-a și întâmplat pe data de 14 noiembrie 1878.

Pentru instaurarea administrației civile și militare românești în Dobrogea s-a constituit la Pitești o divizie condusă de generalul Anghelescu. Concentrată la Brăila pentru trecerea Dunării în Dobrogea pe un pod de pontoane, aceasta a fost trecută în revistă de către însuși **domnitorul Carol**, care **a dat următoarea proclamație:**

Soldați! Puterile Mari Europene, prin Tratatul de pace de la Berlin, au unit cu România Dobrogea, această veche posesiune a prinților noștri de mai înainte.

Azi veți pune piciorul pe acest pământ care devine din nou românesc, însă acum veți merge în Dobrogea, nu în calitate de cuceritori, ci de amici, ca frați ai locuitorilor care, de azi înainte, sunt concetățenii noștri. În această nouă Românie veți găsi o populațiune care în cea mai mare parte este deja românească. Însă veți găsi și locuitori de alt neam și alte credințe. Toți aceștia care devin membri ai statului român, au același drept la protecția mea și la dragostea noastră și a voastră!

Fiți în mijlocul noilor voștri concetățeni, ceea ce ați fost atât în timp de pace, cât și pe câmpul de onoare: MODEL de bravură și de disciplină, apărători ai drepturilor României și ante luptători ai legalității și ai civilizației Europei. Astfel vă cunoaște acum întreaga Europă și cu mândrie confirmăm aceasta.

Așadar, drum bun soldați și Dumnezeu să vă apere !

Trăiască România!

Data la Brăila la 14 noiembrie 1878.

Este o proclamație cu nimic mai prejos celei adresate de capul oștirii la trecerea pe un alt pod de pontoane la Zimnicea, urmare a telegramei marelui duce Nicolae, comandantul suprem al armatelor rusești, aflat în fața dezastrului: „Cauza creștinătății fiind în primejdie, treceți Dunărea în ce condiții vreți, dar treceți cât mai grabnic”.

Iată finalul apelului domnitorului Carol la trecerea Dunării în Bulgaria:

„Faceți dar să fâlfâie din nou, cu glorie, drapelul românesc pe câmpul de bătaie, unde strămoșii voștri au fost de secole întregi apărătorii legii și libertății. Înainte dar, ostașii României, înainte cu bărbăție și în curând vă veți întoarce la familiile voastre în țara voastră liberă prin voi înșivă, acoperiți de aplauzele întregii națiuni”.

Am făcut această lungă paranteză pentru a ne reaminti că, dacă războiul începuse prin trecerea în Bulgaria (deși nu trebuie să oitem nici data de 21 aprilie/3mai 1877, când, drept răspuns la bombardarea orașului, autoritățile au sechestrat 10 vase aflate în port sub pavilion otoman și nici scufundarea celui mai puternic monitor [în limba turcă - «duba»] turcesc *Seifi* la 12 mai 1877 de către șalupa *Rândunica*, sub comanda maiorului I. Murgescu), el s-a încheiat propriu-zis o dată cu luarea în stăpânire a Dobrogei, străvechea provincie Scythia Minor. Aceasta înseamnă acces pe 240 km la Marea Neagră, „singurul nostru prieten”, după memorabila formulare a lui Gheorghe I. Brătianu. Ca atare, **data de 14 noiembrie 1878 merită a fi celebrată alături de celelalte sărbători naționale**, după cum afirmă dl. maior Grigore Petre în revista *Brăila eroică*.

[O imagine mai cuprinzătoare a contribuției Brăilei la evoluția marinei militare se află la **Anexă.**]

Nu era prima prezență a Domnitorului la Dunărea brăileană: încă din anul 1866, la întoarcerea de la Constantinopol, unde i se înmânase firmanul și se recunoscuse noua

constituție, pentru cunoașterea pe viu a țării, făcuse o călătorie de-a lungul malului românesc al Dunării, poposind la Brăila (de la ora 10 seara 1/13 noiembrie până la 9 dimineața 3/15 noiembrie), unde a fost primit de către autorități și populație sărbătorește, așa cum citim din *Memoriile Regelui Carol I al României (de un martor ocular)*, volumul 3, București, f. a., p. 6-10 (apud Toader Buculei, *Istoria modernă a orașului Brăila*, ed. cit., p.79):

Prințul se imbarcă pe la orele 10 (din Oltenița - n.n.) și ajunge seara la Brăila, unde i se face o primire strălucită... După TE DEUM, masa de gală, după care nelipsitul conduct de torțe: orașul întreg pare în mișcare.

Brăila e un oraș comercial important (30000 locuitori), cel mai important port pentru exportul de grâne din Valachia; corăbii din toate țările lumii așteaptă aici să se încarce...

Prințul vizitează și aici, ca pretutindeni, toate instituțiunile publice, cazarma, spitalul, școalele, penitenciarul, multe biserici, precum și marile hambare de lemn pentru grâne și câteva mori; pe partea de către uscat a orașului se află un număr nesfârșit de mori de vânt...

Pe la 12 ore, prințul primește corpul consular, apoi vizitează grădina publică și portul. Seara dă o masă tuturor notabilităților orașului și privește apoi la iluminatie. Îmbulzeala pe stradă era așa de mare, încât uneori nu putea să înainteze.

Alte prezențe, tot în port: **oct. 1880, 30 sept. 1893, mai 1904.**

Să mai amintim de **Vadul Ghecet**, deoarece încă din neolitic „străbrăilenii” au privit spre Dunăre, spre „Ghecet”, dat fiind situarea lui la confluența celor două brațe ale Dunării. După 1828, au privit iar la Ghecet (devenit acum toponimic), deoarece turcii creaseră aici un punct de observație și de supraveghere, tc. *geçit* însemnând „vad, trecere” (sens propriu), dar înțeles și ca „strajă, santinelă” (sens figurat), având în vedere poziția sa

strategică. Astăzi, Ghecet se cheamă Smârdanul Nou, în amintirea faptelor eroice din Războiul de Independență și a torpilării monitorului turcesc „Seifi”, evocate și de un monument, amplasat nu departe de malul Dunării. Pe aici se face trecerea cu bacul în Dobrogea. Și tot pe aici brăilenii visează că se va face podul peste Dunăre...

Ce a fost în 1834 aflăm mai întâi din **planul lui Berroczy**: instituții portuare (vamă, carantină și vorbitor, cam în stânga Căpităniei, un pasaj lung - „couloir” pentru acostarea vaselor), dar și utilități comerciale: magazii de cereale și de pescărie, aproximativ pe locul unde se găsesc și astăzi. În planurile ulterioare găsim către chei amplasate două piețe: **Piața Deputațiunii** (în stânga Căpităniei) și **Piața Portului** (în dreapta acesteia), mărginite înspre oraș de o **stradă** cu denumiri diferite de-a lungul timpului: **Debarcaderului/Cheiului/ Portului/ Fața Portului**, azi **Anghel Saligny**.

Planurile C.S. Budeanu (1883) și Dufour (1898), ingineri șefi ai urbei, consemnează înspre Grădina Publică - **Str. Malului**. Urmează apoi șase rânduri de magazii cu cele 5 linii de cale ferată: **Productelor** (linia a V-a, cu numerele 1-53 și 2-63); **Mare** (linia a IV-a, cu numerele 1-51; 2-68); **Magaziilor** cu numerele 1-27 (pe care se aflau 14 magazii); 2-20 (10 magazii); **Mărfurilor (Mărfilor)** cu numerele 1-11; 2-4 și **Misitiilor** sau **Samsarilor** care începea din str. Împăratul Traian și mergea în prelungire spre Docuri, cu numerele 2-34. Astăzi, pe aceleași amplasamente, aflăm denumirile **Mercur, Mare, Ancorei, Anghel Saligny, Zona liberă - perimetrul III și Debarcaderului**. Toate numele sunt motivate, inclusiv cel de **Mercur**, care, pe lângă alte atribuții (curier al zeilor, deținător al secretelor legate de astrologie), o avea și pe aceea de zeu al comerțului (patron al hoților!), din familia sa lexicală făcând parte termeni ca: **merceologie, mercurial, mercerie** sau **marketing**.

Centrul afacerilor din port îl constituia strada **Misitiilor**

sau a **Samsarilor**, termeni care necesită apelul la dicționare.

Misit (din ngr.) - persoană care mijlocește o tranzacție comercială, intermediar, samsar

Misitie - ocupația misitului

Samsar (din tc./bg.) - mijlocitor în afaceri negustorești, misit

Samsarlâc (din tc.) - îndeletnicirea samsarului

Să poposim deci în strada Misitiilor pe urmele francezului André Bellessort (*La Roumanie contemporaine, Paris, 1904*). [N.B. André Belesort făcuse o călătorie de studii în România și Suedia la inițiativa lui Ferdinand Brunetière, director al publicației *Revue des Deux Mondes* (1894-1904)].

Strada curtierilor de Bursă (curtier - mijlocitor care se ocupă cu negocierea operațiilor de bursă - n.n), *o mică stradelă paralelă cu cheiul portului. De multe ori, orașele au fost comparate cu furnicarele; însă nicăieri comparația nu este mai exactă ca la Brăila, atât este activitatea de ordonată și fără zgomot. Mai mult de 1500 vagoane așteaptă în gară și sunt în câteva ore repartizate și dirijate pe cele cinci linii de garaj, deservind magaziile marilor comisionari de cereale [...]*

La orele 9, strada este plină de lume. Misiții oficiali, în număr de 14, sunt numiți de către Guvern, prin alegere dintre personagiile cu vază; ei se instalează apoi în mici biurouri, pe cari nu le-ar folosi cei mai săraci grânari (din Franța) nici pentru desfacerea ambalajelor. Câteva rafturi pe lângă pereți, cu talere și străchini, unde comisionarii de cereale își depun probele; aici grâul nostru va trebui să treacă examenul; aici voinicul Cottis, acest italian mai gras ca un olandez, și blondul venețian Zerman, cântărind grâul în mână, afirmă fără greșală din ce regiune provine și cât valorează [...]

Marii comisionari, Löwenthal, Dreyfus, Mendel, merg de la o strachină la alta, miros, cercetează și cântăresc aceste grâne, palide și împestrițate, făinoase sau lucioase, cu coji sau

*fără. Ei fac ceea ce se cheamă comparația boabelor: combină grânele care le sunt oferite ca să formeze calitatea exactă ce s-au angajat să furnizeze. Și când ei au găsit ceea ce le convine, și prețurile au fost tocmit, cumpărătorul, vânzătorul și curtierul se duc la vagoane și se asigură că marfa e conformă cu proba. Atunci cumpărătorul îi dă mâna vânzătorului și spune: **Sta bene.** Fie că târgul încheiat e de 10000 de franci, fie că e de 100000 de franci, acest simplu cuvânt e de ajuns. De altfel, neloialitatea ar fi urmată de o execuție, care nu le-ar permite să mai reapară în strada Misitiilor [...]*

E aproape ora 10, când comisionarii pot dispune încărcările grâului. Furnicarul se răspândește pe chei. Lumea nu numai că aleargă, ci zboară. Cărduri de mici căruțe, al căror jug înalt seamănă cu un cerc de butoi, se strâng în jurul vagoanelor. Toată munca se face cu brațele oamenilor. Cei două mii cinci sute de căruțași ai Brăilei abia ajung. Organizați în coloane și în echipe, sub supravegherea magazinerilor și sub comanda vătafilor, descarcă vagoanele. Acum e momentul când hamalii, acești muncitori prodigioși, intră în scenă și când exportatorul operează amestecul de grâne. V-ați aștepta să asistați la o transbordare obișnuită, vulgară, și iată un galop de acrobați. Căruțele s-au aranjat înaintea gurilor calei vaporului: hamalii își potriveșc fiecare sacul lor de o sută de kilograme și, cu spatele îndoit sub această greutate înfricoșătoare, ei aleargă în lungul unei scânduri a cărei elasticitate țipă. Ajunși la capătul extrem, cu aceeași scurtă mișcare de umăr, ca dansatorul care se mândrește și ca lăutarul care bate tactul, ei golesc cele o sută de kilograme în cala căscată și coboară pentru a se urca iarăși.

Misiții sau samsarii, intermediarii între vânzători și exportatori, erau în anii 1880 numai străini, ceea ce împiedica apariția unei puternice burghezii românești. Este momentul în care intervine în luptă **Ioan C. Lerescu**, un mare animator al Brăilei economice și culturale din a doua jumătate a veacului al

XIX-lea, *un liberal între liberali*, cum sună titlul tezei de doctorat în științe economice a profesorului Lucian V. Șaradici de la Universitatea din Bacău. Pe cartea lui de vizită putea să scrie doctor în științe politice și administrative la Liège, avocat în baroul brăilean, director și profesor în istoria comerțului și de economie politică la Gimnaziul Comercial *Carol I*, secretar al Camerei de Comerț locale, agent de schimb și mijlocitor oficial de cereale, ship-broker, redactor și director de ziar, publicist și literat. Pentru toate acestea, Colegiul Economic *Ion Ghica* l-a propus iar Consiliul Municipal a aprobat, declarându-l „Cetățean de Onoare post mortem” al Brăilei.

Cu argumente teoretice, dar și acțiuni practice, **Ioan C. Lerescu** va obține calitatea de „agent de schimb și samsar” prin decretul nr. 1236 din 6 iulie 1876 semnat de M.S. Domnul, **deschizând în misitii un oficiu de samsar de mărfi, adică de mijlocitor oficial de cereale, iar mai apoi un oficiu de samsar interpret și închirietor de corăbii (ship-broker), pe care le va închide în urma lipsei de sprijin din partea Ministerului Comerțului.** A murit sărac pe data de 18 decembrie 1895.

Să revenim la str. **Misitilor**, despre care **prof. Cornelia Miler** afirmă pe drept cuvânt: ***Orașul s-a constituit ca o prelungire a acestei lumi care s-a desfășurat pe o stradă***, considerată ***creierul acestui port.***

Aici, în forfota acestei străzi se află prosperitatea Brăilei. Aici, notează Nicu Carandino, „firmele făceau afaceri de miliarde, dar, din calcul, din avariție sau din dispreț, aveau sedii mizere”.

Astăzi, pare de neînțeles furnicarul prezent în ilustrata anexată la sfârșitul lucrării. Pasionată cercetătoare, profesoara Cornelia Miler reconstituie „ocupanții” celor câteva zeci de case:

Pe stânga e băcănia lui Antipa, apoi restaurantul lui Carsianos și cel al lui Gherasim Cutava. Urmează societatea

germană „Agromex” și clădirea construită de Naum. La parter se afla biroul de vămuiri al lui Constantin Teologul și lângă el biroul de misitii al lui Petrică Cristescu. La etaj se aflau birourile societății de navigație Kiriakide. Mai în fundul străzii se afla restaurantul lui Balci Cutava. Alături, 2-3 birouri până la colțul străzii unde se aflau birourile lui Cosac. După el, în capătul străzii era biroul de vămuire Hilel și Nițescu, apoi urmau magazine.

În dreapta, la nr. 2, în colț, la parter, se afla Cafeneaua lui Doriza; deasupra se aflau birourile lui Kiriakide fiul. La nr. 4 se aflau două agenții fluviale: D.D.S.G (austriacă) și M.F.T.R (maghiară). În același local își avea biroul o casă de cereale anglo-balcanică. La nr. 6 își avea sediul Casa de Cereale Granimex și urma apoi locul cel mai căutat **Café-Bursa**, al cărui proprietar este Nicolae Miliarisis (un local elegant unde se făcea risipă de oglinzi și pluș roșu). La etaj erau birourile firmei armatorului Andrei Draculis și alături birourile armatorilor frați Portolos. Urma în rând misitul de cereale Nicolau, după el misitiile de cereale ale lui Iancu Schwartz și Iona Schwartz, apoi a lui Iancu Chelaiditi. Alte câteva birouri de cerealiști și armatori o despărțeau de cafeneaua „Marea Britanie”, după care urma restaurantul lui Mandzasitanos. Deasupra restaurantului se aflau birourile lui Rudolf Sonino. Urma apoi, „Compania continentală”, o întreprindere de cereale cu capital belgian. Alături se afla biroul de asigurări de mărfuri Jacques Salmanovici iar lângă acesta se aflau birourile agenției maritime Francesco Barta Graedel. Capătul străzii (spre docuri) era ocupat de depozite de saci și cântare. (O lume dispărută - Brăila interbelică, lucrare în manuscris).

Iată o statistică din 1936 a societăților de pe această stradă și a numărului lor de salariați (notați după numele societății): Sodac, societate, 5; Balion et C-ie, societate, 3; Socerex, societate, 4; Banca Populară Sf. Trifan, 1; Societatea Furajul, 7; V. Nico-

lau, cerealist, 2; George Ciurea, cerealist, 7; I. Elias și M. Agent, societate, 3; N. Kiriakides, societate, 5; Cooperativa *Câmpia Dunării*, societate, 11; Moșt. defunctului I. Löbel, armator, 3; Contris Export, societate, 77; D.D.S.G., soc., 7; Societățile Unite de Navigație, 3; N. Milaresis, comerciant, 2; Salmanovici, soc., 47; Andrei Draculis, armator, 26; Bayerische Lloyd, soc., 2; A. Wechsler, armator, 9; Richard Stein, soc., 30; A. Wechsler și M. Klarsfeld, armator, 24; S. Leichter, armator, 2; F-ții Halpern, soc., 36; Societatea Ardeleană, 4; Jacques Halpern, soc., 4; Sali Zaharia, armator, 2; Depozit *Azuga*, 4 salariați.

Nu altfel prezintă strada Misitiilor scriitorul **Mircea Vasiliu** (op. cit, p. 18):

*Îngustă, cam cât se putea trece pe ea cu o trăsură, cu case multicolore, mai toate cu prăvălii la parter, străjuite de trotuare înguste, pavate cu plăci de tuf vulcanic, părea tot timpul sufocată de activitatea care îi reclama pe deplin denumirea. Aceasta era inima tranzacțiilor, locul marilor afaceri, unde aveau loc toate aranjamentele, din care multe dintre ele treceau de puțin pe lângă lege. În această ulicioară ce se pierdea printre șirul de case, până spre Docuri, se treceau milioanele dintr-un buzunar în altul, se stabileau prețurile la cereale pentru întreaga Europă, se trăgeau marile «tunuri», unde cei neatenți sau care nu erau pe «meserie», deveneau falimentari. **Strada Misitiilor era creierul comerțului brăilean, locul unde se școleau afaceriștii și unde își dădeau examenul începătorii** (subl. ns. M. I.). Această stradă iubită de unii și temută de alții, era adevărată bursă a mărfurilor, activitate vie și într-o continuă schimbare. Ce era bun, valabil astăzi, nu mai putea fi luat în seamă mâine. De aceea, activitatea din strada Misitiilor era permanentă, ziua și noaptea, existând mulți agenți care aveau ușile deschise oricând.*

Ieri, aici de vorbeau toate limbile pământului. Larmă asurzitoare și târguieli de tot felul. Astăzi, ruine și un chei

gol-goluț. De **bință, binți / babă, babale**, existente la fiecare **dană, pentru legat parâmele**, se mai leagă doar câte un **pon-ton...**

O descriere asemănătoare ne oferă **Ligia Naum**, art. cit., p. 7:

Coborând spre port, erau birourile marilor firme internaționale unde se încheiau afaceri de milioane și se decidea prețul grâului pentru Europa. În Misitii, auzeai ciripit de limbi străine: greacă, italiană, franceză, engleză, portugheză și chiar norvegiană. Căpitani de vase, marinari, misiți sau lichele, totul dădea o larmă continuă, toți se simțeau aici ca la ei acasă, căci aici era sufletul, pulsul activității portului.

Pe chei, un continuu du-te vino. Puzderie de șleपुरi, vase sub pavilion străin, cargouri ce încărcau cereale și diferite mărfuri. O forfotă ce deborda de mișcare și pitoresc, ce nu putea rezista tentației penelului unui îndrăgostit de culoare.

Fără Dunăre, Brăila ar fi un oraș oarecare..., notează profesorul **Ion Simionescu** în 1925, când comerțul era în declin, și descrierea îmbracă o undă de tristețe: **Magazii lângă magazii în rânduri paralele** (subl. ns. – I.M.), cu liniile de drum de fer ocupate de vagoane înțepenite aici cine știe de când. La un capăt al portului se înalță o moară, ca o clădire asiriană, prismatică, masivă (moara Likiardopoulos - n.n.) alătura de silozurile moderne, încăpătoare, acum însă fără viață. La celălalt capăt alte clădiri de mori, de fabrici, de cărămidării sistematice, izvoare de lesnicioasă îmbogățire. Pe dunga argintie a bătrânului fluviu, armata caicurilor - în batalioane de câte șase în șir - așteaptă în zadar să fie umplute cu rodul Bărăganului. Împrejurările au adus liniștea acolo unde în alte vremuri era forfota mușuroiului de furnici.

Vasile M. Sassu: De sus, de pe alee, vezi jos la rând, **armata magaziiilor** (subl. ns.) portului așteptând toamna, să vină recolta. Stau la rând militărește, unele dintre ele invalide

în urma războiului, iar cele valide de culoare închisă, acoperite cu olane fumurii, și toate la aceeași înălțime, cam de aceeași lungime.

Ele au cunoscut gloria Brăilei din trecut, plină de activitate, de bani, de petreceri, de mari bogătași.

Ele sunt mărturia tragediei de azi, când multe dintre ele așteaptă; anii trec și nici șobolanii nu le mai găsesc bune, fiindcă nu-i mai hrănesc. Printre unele a crescut iarba, necălcată de nimeni.

Mai la stânga e moara Likiardopol, cazarma grănicerilor de Dunăre, docurile, pescăria, bazinul de iarnă al vapoarelor.

Spre dreapta se vede gara debarcaderului, veselă, albă, cu acoperișul roșcat.

Pe malul Dunării trece o locomotivă repede, fluierând și aruncând fum, ca să mai dea puțină viață portului adormit.

Din când în când, toamna, se văd șiruri de căruțe cu un cal, încărcate bine cu saci, și cu căruțașul deasupra pe saci. Căruța merge încet, sună a plin.

Căruțașul înalt, voinic, e cunoscut în poveștile despre port, prin chefurile lui, rapida lui înflăcărare la băutură și dorința lui de ceartă, de bătaie, care nu arareori în Comorofca sau Brăilița se isprăvește cu o încăierare, la care se mânuiesc cuțitele și înjunghiatul rămâne într-un lac de sânge.

Dunărea bătrână, „Dunărea albastră” de la Viena, care cunoaște multe, vede multe, dar nu vorbește, curge agale, val după val, furioasă primăvara la dezgheț, liniștită și strălucitoare sub razele soarelui de vară, mohorâtă toamna, și ascunsă iarna sub podul de gheață, pe care trec oameni și căruțe la Ghecet.

Dunărea, care a fost martora începutului istoriei noastre, care ne cunoaște suferințele și nedreptățile ce ni s-au făcut, dar care nu le poate mărturisi și nu ne poate apăra.

Ancorate la mal, stau la rând într-o prietenie anormală pentru vremurile noastre, vapoare sub pavilioane diferite,

grecești, englezești, germane, franceze, italienești și românești. Numai în lumea vapoarelor se mai poate vedea această pașnică vecinătate. Stau ancorate la mal vapoare mari, vapoare mici de mărfuri, mixte sau de călători, remorchere, șlepurii, cu marile inițiale S.R.D. sau N.F.R.

Lumea catargelor e o pădure, fără viața frunzișului, dar cu păsărele, cu stegulețe și cu nădejdea că purtătoarele lor sunt aducătoare de bani. Printre ele se ridică coșuri groase, din care câteodată se înalță un nourăș fumuriu, care se apleacă pe o parte, luat de curentul apei. Printre ele zboară pescărușii.

Pe malul celălalt al Dunării, peste pânza lată de apă, se vede un plutitor tablou napolitan, pictat de oameni ce-și poartă toată casa și viața lor pe apă: șlepurile la rând, cu căsuța conducătorului la un capăt. Pe punte câțiva copii, o bucătărioară afară, cu lemne tăiate alături și o femeie care gătește. De-a lungul punții șlepulii, pe frânghii, stă toată rufăria familiei, colorată variat și mișcată de curent în voia lui, ca să mai dea parcă puțină viață peisajului liniștit.

Dincolo de pânza de apă lată, dar și mai lată în timp de inundații, se află plaja cu cabinele ei, apoi pădurea de sălcii, care se întinde în fundul tabloului până la estompații munțișori ai Dobrogei. Sălciile, la vreme de ape mari, par că plutesc pe imensa pânză de ape, care le scaldă până și frunzele din coroană.

Printre sălciile astea pleacă cu lotca lipovenii, cu cămăși roșii, cu bărbi mari, să pescuiască.

Aici printre sălcii a luat naștere legenda neînvinsului Terente, spaima fetelor, omul care trăia sub apă și respira printr-un fir de trestie.

În așteptarea vaporului care te duce la Ghecet sau pe Filipoi faci cunoștință cu strada **Misitilor**, unde se vântură comerțul de cereale și unde mișună lumea ca într-un vapor. Pe o altă stradă, între magazii, pe o mușama, năut sau grâu. În altă parte, o cafenea cu clienți de tot felul, cu farfuriile în mâini, sorb

cafeaua sau ceaiul și le umplu iar din ceașcă. Pe un scaun stă turcul cu bragă sau negustorul cu alune și așteaptă o altă cursă de vapor să mai facă vânzare. Vaporașul e tras la ponton. E așa de mic încât cu mâna peste bord atingi apa, care la lovirea de vas clipotește (lucr. cit., p. 15-17,19-20).

Theodor Constantin: În prelungirea străzii Mistiilor și până departe, până în apropierea Docurilor, se înșiră, pe mai multe rânduri, magaziile, asemenea unor nesfârșite și ciudate trenuri de marfă (subl. ns.). *Magaziile acestea au fost construite de către proprietarii lor – cerealiști - pe vremea când încă nu existau silozuri, pentru a adăposti în ele tot ceea ce producea binecuvântatul nostru pământ, începând cu grâul și sfârșind cu turtele de floarea-soarelui.*

Cohortele acestor foste magazii de cereale vorbesc despre epoca de glorie a portului nostru, când cerul era străpuns de sutele de catarge ale vaselor de tot felul, începând cu cele ale corăbiilor și sfârșind cu ale cargoboturilor.

Astăzi, aceste magazii sunt în cea mai mare parte goale, cu acoperișurile fără olane și pe jumătate putrezite, cu grinzile roase pe dinăuntru – atât cât mai au ce roade – de carii, cu dușumelele zdrumicate de dinții ascuțiți ai șobolanilor, mari cât niște mâțe.

Din loc în loc, șirurile de magazii se întrerup. Doi, trei pereți, arareori patru, între ele movile de moloz, acoperite cu bălării și puiandri de oțetari. Cu ani în urmă, înainte de Primul Război Mondial, în locul acestor dărâmături, se înălțau tot magazii, aidoma acestora care se mai văd astăzi și pe care vremea încă nu le-a colbuit. Au zburat însă zepelinele nemțești și au lăsat bombe. Unele au căzut în apă, fără să producă pagube, altele pe chei, distrugând caldarâmul iar altele, din întâmplare, au nimerit magaziile, dărâmându-le. (Fiul lui Monte Cristo, Ed. Adevărul Holding, București, 2008, p. 145).

În dosarul 62/1931, fond SH, sunt notate câteva dintre

acestea cu număr, linia de garaj și proprietarul: 1, II, Banca Comercială; 17, II, E. Focșăneanu; 7, II, Grigore Chirițescu; II, Vladimir Grigorescu; II, Banca Italiană; II, Banca Crisoveloni; 21, III, Casa Zalmanovici; 39, IV, I. Drucker; 52, IV, Ivanciu Ionescu; 10, IV, Gheorghe Ciurea; 26, IV, Banca Moldovei; 37, IV, Banca Agricolă; 36 și 40, V, Frații Vender; 62, V, Banca Comercială; 25, VI, R. Sonino; VII, Banca Marmorosch Blank; VII, C.F. Hildebrand SAR. La linia a V-a sunt trecuți D. Iorgulescu, Al. Ghiorgopol, Petre N. Ionescu, Casa Zalmanovici și Compania Continentală de Export.

Odinioară, Studiourile Cinematografice Bufta își manifestaseră intenția de a le cumpăra. Aici și în zona Căpităniei până în Docuri s-au turnat secvențial filmele cu subiect local „Codin” și „Terente, regele bălților”.

Să mai amintim, în acest context de linia de tramvai. Pe platforma portului circula tramvaiul electric (linie simplă cu macaz pentru încrucișare între Bd. Carol și Plevnei, ca și pe str. Regală): traseul începea la cimitirul Sf. Constantin, cobora în port pe str. Danubiului și întorcea la Docuri, de unde vapoarașul te ducea la Ghecet. La Valeriu Avramescu, Centru-Docuri: în linie dublă pe str. Călărași, str. Danubiului și Fața Portului până la fosta magazie CFR port iar de aici, în linie simplă, până la Docuri.

Agenții de vapoare (maritime și fluviale) - Societăți de navigațiune

Str. Împăratul Traian

Nr. 2 - Gattorno L. & Co./Agenția de vapoare Gattorno SAR pentru transporturi maritime și terestre. Administrator delegat: Adrian Gattorno, directori: Iani Zervo și dr. E. Biro.

Lloydul Maritim Român S.A.

Società Italiana dá Servizi Maritimi - Agenția Gattorno & Co

Nr. 6 - Navigația Română - Societate Anonimă de navigație pe Dunăre și mare. Capital social - 20000000 lei. Capital inițial deplin vărsat - 6000000 lei. Transporturi pe apă și combinate. Șantier de construcțiuni și reparațiuni navale și mecanice. Turnătorie de bronz și fontă. Direcțiunea: Brăila, Împăratul Traian Nr. 6.

Wender & Co., agenție de asigurări

Nr. 7 - S. Solomonidis & Co. Agence - Commission. Execută transporturi pe Prut, Dunăre și Mare. Barcă cu motor *Victoire* și *Volonté*; barcă cu aburi *Vaillance*; remorcher de mare *Reliance*.

Nr. 8 - Palatul Generala

Casa Societății de Asigurări Generala (1910) e un imobil solid de 1900 mp, cu subsol, parter, două etaje și 100 de încăperi. Zidurile sunt placate cu piatră artificială. Arhitect - Maugsch, constructor - L. Segatti. Destinația: instituții, firme, agenții. În timpul Războiului de Reîntregire, a fost la început spital de răniți iar mai apoi sediul comandamentului de ocupație german, strada, în traducerea limbii ocupantului, numindu-se *Kaiser Trajan Strasse*. După cel de-al doilea război, Comandamentul sovietic. Mult timp, aici a fost Policlinica teritorială. Din 1980, sediul Brigăzii Fluviale, devenită în 1995, Flotila de Dunăre.

În cele 100 de încăperi, își aveau sediul numeroase societăți.

Anagnoste George

Iosef M. Brociner. Casă de expediție autorizată de onor. Minister de Finanțe. Brăila. Expedițiuni maritime, fluviale și terestre. Vămuiri, Transitări și Transbordări. Consignațiuni și Comision. Prețuri a Forfait pentru orice localitate din țară și străinătate. Sucursale: Galați, Cernăuți.

Ed. Fanciotti & Co. Societate în nume colectiv. Agenție maritimă. Asigurări. Comisariat de avarii. Șlepuri și remorchere.

Import. Cărbuni etc. Brăila-Galați-Sulina

Fanciotti Ernest, idem

Fanciotti Eugen, idem

Goldenberg I., agenție maritimă

Mastersohn Friedrich I.

Theodorescu Anton, agenție maritimă

Societatea de Transport Fluvio-Maritim, Împăratul

Traian 25

Muller H.W. - Împăratul Traian 44

Theodoridi A. & Co. Societate în nume colectiv. Brăila.

Sucursale: București-Galați-Constanța-Constantinopol. Armatori. Agenție de vapoare. Depozite de cărbuni. Reprezentanți generali pentru România ai Societății Lloyd Royal Belge Anversa (**Misitilor 24**). **Anton Theodoridi** era consulul Poloniei din 1931 (de zece ani).

Nautilus - Agenție Maritimă Internațională. Emilio Perussich & Carol Herzog. Navlosiri de vase maritime și fluviale pentru orice destinațiune. Expedițiuni și comisari de avarii etc. Centrala: Palatul Generala, Telefon 91/3. Sucursale în România: Galați, Sulina, Constanța, București. Sucursală în Italia: Genova.

Serviciul Maritim Român

S.R.D. - Societatea Anonimă Română de Navigațiune pe Dunăre. Capital social -lei 45000000, deplin vărsat - 30000000. Sediul: București, Strada Smârdan 13. Brăila, Strada Danubiului, 17. Agenții: Sulina, Vâlcov, Chilia Nouă, Ismail, Reni, Galați, Brăila, Cernavodă, Oltenița, Giurgiu, T. Măgurele, Calafat, T. Severin și Viena. Dispunând de un mare parc de șleपुरi, tancuri, remorchere de Dunăre și mare, cum și elevatoare pentru transbordarea cerealelor, angajează orice transporturi de cereale, lemnărie, fierărie, piatră, orice fel de marfă în general, cum și țigete și derivatele lui. Curse zilnice de pasageri și colete – mărfuri de mare viteză de la Brăila la Vâlcov cu vase de pasageri, tarife reduse. Curse rapide și regulate de colete-mărfuri de la Galați-

Brăila la Cernavodă, Silistra, Oltenița, Giurgiu și vice-versa cu șleपुरi și vapoare de mărfuri. Tarife reduse. Magazine pentru depozitare de mărfuri la toate agențiile în condițiuni avantajoase.

Société de Navigation Danubienne. S.N.D. Gérance de la Marine Française. Siège Social: Paris, 8 Rue Vignon. Direction Generale: Brăila. Adresse télégraphique : DANUBIENAD. Agences: Sulina, Galatz, Giurgiu, Rusciuk, Lom-Palanka, Severin, Belgrade, Constantinople. Correspondants dans tous les ports du Danube. Transports par Fleuve et par Mer, par Chalands et Remorqueurs, par Tanks speciaux pour petroles et dérivés.

Georgiacadis Anacreonte

Wm. H. Muller & Co.

Ultima clădire poartă numărul 38 și are înscris pe fronton anul 1895. Ar fi aparținut grecului Nicu Dimopoulos. Sus, era o agenție de vapoare iar la parter, depozit de cereale. În urma falimentului, imobilul a intrat în posesia statului. În timpul ultimului război mondial a fost Consulatul german. Astăzi, spațiul de la etaj, în care a funcționat Agenția *Navrom* Constanța, a fost cumpărat în 2004 de la Direcția Servicii Publice de către S.C. Vilcon S.R.L. iar cel de la parter - restaurantul speluncă *Marinarul* a devenit un local modern, cu un nume celebru - *Popeye Marinarul*.

NAVLOMAR a fost numele impunătoarei construcții (parter+6 etaje) care încheie drumul pe partea stângă, cum cobori spre Dunăre. *Numele* înscris pe verticala câtorva etaje a fost dat jos de noul proprietar, și, oricum, ar fi rămas o necunoscută pentru cei mai mulți trecători, brăileni sau nu.

Substantiv compus: *navlo* + *mar* (*itim*):

- *navlu*, *navluri*, s.n. Chirie plătită pentru folosirea unui vas de transport (aparținând unui proprietar particular); costul transportului pe apă al persoanelor sau al mărfurilor; în forma *navlon* - taxa care se percepea în țările române pentru transportul pe Dunăre. Din ngr. *návlon*

- *navlosi, navlolesc*, vb. IV, tranzitiv - a închiria un vas de transport (aparținând unui proprietar particular). Din ngr. *en-ávlosa* (aorist al lui *návlonos*).

O explicație mai detaliată aflăm într-un dicționar cu termeni de specialitate (*navlosire* - totalitatea operațiilor de închiriere a unei nave, care se materializează într-un contract cunoscut sub denumirea de *charter party*. Prin contractul de navlosire, utilizat pentru transportul cu nave care nu au un orar și itinerar stabilit dinainte, armatorul navlosant se obligă, în schimbul unui preț, navlul, să pună nava la dispoziția navlositorului. Aflăm în dicționar, dar nu și la Brăila, unde a dispărut acest martor al unui comerț înfloritor, nu doar în trecut, ci și în timpul defunctului regim, ceea ce a determinat ridicarea unei construcții monumentale, cu parter și șase etaje. La parter se aflau shop-uri, la etajul I - birouri, la II - sală de conferințe și de protocol, urmate de garsoniere pentru cazare. În spate, depozite pentru aprovizionarea vaselor, dar și pentru comercializarea unor produse, Navlomar Brăila, în spiritul vremii, devenind dealer pentru întreaga țară al țigărilor *Rothmans* și al uleiului *Castrol*.

Ctitorul acestei construcții a fost Nicu Stănciulescu, angajat al Navlomarului, subordonat Ministerului Comerțului Exterior și Ministerului Transporturilor, din anul 1962. A urcat treaptă cu treaptă, ajungând șef de agenție în 1973, cu o sută de salariați înainte de falimentare, care realizau agenturarea navelor românești și străine ca reprezentanți ai armatorilor: aprovizionarea vaselor, revizia acestora la sosire și plecare, viza pașapoartelor, rezolvând, la nevoie, chiar problemele personale ale marinarilor - boli, nașteri, decese. Prin Brăila, se exportau mărfuri românești: oțeluri, laminate, aluminiu de la Slatina, cherestea, cereale, mărfuri generale, și se asigura tranzitul unor mărfuri (ciment, fosfați etc.) de pe șleपुरi din Cehoslovacia sau Germania pe vapoare.

Pentru toate acestea agenția avea nevoie de o clădire,

care depășise prin proporții agențiile din Constanța sau Galați. Era o creație a Brăilei: proiectant I.P.J. Brăila, director-arh. Nicolae Mitroi; constructor - I.C.M.J și T.C. IND Brăila. Avea nevoie pentru a navlosi cele 20-25 de nave de 5000 și 10000 tdw, care ancorau pe zi, spre deosebire de azi, cu doar una pe lună.

Din păcate, după privatizarea prin MEBO în anii 1992-1993, a urmat declinul și falimentul, clădirea fiind cumpărată de un investitor turc, care a deschis o fabrică de confecții - *Solo Textil*.

Str. Fața Portului

Nr. 9 – Milliaressi & Rosenberg – Antrepriză pentru încărcarea și descărcarea vapoarelor

Nr. 15 - Avgherinos G. Socrates

Hirschfeld Friedrich

Nr. 16 - Agence Commerciale et Maritime Française du Danube Vuccino & Boscoff. Centrale: Braila. Succursale: Galatz. Agences: Sulina, Constantza, Reni, Ismail, Kilia. Affretements, consignations et expeditions.

[Un cazier din dosarul 3/1950 ne oferă următoarele date: Clădirea SFND - Societatea Franceză de Navigație Dunăreană, intrare prin Fața Portului nr. 17 și Str. Danubiului. A fost proprietatea lui Ion Gabor. Cumpărată la 22 nov. 1920 de către Jack Vuccino și Mihail Boscoff și aceștia au închiriat-o SFND-ului. Azi, naționalizată, folosită de postul de poliție TAB. La parter avea 6 camere a 5/7 m iar la etaj 8 camere a 3,5-4,5/5-6 m. Mai avea 4 holuri și 2 closete.]

Nr. 17 - Lloyd Triestino

Constantin Boicekofski. Birou de Expedițiuni și Vămuiri. Brăila.

Nr. 36 - Soc. Atlantica

Aliprantis A.Const.

Charles Eduard

Draculis Gr.

Kiriakides N.Gr.

Fraissinet & Co., repr. Vuccino-Marc & fils S-sori, Jacques et Ch. Vuccino

Marc Vuccino & fils, J. & Ch. Vuccino Successeurs.

Braila (centrale), Galatz, Sulina, Constantza, Bucurest. Agents Generaux de la Compagne *Fraissinet*. Agents de la Compagne des Messageries Maritimes. Commissaires d'avaries generaux en Roumanie. Des Comites d'Assureurs Maritime de France, d'Anvers etc.

Agence Commerciale et Maritime Française du Danube Vuccino & Boscoff. Centrale: Braila. Succursale: Galatz. Agences: Sulina, Constantza, Reni, Ismail, Kilia. Affretements, consignations et expéditions.

Societatea anonimă română Watson & Youell. Agenți ai Lloydului englez și (ai) celor mai importante societăți de asigurare străine. Agenție de vapoare. Expedițiuni, vămui, înmagazinări.

Frații Pantely. Proprietar Lucian I. St. Pantely. Import - export. Expedițiuni - Vămui - Deposite. Comission, Mărfuri și Cereale, Cumpărări și Închirieri de vase fluviale, magazii etc. Centrala: Brăila, str. Misitiei no.7, sucursala: Galați. Corespondenți: București, Oltenița, Constanța, Kișinău, Cetatea Albă.

Fosta Gară fluvială, monument istoric, poziția 109, 1906-1907. Pe fațada clădirii se află o placă de marmură, 60x40 cm, cu următorul text: *Această placă a fost dezvelită în amintirea evenimentelor petrecute în anul 1848, când revoluționarii moldoveni, arestați și trimiși sub escortă, printre care și viitorul domnitor Al. I. Cuza, au reușit să fugă găsind sprijin în rândurile populației brăilene.* S-a ridicat pe locul fostului hangar al Agenției N.F.R., demolat între 10-31 iulie 1906, lucrările la

Gara Fluvială fiind conduse de arhitectul V. Hălăceanu. Construcția, în stil românesc, va fi inaugurată pe 8 februarie 1909.

Pe strada Fața Portului, la nr. 15, funcționau Școlile comerciale de băieți, inferioară și superioară, care, prin unificare, vor da naștere Liceului Comercial de băieți, cel de fete fiind, la început, în *Casa cu lei* de pe G-ral Praporgescu (azi, Grădinii Publice) iar mai apoi, pe Bd. Cuza, în apropiere de Fabrica de biscuiți.

Nr. 17 - Rapid. Birou de expedițiuni, vămuri, import-export și consignații. **Constantin Boicekofski.**

Nr. 34 - D. G. Vultepsis, telefon 65/2. Centrala: Brăila, sucursale: Corabia, Slobozia, Urziceni. Mare depozit de saci, cântare, țoiuri, pânzărie, mușamale, sfoară *Manila* etc. Mare depozit de mașini de cusut marca *Adler* și *Singer*. Agentură, commission.

Moara Violatos, str. Anghel Saligny nr. 1A, Fața Portului nr. 1 dimpreună cu uriașul coș, construite în 1898, figurează pe Lista Monumentelor Istorice, la poziția 108.

[Din tot ce a fost altădată, mai „rezistă” doar câteva clădiri. Între acestea, o clădire monumentală (la nr. 17), unde între anii 1995-2002 și-a aflat sediul Flotila Fluvială, mai apoi Schela de Petrol Extracție. Construită în perioada de glorie a portului brăilean, astăzi clădirea, aparținând Direcției Serviciilor Publice, părăsită, a ajuns o ruină.]

Ce timpuri, ce oameni! Datorită Portului, orașul era înfloritor și plin de viață. *Folosind criteriile proprii*, notează Fănuș Neagu, *brăilenii pretindeau ca orașul lor este cel mai preferat după Capitală, fiindcă aici se consuma tot atâta șampanie cât în toată țara, avea femeile cele mai frumoase și mai elegante iar înmormântările respectabile erau acelea la care dricul era tras de 24 de cai; cât despre nunți ele reprezentau culmea rafinamentului, petrecăreții aprinzându-și țigările cu hârtii în valoare de 100 de lei aur.*

Cum-necum, portul a mers și în anii socialismului, dovadă clădirea Navlomar-ului. Din acele trecute vremuri, cele mai neplăcute amintiri se leagă de trecerile tovarășului, după defilarea de la București, către Deltă. Între *Marinarul* și Căpitănie se organiza o expoziție de produse agricole, frumoasă la vedere, iar ca spectatori erau adunați elevi din toate școlile orașului. Repetițiile durau trei zile, trecerea 5 minute. Pentru aterizarea elicopterului, se construisese o pistă specială iar pentru acostarea vasului prezidențial, un cheu special. Cheul și pista au rămas ca amintire palpabilă a realizărilor epocii de aur, ca și înscrisul de pe clădirea tipografiei, secție a Galațiului, vândută, reabilitată ca structură și așteptând vremuri mai bune pentru transformarea în hotel de lux sau în casă de toleranță. Înscrisul era *Ceaușescu și poporul*. S-a șters *Ceaușescu*, rămânând doar și poporul, ceea ce indica dorința paternalistă din zilele revoluției din decembrie, când, dat fiind... teroriștii din Insulă, se trăgea și pe Dunăre, tipografii și ziariștii lucrând în poziția culcat pentru a se feri de gloanțe. O altă filă de istorie o constituia munca patriotică, voluntar-obligatorie, care se întindea, uneori, dincolo de perioada practicii în producție, până la începutul lui noiembrie. Dacă nu se mergea în Insulă cu bacul pe la Stânca, treceai cu vasul *Tudor Vladimirescu* (cel cu care te plimbai la Galați, dus-întors, 9 lei biletul), de care s-a ales praful, ca de altfel de întreaga flotă românească.

Piața D. Ionescu

Nr. 11 - Brondelo Francisco

Crișan Michail

Nr. 16 bis - Galatis S. - Antrepriză pentru încărcarea și descărcarea vapoarelor

Macedonsky Victor Al.

Chaies R. Leon

Alte locații

Valienato Panaghi - Antrepriză pentru încărcarea și descărcarea vapoarelor - **Pietrei 9**

Embericos M. & Co. - Belvedere 1 / Fața Portului 16. Agenția avea ca domenii de activitate: export de cereale și import de cărbuni; linie regulată de mărfuri între Anglia - continent și Mediterana, la porturi din Marea Neagră și Dunăre; linie regulată transatlantică între Constanța-New York cu vapoare de lux și linie de pasageri Marsilia-Pireu-Salonic; reprezentanți generali ai Societăților de Navigație Byron Steamship Co LTD London (M. Embiricos) și National Steam Navigation. Despre puterea financiară a Casei Embiricos vorbește și astăzi *Casa Colecțiilor de artă/Centrul Cultural Nicăpetre*, str. Belvedere nr. 1, concepută de arhitectul Lazăr I. Predinger ca sediu al agenției și locuință a marelui armator.

Troianos Brothers / Frații Troianos & Co. Belvedere
/ Fața Portului 15-17

Schächter Lazăr - Bd. Al .I. Cuza 140

Spiro P. Vaglianatos. Armator și agent maritim. Sediul: Brăila, **Teatrului 1/4**, Sucursală: București

Frații Grödel - Oituz 8

Eduard Cohn - Florilor 34

Macry T. Jean - Roșie 4

Moor Anton -Vapoarelor 1

Dunărea - Societate Anonimă Română pentru Navigațiune Brăila. **Fondată 1900**. Capital social - lei 40000000, capital deplin vărsat - lei 15000000, rezerve și amortizări - lei 13387000. Posedă: Șlepurile pentru cereale, Tancuri pentru petrol, Ceamuri pentru lemne și pietre, Elevatoare pentru cereale, Remorchere fluviale. Asumă orice transport pe Dunăre. Birourile: Brăila, **Strada Vapoarelor No. 8/14 bis**

Margulies Bernard, Danubiului 17

Teodorescu Atanase, Danubiului 21

Lista armatorilor, în ordine alfabetică

(*Anuarul «Socec»* al României Mari, vol. II, 1923/1924, p. 75, confruntată cu lista din *Anuarul Brăila 1922*, p. 135-136), cu nume deja întâlnite, dar și cu multe nume noi, în special grecești, proprietari, poate, ai unei simple bărci, care însă nu le diminua cu nimic calitatea de *căpitan*.

Aftalion I. S. & co.	<i>Comunitatea Elenă din Brăila</i>
Alifantis A.	Constantinescu P.
Alifantis A. & Pogonis G.	Contoguris N. Gr.
Alifantis A. & Ventura S.	Cosmetto D.
Anagnosti N.	Costidis S.
Aninos G.	Curis P.
Antippa D.	Cutava G.
Antippa P. S.	Cutzudis E. A. Dr.
Arvanitis P.	<i>Dacia Româna, Soc. de</i>
Athanasovici R. P.	<i>Asigurări</i>
<i>Banca Brăilei</i>	Daniel Mich.
Buick L.	Dimissianos L.
Calantzis A. P.	Dimitropol I.
Calimcos A. Dem.	Draculis A.
Candiliotis N. & H.	Draculis A. G.
Cantacuzino G. I.	Draculis A. T. Moșt.
Carandino Chr. A.	Dreyfus L. & Comp.
Carandino N. G. S- sori	Dumitriu S.
Caravia H.	Fidelis G.
Caravia N. – S-sori	Filotti A.
Carusso C.	Frangopulo A.
Catzighers L.	Galiatzatos A.
Catzigheras N. P. moștenitori	Galiatzatos F. & L.
Cavadia D.	Garbis D. A.
Cavadia H.	<i>Generală. Soc. de Asigurări</i>
Celentis M.	Ghenciu P.
Cichini I. Moșt.	Grünberg Moise

Granaria. Soc. Italiană

Ivanoff Hagi Sima
 Kahane H.
 Kirschen A. moșt.
 Klarsfeld S.
 Landau L. M.
 Lewy D.
 Lichiardopulo, Frații
 Löbl Ioseph moștenitori
 Lucas I.
 Luchian E.
 Luldis G. N.
 Manaras E.
 Maniatis Ștef.
 Manubeiner Ana
Maritima, Soc. de navig.
 Marulis A.
 Mascas C.
 Matzouchis I. G.
 Mavrojani P.
 Melissaratos Frații
 Marulis A.
 Mascas C.
 Mendl B. Fratelli
 Mendl V. B.
 Müller W-me H. & CO.
Naționala Soc. de asig.
 Neofito Ghe.
 Otto Erich
 Pagulatos Frații
 Paraskakis P. D. moștenitori
 Passalacqua M.
 Pefanis L.
 Peirano Alfredo
 Penatzis T.
 Petrovici frații

Piero P. & S.
 Pillicas N.
 Pincas N.
 Pincas E.
 Pincas M. Alfred
 Pincas M. I.
 Pincas Marcus & Co.
 Plăvănescu M. D-
 Pnevmaticos E.
 Portolo G.
 Poulopol Ștef. moștenitori
 Roma N. P.
 Serivanos N.
 Sfaclo H. L.
 Simos G. M.
 Simsinovici Sol.
 Stathos Gr.A.
 Stathos N.A.
 Stathos P. A.
 Stratiotis M.
 Stratiotis N.
 Stratiotis P.
 Svorono M.
 Teodoroff G. moștenitori
 Theodorescu A.
 Troianos Frații
 Troianos P.Z.
 Troianos S.Z.
 Vaglianatos S. P.
 Valianatos S.
 Valeriano G.
 Ventura S. & I.
 Ventura V.
 Vlassopoulos E.
 Vretos N.
 Zamfirescu A. Z. & Y

Și la o lectură rapidă a listei reiese **disproporția zdrobitoare dintre alogeni și băștinași**. Ea era și mai evidentă la sfârșitul secolului pentru autorii *Marelui Dicționar Geografic al României*, vol. I, 1898, care consemnează pentru anul 1888 următoarele date: firme de export și import cereale - 10 românești și 51 străine; de agentură și comision - 1 românească și 9 străine; firme sociale de comision cereale - 3 rom., 51 - străine; agentură și comision - 4 rom., 7 str.; comision maritim - 3 str.; agentură de vapoare - 2 str., armatori - 2 străini. Același dicționar înregistrează existența următoarelor „consulate”: Austro-Ungaria, Turcia, Grecia, Anglita, Spania, Suedia-Norvegia, Olanda, Franța, Italia, Belgia, Rusia și Spania.

Plimbarea retrospectivă pe Împ. Traian nu se poate încheia fără repetarea unui adevăr neplăcut: **românii nu știu să facă comerț; românii sunt proști negustori**. La exemplul devenit clasic - numai prin vinderea clubului de la Uzinele Republica, olandezii și-au recuperat banii, se poate adăuga cel al PAL-lui. Oare câți bani se vor încasa prin vânzarea terenurilor din cartierul Fabricilor, de pe Bd. Dorobanți și de pe Împ. Traian? Înzecit, însutit și înmiit!

[În *Anuarul economic al Municipiului Brăila*, 1933, autor S. Semilian, descoperim un „tablou alfabetic al firmelor de cereale care au activat și care nu mai există astăzi”, care cuprinde nu mai puțin de 87 de nume, evident tot alogene! Peste 10 ani (v. Davidescu, op.cit., p. 55-56), se consemna existența a 36 de firme exportatoare de cereale, 22 case de comision de cereale, 13 birouri de expediție și vămire, 11 agenții de vapoare, 5 birouri de aprovizionare etc., toate trăind de pe urma comerțului de cereale. Dintre casele exportatoare de cereale din portul Brăila, cele mai importante sunt: *Louis Dreyfus & Co*, soc. în nume colectiv, sucursala brăileană datând din 1889; *Cen-*

trala cooperativă de import și export, 1929; Bunge SAR, 1930; George Ciurea, 1923; Sodac (Soc. Danubiană de Cereale SAR), 1931; Compania continentală de export, 1922; Exportul cerealelor SAR, înființată la 1 iunie 1937. Anii de înființare a acestor societăți, în comparație cu listele anterioare, dovedesc mobilitatea domeniului, firmele apărând și dispărând, dar și un mediu de afaceri prosper în ciuda „regresului” față de perioada dinainte de război. Tot în 1937, activau 3 societăți de navigație: NFR - Navigațiunea Fluvială Română, 1895; SFND - Société Française de Navigation Danubienne, 1921; SRD 1914, înființată cu sprijinul lui Vintilă I.C. Brătianu și următoarele agenții de vapoare: Agențiile de Vapoare Unite, SAR, 1933; Agenția SMR - Serviciul Mariotim Român, 1895; George Besi Fii; Gattorno SAR, 1857, cea mai veche agenție maritimă din Brăila; Intercontinentala Maritima SAR, agenția generală a companiei Achille Lauro din Napoli; Theodoridi SAR, 1900; A. Dracoulis; Watson & Youell; F. Bartha & Co.; George Kiriakides; G.Z. Troianos, agenția liniei Embiricos.]

Adăugăm acestei liste, ca **Anexă**, o alta cuprinzând toate bastimentele înscrise în portul Brăila în «Anuarul Dunărei», 1930.

Căpitănia

Prin Tratatul de Adrianopol s-au desființat raialele (Brăila, Turnu și Giurgiu), comerțul și navigația pe Dunăre au fost declarate libere iar Marea Neagră a încetat să mai fie „lac turcesc”. În acest context, portul Brăila devine un important nod de comunicație fluvială. Afluența de nave fluviale și, mai apoi, maritime, a căror acostare și staționare în acvatoriul zonei portuare trebuia dirijată, prevenția sanitară, organizarea operațiilor de încărcare-descărcare, alimentarea cu combustibil și diverse materiale, achitarea unor taxe de ancoraj și de cheiaj, necesitatea guvernului Țării Românești de a controla tot ce se petrece în schelele (porturile) principale de „exportarisire și importarisire”, între care Brăila ocupa primul loc, și de a-și impune „pravilniceștile” reguli pe teritoriul său au determinat crearea unui organism, care, în timp, a primit denumirea de „Căpitănia portului”.

Instituția a ființat încă din 1832 ca urmare a prevederilor Tratatului de la Adrianopol din 2/14 sept. 1829 privitor la constituirea „străjii pământene” sau a „miliției naționale”, în cadrul căreia au apărut primele formațiuni de marină (*păzitorii de apă*), și a Regulamentului Organic care preciza *faptul că slujba pe apă a liniei Dunării se va împlini cu 18 caice înarmate, orânduite fiecare dintrânsele de un ofițer și opt vâslași pentru Muntenia și opt caice pentru Moldova (Regulamentul Organic al Valahiei și Moldovei..*

Ca reprezentanți ai autorității statale au fost instituți **căpitanii de port**, doi în Țara Românească (Brăila și Giurgiu) și unul în Moldova (Galați). În martie 1833, în Muntenia s-au luat măsurile necesare pentru construirea a *12 caice trebuincioase pentru preumblarea soldaților străjeri pământești până la linia Dunării, pentru supraveghere între Vârciorova și Brăila.*

Căpitănia portului este menționată în Arhiva brăileană într-un prim document din anul 1832 prin care Comitetului carantinei era înștiințat de cumpărarea unei bărci noi pentru trebuințele căpitanului de port. Un an mai târziu, în 1833, Căpitănia solicita ocârmuirii județului o încăpere pentru vâslași și o altă locuință cu patru camere pentru căpitanul portului, oamenii căpităniei și cancelarie (apud Îndrumător..., ed. cit., p. 168). Aceasta avea menirea să supravegheze traficul fluvial și să inspecteze toate bastimentele din raza de acțiune.

Alte documente menționează numele unor căpitani: Băiescu, 1853; Nicolae Filodor (u), 1856-1866 [președintele Comitetului permanent al județului în 1872; deputat colegiul II în 1875; senator Colegiul II în 1884]; Constantin Diamandescu, 1871 și A. Vansaamu, 1882.

O listă din Registrul istoric al Căpităniei, consemnează:

1888-1891: Niculescu Alexandru, maior în marina militară

1891-1893: Barbieri Constantin, maior

1893-1894: Coandă Ion, maior

1894-1895: Eustațiu Sebastian, maior (mai târziu, amiral)

1895-1897: Popăvăț Paul, maior

1897-1900: Spiropol Ion, lt. comandor

1900-1904: Ponici Petre, lt. c-dor

1904-1908: Frunzărescu Angelo, lt. c-dor

1908-1914: Teodorescu Angelo, lt. c-dor

1914-1918: Negru Constantin, căpitan c-dor

1918-1919: Grecescu Dumitru, căp. c-dor

1919-1927: Mihuțu Triandafil, căp. c-dor (str. Galați nr. 17)

1928-1944: Vasilescu Alexandru, lt. c-dor (str. Teatrului nr. 5)

1944-1945: Tăutu Marcel, lt. c-dor

1945-1946: Constantinescu Ionel, lt. c-dor

1946-1947: Mihăilescu Ionel, inspector de poliție
1947-1949, 30. III: Dehalt Constantin, inspector
1949, 30.III-17. IX: Șerbănescu Ioan, inspector de navigație
1949-1951, 26. VI: Mărgărit Vasile, insp. de navig. (din 3 iulie 1951, la Oltenița)
1951-1955, 24.I: Pușcaci Marin, insp. de navig.
1955-1959, 01.XI: Agarici Constantin, căp. de port principal
1959-1969, 31. ian.: Georgescu Ștefan, căp. de port principal
1969, 01.II -1970, 30. XI: Spirea Theodor, căp. șef de port (>Tulcea)
1970, 01.XII-1996, 9. IX: Țuțuianu Nicolae, căp. șef de port (de la Tulcea)
1996-2004: Damian Tudorel, căpitan șef de port
2004 și în prezent: Brînză Vlăduț, capitan șef de port
Prezentăm cartea de vizită a trei dintre aceștia, cu o vechime de 13 și, respectiv, 25 de ani și cu o prezență activă la nivelul Inspectoratului Navigației Civile.

Alexandru Vasilescu

- autor al *Anuarului Dunărei* pe anul 1930
- Fond Căpitănia, inventar nr. 67 (Aici și-n continuare: **Căp.**) Dosar 2/1933. La 5 iulie 1933, propune Inspectoratului General ca și Căpităniile de port, singurele din cadrul regiei PCA care nu dau venituri, deși concură la administrația și exploatarea porturilor și căilor de comunicație pe apă, pentru că taxele ce se percep trec ca venituri la celelalte instituții ale Regiei, cum ar fi taxele de cheiaș și 0,5 % din valoarea mărfurilor. Concret, propune ca 1) taxa de pilotaj să nu mai vizeze doar bazinul docurilor, ci întregul port, majorându-se cu un leu taxa de registru

pentru vasele de mare și cu un leu tona de încărcământ pentru șleपुरi și ceamuri; 2) taxa de cheiaș încasată numai pentru vasele care operează încărcări sau descărcări fără să acosteze la cheu, să fie aplicată și vaselor care operează la ancoră, fiind redenumită „taxă de port” și 3) taxa de remorcare să fie efectuată nu doar de remorcherele de port, ci și de administrația Portului pentru salvări și deblocarea ghețurilor. Astfel, venitul de 170954 lei din anul 1932 ar crește cu câteva milioane de lei. O altă propunere, din 17 oct. 1933, prevedea perceperea de taxe pentru eliberarea de imprimate (rol de echipaj, 10 lei; permis de navigație, 10 lei; certificat de capacitate, 20 lei; carnet de muncitor, 20 lei; carnet de identitate, 30 lei). Aceasta va fi și aprobată, aducând importante venituri (v. tabel anul 1938).

- Două zile mai târziu, propune să se acorde diurne, ca la vamă, pentru prestarea activității în afara orelor de serviciu. Pe 24 oct. 1933, respinge cererea de autorizare a efectuării remorajelor în port cu un singur remorcher: BL Isar sub pavilion german. Respinge astfel cartelul dintre societățile DDSG sub pavilion austriac cu sediul la Viena, MFTR sub pavilion ungar cu sediul la Budapeste, Bayerischer Lloyd sub pavilion german cu sediul la Regensburg și SDG sub pavilion german cu sediul la München, deoarece societățile și armatorii particulare pot face manevrarea vaselor lor cu remorcherele lor proprii, oricare ar fi pavilionul.

- O altă propunere vizează extinderea razei de jurisdicțiune a Căpităniei portului Brăila pe întregul braț Măcin și pe Dunăre până la Cernavodă inclusiv, urmând ca aceasta să fie considerată și ca Inspectorat de navigațiune.

- În urma inițiativei sale, este însărcinat de Inspectoratul General al Navigațiunii să elaboreze proiectul pentru înființarea Societății de Economie, Credit și Ajutor a funcționarilor Inspectoratului General al Navigațiunii și Porturilor.

- Înaintează o propunere către Camera de Comerț în care

argumentează necesitatea procurării vaselor spărgătoare de gheață: *Sistarea navigațiunii prin pericolul de îngheț al Dunării cu repercusiuni dureroase asupra unei întregi populațiuni așezate pe malurile fluviului aduce incalculabile pagube pentru țară prin paralizarea traficului comercial pe această mare arteră de comunicație a României, a acestui „**chemin qui marche**”*. Urmează argumentarea: înghețul reprezintă o mare piedică ce se pune valorificării la timp util a recoltei, deoarece chiar dacă nu îngheață, cum se întâmplă în mulți ani, pericolul de îngheț numai face ca traficul navigației să fie întrerupt de la 15 decembrie la 15 martie, o perioadă când cererile sunt mai presante și prețurile mai mari. Sunt necesare 2 vase spărgătoare de gheață, care vor staționa iarna la Reni și Tulcea și, de îndată ce se vor ivi sloiuri pe Dunăre sau apele și temperatura sunt scăzute fiind pericol de îngheț, nu vor lăsa gheața să se prindă sau unde e prinsă să nu se îngroașe. Aceste remorchere puternice sunt de real folos și când vremea este caldă, dând pe 3 pagini exemple de utilizare a spărgătoarelor pe fluviile Bug, Nistru, Vistula, Elba, Necker sau Marea de Azov.

- În urma consultării Camerelor de Comerț, a Societăților de Navigație și a armatorilor particulari (SRD, „Dunărea”, P. Ghenciu, Spiru Dumitru și Daniel), trimite organelor superioare propuneri pentru modificarea/completarea Legii de organizare a Marinei Comerciale privitoare la actele de bord; normele cu privire la înscrierea vaselor mai mari sau mai mici de 10 tone registru, transcrieri, ținerea registrelor; condițiunile de funcționare și de siguranță a vaselor de mărfuri, de pasageri, de pescari, vase de servitudine etc.

- Propune, de asemenea, ca Oficiul de plasare a marinarilor și comitetul consultativ de plasare a acestora să funcționeze numai la Căpitănie.

- Căp. Dosar 5/1935 ia măsuri de rezervare a remorcărilor de port și a transbordărilor prin elevatoare flotante sub pa-

vilion național, în fața cartelului celor străine, în timp ce acelea românești șomau. Existau 29 elevatoare, proprietate a armatorilor particulari, din care numai 8 sub pavilion românesc (4 – proprietatea SRD și 4 – PCA). Trecuseră la pavilionul elen, pentru a nu fi obligate să îmbarce personal de naționalitate română. Alexandru Vasilescu acționa *avant la lettre* în spiritul Decretului Lege 4075 (Ministerul Aerului și Marinei) din 16 nov. 1939:

Carol al II-lea
Prin grația lui Dumnezeu și voința națională,
Rege al României,
La toți de față și viitori, sănătate

Art. 1. Se interzice înstrăinarea, sub orice formă, totală sau parțială, a vaselor de comerț de orice natură sau denumire, maritime sau fluviale, aflate sub pavilion român și care atrag schimbarea pavilionului național.

Triandafil Mihuțu

Căp. Dosar 1/1922, Cerere pentru trecerea la gradul următor, prin îndeplinirea condiției de vechime a Căpitanului Comandor Triandafil Mihuțu:

- în timpul războiului a comandat și evacuat portul Constanța
- în timpul războiului a comandat și evacuat portul Tulcea și garnizoana Tulcea, după a două retragere
- a comandat grupul IV de vase române în serviciul rus
- a servit la Statul Major al Comisariatului General al Basarabiei (general Văitoianu) și la acela al Corpului 5 de armată, în calitate de Inspector al Navigației pe Nistru. La Nistru, a suferit un accident de serviciu comandat, rămânând „beteag de brațul drept”
- a servit în Marina militară de la 1 iulie 1899 până la 1 apr. 1914

- grade militare: 1908 - Căpitan de port; 1916 - lt. comandor; 1917 - căpitan comandor
- Comandant militar al portului Brăila între 1 iulie 1919 - 1 ian. 1921
- [A fost șeful Inspectoratului General al Navigației și Porturilor – Galați între 1930-1933.]

Țuțuianu Nicolae (n. 19 august 1936, Tecuci. Absolvent Liceul „Sturza”, membru UTM, propus pentru Școala militară superioară de marină / Facultatea de Navigație „Mircea cel Bătrân” - prima promoție 1957 (63 studenți în anul I, 18 absolvenți, dintre care cu examen de stat - 12, jumătate fiind repartizați în marina civilă, care n-avea școală de specialitate, jumătate în marina militară). Locotenent, repartizat la Vedete torpiloare, Mangalia. Îmbolnăvindându-se, este transferat la Flotila de la Dunăre, Giurgiu (desființată în 1960). [1960-1966, Beiuș]. Între 1966-1970, căpitanul portului Tulcea. Din 1970 (în locul lui Theodor Spirea) și până la 9 septembrie 1996, când se pensionează, căpitan al portului Brăila. Cu nava „Codlea”, prima din seria navelor cu 4500 tdw produsă la Brăila, călătorie de studii în Anglia, unde cunoaște tehnicile moderne de paletizare, pachetizare etc. Între 1984-1988, conduce și Centrul de pregătire profesională pentru căpităniile de port, organizat la Brăila, datorită performanțelor obținute în activitatea de perfecționare a personalului Căpităniei. După pensionare, între 1996-2009, este director executiv al Asociației Armatorilor și Operatorilor Portuari Fluviali din România (AAPFR), Galați.

Fondul arhivistic al Căpităniei portului (inventar nr. 67) cuprinde documente din perioada 1915-1961. Documentele anterioare anului 1915, de fapt 1921, se pierduseră în timpul primului război mondial și al ocupației germane. O adresă din 3 nov. 1924 menționează: „Arhiva acestui oficiu a fost distrusă de trupele de ocupațiune”.

Sediu. Așa cum arăta ministrul de externe al României,

Vasile Boerescu, într-o corespondență din 27 ianuarie 1873, „cel dintâi local public, cea dintâi autoritate publică ce se prezintă unui străin îndată ce pune piciorul pe pământul nostru din partea dinspre Dunăre este Căpitănia portului” (apud E.O. Mocanu, op. cit., p.70). Vor trece însă 36 de ani până la realizarea unui edificiu reprezentativ în 1909.

În oct. 1862, Prefectura închiriasse două încăperi în casa fraților Cavadia spre a servi drept cancelarie Căpităniei. Odată cu crearea Docurilor (1892), Căpitănia a fost instalată în clădirea Administrației docurilor (existentă și astăzi) alături de celelalte servicii care concureau la buna desfășurare a activității acestora: vama, gara, poșta și telegraful, serviciul tehnic al portului.

La începutul secolului, agenția NFR funcționa într-un hangar, care nu mai corespundea intereselor portului, și la solicitarea direcției NFR se aprobă construirea unui local care să servească Agenției Fluviale NFR Brăila: birouri, case de bilete, sală de așteptare, restaurant, poliția portului, sector vama, căpitănia de port, la parter iar, la etaj, Serviciul Hidraulic - sectorul Brăila. Între 10-31 iulie 1906, vechiul hangar este demolat. În urma unei licitații (v. Panait Popescu, art. cit, pp. 110-111), ing. arh. V. Hălăceanu din Iași semnează contractul de construcție în valoare de 70000 lei, cu termen de execuție - 30 martie 1907. Din diferite motive, recepția provizorie s-a făcut la 8 febr. 1908 iar cea definitivă, după anul de garanție, la 7 aprilie 1909. Lucrările fuseseră avizate de ing. Anghel Saligny, directorul Serviciului Hidraulic din Ministerul Lucrărilor Publice, ing. I.T. Bădescu, șeful Diviziei a IV-a a Serv. Hidraulic Galați cu raza de jurisdicție Călărași-Tulcea și ing. Ion Vidrașcu (autorul primei hărți complete a Deltei Dunării), șeful Serv. Hidr. Brăila. Proiectul a avut în vedere caracteristicile fizice ale terenului de care a trebuit să se țină seama: consolidarea malului Dunării împotriva erodării în timp, drenajele clădirii în interior și a apelor pluviale de pe terenul înconjurător etc.

Inaugurarea oficială, eveniment de seamă din viața urbei, a fost salutăată de reprezentanții Ministerului Lucrărilor Publice și Comunicațiilor, directorii Serviciului Hidraulic și ai Navigațiunii Fluviale Române, Căpitanul Portului Brăila, lt. c-dor Teodorescu Mihai Angelo, autoritățile orașului și ale județului, consulii străini acreditați la Brăila, un numeros public. Edificiul a fost stropit cu agheasmă în cadrul serviciului religios oficiat de protoiereul orașului. A fost organizată o excursie pe Dunăre cu pasagerele NFR, „Principele Carol” și „Domnul Tudor”. Construcție în stil românesc, solidă, pe piloni de beton, clădirea a rezistat timpului fără modificări, neprezentând fisuri. Etajul are o terasă sprijinită pe 10 coloane cilindrice.

În fața Agenției, în locul denumit „Vaporul de Galați”, s-au aflat două tunuri mari turcești capturate, care au fost ridicate de armata de ocupație germană în iarna lui 1917 împreună cu tunurile de la baza soclului Monumentului rus din 1834, distrus de armatele turcești în aceleași circumstanțe. (Nae A. Vasilescu, p. 48)

În 25 martie 1933, Căpitănia solicita Inspectoratului General repartizarea încă a cel puțin 3 încăperi (deoarece avea numai 3: birou căpitan, secretariat și registratură, serviciul mișcării vaselor și statistic) pentru serviciul de pilotaj, al personalului navigant, serviciul extern al portului, „Comisiunea muncii, instituționalizată de 2 ani, și Biroul de măsurare a vaselor, înființată în urmă doar cu câteva luni, stând efectiv în aer”. După ce, în timpul războiului, a funcționat în clădirea Serviciului Hidraulic iar după război în clădirea Docurilor, în partea ocupată de vamă, acum situația se poate îndrepta prin acordarea camerelor ocupate de Oficiul poștal și de vama-poștă.

Drept motivare a cererii, se indică sintetic o serie de date, care explică „aglomerația zilnică de nesuportat”. Portul are 934 vase maritime și fluviale mai mari de 10 tone registru și 2237 sub 10 tone, înscrise în registrele sale matricole; 2204

marinari înscriși în registru; 1000 de intrări și ieșiri anuale de vase maritime; 12-14000 intrări și ieșiri anuale de vase fluviale; 10000 intrări și ieșiri de corespondență; 3500 muncitori înscriși și autorizați a funcționa în port.

În anii de început, dar și cei interbelici, când călătoria cu vaporul era o necesitate, sălile de așteptare ale gării fluviale făceau cu greu față fluxului de pasageri din toate categoriile sociale. În sala de așteptare pentru clasa a II-a erau călători obișnuți, plecați cu treburi sau în vizită la rude iar în cea pentru clasa I, domni cu monoclu și cucoane în rochii cu crinolină. Parterul mai era ocupat de casele de bilete și o toaletă publică. La etaj, se aflau Biroul Hidrografic Român, biroul căpitanului de port și biroul reprezentantului autorității navale.

În 1990, la parter, pe stânga, se aflau birourile secției exploatare flotă maritimă-NAVROM, ing. Datcu Vasile, și dispeceratul iar pe dreapta, casieria, contabilitatea, holul-sală de așteptare, încăperile închiriate agenților străine; SDP - rusă, MAHART - maghiară, CGPD - cehă și biroul rezervat securității portului. La etaj, Căpitănia portului, Registrul naval, stația radio NAVROM.

În 1990, guvernul Roman și ministrul Reformei Adrian Severin au dispus „împroprietărirea” unităților de stat cu spațiile ce le aveau în administrare. Ca atare, Direcția condusă de Traian Băsescu, ca reprezentant al ministerului Transporturilor, a trecut patrimoniul Agenției la NAVROM Brăila, inginer Ion Bîrliștea, care, a doua zi după întoarcerea de la Constanța, a solicitat Căpităniei eliberarea spațiului, lucru care se va întâmpla de-abia în 1996, după pensionarea domnului Căpitan Nicolae Țutuianu.

Fostul NAVROM, devenit ROMNAV, s-a privatizat prin metoda MEBO iar noul proprietar-director, ing. Antistescu, după ce a cumpărat majoritatea acțiunilor salariaților, s-a făcut stăpân pe clădirea emblematică a Brăilei, simbol al portului brăilean, lucru nemaiîntâlnit în niciun port românesc. În prezent,

fosta gară fluvială îndeplinește două funcțiuni: sediul firmei ROMNAV și locuință particulară pentru Gheorghe Antistescu, patronul ROMNAV, care ocupă cele cinci camere de la etajul clădirii.

Frumusețea edificiului, ca și în cazul Mănăstirii Curtea de Argeș, a dat naștere legendei. Prin cele două turnuri, care amintesc de coșurile de fum ale motoarelor cu aburi, a fost asemănat cu un vapor. S-a spus că în turnuri s-ar afla un sistem novator și unic de contracarare a efectelor cutremurelor: două mari pistoane acționate hidraulic, cu rol de echilibrare a întregii construcții contra mișcărilor tectonice.

În anul 2008, drept Vadul Danubiului, s-a ridicat maestos noul sediu al Căpităniei.

Atribuțiile Căpităniei / căpitanului, consemnate în „Codul general al României”, I, 1907 (Codul Hamangiu), prevedeau (v. Îndrumător..., ed. cit., p. 170):

- să execute regulamentul de navigație
- să supravegheze ordinea în port
- să efectueze recensământul maritim
- să îndeplinească instrucțiunile sanitare
- să se preocupe de acostarea bastimentelor în port
- să constate capacitatea vaselor
- să observe încărcările și descărcările
- să scrie și să clasifice vâslașii și marinarii ca subordonați ai Ministerului Afacerilor Străine
- să raporteze despre lucrările de ameliorare necesare porturilor, despre evenimentele neprevăzute în regulament, care ar fi putut interesa navigația și statul, totodată informând și autoritățile superioare ale județului
- să desemneze locul de ancorare a bastimentelor
- să fixeze locurile și distanța unde se puteau descărca sava, zgura și cenușa
- să autorizeze pe mateloți la bord, pescuitul pe Dunăre,

- părăsirea portului de către bastimente
- să îngrijească de siguranța bastimentelor staționate în port, ca piloții să posede acte de capacitate pentru conducerea unui bastiment
- să sondeze apele în toată întinderea portului, însemnând zilnic cotele lor într-un registru
- să pună semne vizibile în părțile periculoase navigației
- să asiste la lansarea la apă a vaselor
- să dea ajutor urgent în caz de naufragiu, înnămolire sau avarie
- să îngrijească ca bastimentele aflate în port să arboreze pavilionul lor național
- să se preocupe de întreținerea cheiurilor și malurilor
- să comunice în fiecare dimineață redacției „Monitorului Oficial” mișcarea portului în ziua precedentă și prețul produselor după calitatea lor
- să facă inspecții pe apă, ziua și noaptea, în jurul bastimentelor staționate, pentru a se asigura dacă nu se face contrabandă sau nu se comit infracțiuni la regulament.

Căpitănia portului Brăila se subordona Inspectoratului General al Navigației și Porturilor (IGNP), care fusese creat în 1879 și funcționa la Galați. Până în 1908, a fost subordonat Ministerului Afacerilor Străine. La 1 aprilie 1908, s-a creat Direcția Generală a Porturilor și Căilor de Comunicație pe Apă, trecând la Ministerul Lucrărilor Publice iar IGNP a intrat în componența Direcției Generale a Porturilor. În 1920, Direcția a intrat în subordinea Ministerului Comunicațiilor. În 1930, în locul Direcției generale s-a înființat Regia Autonomă a Porturilor și Căilor de Comunicație pe Apă (PCA) din cadrul Ministerului Industriei și Comerțului. În 1934 revine la Ministerul Lucrărilor Publice. Au urmat alte subordonări: Ministerul Aerului și Marinei cu Direcțiunea Marinei Comerciale (1936), Ministerul Apărării (1940) și Ministerul Comunicațiilor (1945), pentru ca, prin De-

cretul nr. 30 din 1951, căpităniile de port să intre în subordinea Direcției Generale a Navigației Civile din cadrul Ministerului Transporturilor și Comunicațiilor.

Aceste atribuții se regăsesc transpuse în **zecile și sutele de dosare/registre** de corespondență, romanizare, certificate de „tonagiu”, vânzări, transcrieri de vase, de constituire de gajuri, sechestre, contracte de înrolare, procese verbale de bunăstare, roluri de bărci, roluri de echipaj, registre și livrete de marinari, **de mișcare a vaselor și a mărfurilor**, contracte de înrolare, foi de angajament individuale, evidența personalului navigant, declarații de import, permise de plecare/de acostare, registre de înscriere a docherilor cu rubricile: fotografie, domiciliu, stare civilă, unitatea militară, contingent [în 1930, de exemplu, în registre figurau 294 de rujari asistenți de cereale, 17 supraveghetori de rujari, 562 muncitori elevatoriști, 27 epistați covertă.] etc.

Supraveghind ordinea în port, Căpitănia intra uneori în conflict cu armatorii sau companiile de navigație. Astfel, în nov. 1859, 39 de proprietari de corăbii solicită Prefecturii respectarea dreptului acordat de guvern de a beneficia de un teren în zona portuară pentru efectuarea operațiunilor de reparare a vaselor pe terenul de la Vadul Budurului, drept încălcat de Căpitănie (D I, p. 174). Nemulțumiri au apărut în 1858 și din partea Companiei de vapoare austriece DDSG, care refuzase să plătească taxele de port în virtutea unei scutiri care privea doar 12 șleपुरi, și nu toate vasele Companiei (v. E.O. Mocanu, lucr. cit., p. 98). Pentru întronarea ordinii în port (1853), vasele sosite în port cu diferite mărfuri puteau descărca numai după ce primeau permisiunea din partea Căpităniei de a efectua această operațiune în zona situată între Vadul Lânăriei și magazia vapoarelor, ceea ce determină viceconsulatul britanic să reclame amânarea acordării acesteia (idem, p. 99). Permisieunea era acordată doar navelor navlosite. Măsura din aprilie 1859 era impusă de necesitatea degajării terenului dinspre oraș și asigurarea condițiilor de patrulare în ve-

derea stăvilirii pătrunderii clandestine a străinilor în localitate (*ibid.*).

Autoritățile portuare, în condițiile în care statul român nu dispunea de un serviciu de navigație maritimă și fluvială, au sprijinit pătrunderea vaselor cu aburi, concesionându-le locuri pentru instalarea debarcaderelor, închirierea unor spații în magazii sau depozite după organizarea licitațiilor publice, fără a defavoriza însă pe cele românești. Astfel, licitația din aprilie 1878 pentru închirierea a două magazine dă câștig de cauză omului de afaceri Iancu Dumitrescu în fața DDSG, compania austriacă care concesionase anterior magazinele, datorită ofertei în plus cu 235 lei (v. E.O. Mocanu, p. 11).

În perioada construirii docurilor, deoarece materialele folosite ocupau o suprafață mare de teren, Căpitănia a transmis vaselor recomandarea să folosească cheiul doar în timpul operațiunilor de descărcare/încărcare, deoarece un mare număr de vase stăteau înșirate în linia portului iar altele erau în așteptare (N. Mocioiu, *Dezvoltarea economică...*, loc. cit., p. 354).

Preocupată de asigurarea unei bune circulații, Căpitănia solicită IGPN Galați, la 23 febr. 1913, să intervină la Serviciul Hidraulic pentru trimiterea unei drage cu ajutorul căreia urma să se adâncească fundul fluviului în lungimea cheiului de cereale, „mai ales în locurile unde, din cauza depunerilor pe timpul apelor mici, nu mai puteau acosta vasele de mare” (*apud* E. O. Mocanu, lucr. cit., p. 249).

Întrucât, în 1906, la expirarea termenului de aplicabilitate a tratatului de comerț româno-elen exista riscul ca proprietarii celor 500 de vase aflate sub pavilion grecesc, temându-se de taxele speciale pe care le vor plăti, să vândă fictiv vasele unor armatori de altă etnie și statul român, în urma calculului făcut, să piardă un venit de circa 450000 lei, Căpitănia portului Brăila a simplificat procedurile de românizare (de arborare a pavilionului românesc), în anul 1908 înregistrându-se prezența a 221 vase

în evidența portului, între care 161 șleपुरi (v. E.O. Mocanu, p. 301).

În anul 1906, Serviciul de expertizare a stării vaselor de pe lângă Căpitănie s-a unificat cu „Biroul Veritas”, prin numirea acelorași experți. Se elimina astfel paralelismul între certificatele emise de experții celor două servicii și certificatul era recunoscut în toate marile porturi ale lumii.

În cursul lunii noiembrie 1909, încărcat peste capacitate cu persoane și bagaje, bacul de trecere la Ghecet s-a răsturnat, în accident înecându-se 3 persoane și avutul mai multor persoane a pierit în apă. Atunci, căpitanul portului, Angelo Teodorescu, a deschis o listă de subscripție pentru a veni în ajutorul celor greu loviți, strângându-se 840 lei.

Odată cu crearea NFR, Căpitănia a urmărit evitarea de către vasele acesteia a concurenței vaselor private înregistrate în port. Astfel, în 1910, s-a convenit ca vasul „Ellas” să transporte pasageri și mărfuri, de trei ori pe săptămână, în aceeași zi, numai de la Măcin în sus, de la Carcaliu, Gura Arman, Turcoaia, Peceneaga, Piatra Frecăței, unde nu circula vaporeșul local de pasageri al NFR (*apud* E.O.Mocanu, lucr. cit., p. 293).

Activitatea Căpităniei centraliza viața întregului port, documentele existente în arhiva instituției fiind prezente în toate segmentele lucrării de față. Sintetic, ea se regăsește în **statisticile lunare/anuale către organele superioare** sau, pentru anii postbelici, în dările de seamă anuale cu rubrici fixe.

În 1957 (Căp. Dosar nr. 7/1955, întocmit Căpitan principal de port, C. Agarici), capitolul I, Controlul siguranței și al vieții umane pe apă, cel mai extins, tratează următoarele aspecte:

1) Supravegherea navelor în construcție și a celor aflate în reparație. În construcția șantierelor din portul Brăila se aflau 2 remorchere, 2 șalande, 4 pontoane cazarmă, 4 ceamuri, 2 șalupe remorcher, 5 șleपुरi cazarmă, 1 bac, 1 dragă pitică; în reparație - 48 nave, 2 nave dezmembrare și 40 - lansare la apă. [Un an înainte, în 1956, se aflaseră în construcție 2 remorchere de 300

HP, 2 șalande maritime, 4 pontoane cazarmă și 2 ceamuri; în reparații - 25 vase. 2 lansări. **Un an mai târziu, în 1958**, se aflau în construcție 1 remorcher de 800 HP, 2 remorchere de 300 HP, 3 gabare de 40 t, 1 ponton cazarmă, 12 ceamuri de 200 t, 3 șlepuri dormitoare, 2 bacuri și 1 dragă pitică. Au fost lansate la apă 5 nave. În 1959, 19 nave în construcție, 23 în reparații și 25 lansări.]

2) Controlul stării tehnice a navelor: 409 expertize pentru buna stare de navigabilitate; 313 diverse expertize, 86 măsurători de nave, 40 lansări la apă, 21 arimări (în 1959 se realizaseră 153 expertize pentru bună navigabilitate.).

3) Controlul echipajelor la nave sub raportul verificării cunoștințelor profesionale și a capacității ce posedă. Au fost controlate 30 de nave: aparatele de bord, inventarul și aparatele de incendiu. S-au completat actele de bord la 5680 nave fluviale intrate și la 5983 nave fluviale ieșite; la 114 nave maritime intrate și 111 nave maritime ieșite; la 826 și 804 mici ambarcațiuni intrate și, respectiv, ieșite.

4) Supravegherea operațiunilor de încărcare, descărcare, precum și a ambarcărilor și a debarcărilor de persoane. Mărfuri încărcate - 525007 t; mărfuri descărcate - 187987 t. Manipularea se face cu mijloace mecanizate, afară de lemnele de foc, cu muncă manuală. Persoane ambarcate - 147613; debarcate - 149100.

Cap. II. Controlul balizajului

III. Anchete: 4 accidente de navigație și 21 de infracțiuni comise de navigatori împotriva ordinii la bordul navelor.

IV. Ridicarea nivelului profesional și **ideologic** (Căp. Dosarul 1/1960 consemnează: „Nu am avut cazuri de accidente în muncă și îmbolnăviri profesionale în anul 1959 și trim. I 1960” și cuprinde o informare cu titlul elocvent: „Cum decurge învățământul de partid?”)

V. Realizarea planului de prestații pe 1957: 397641,01 lei

VI. Planul administrative - formalități

Nave	Planificat	Realizat
fluviale	10900	12036
maritime	186	207

Difereau introducerile ... de genul: *Munca personalului a fost insuflețită de lucrările și hotărârile Congresului al III-lea al Partidului Muncitoresc Român (PMR)*, dacă suntem în **anul 1960**. Raportor: Georgescu Ștefan, căpitan principal de port I.

I. Nave în construcție și reparație. Căpitania supravegherea această activitate și o raporta, așa cum se vede în anul 1960 la Atelierul Naval „Viitorul” și Șantierul naval „1 Mai”, prezentate în capitolul Șantiere navale.

II. Controlul stării tehnice la nave: expertize de bunăstare - 506; măsurători de nave - 127; diverse expertize - 221; lansări la apă - 247.

III. Controlul navigației

IV. Avarii - 25 accidente de navigație (16 avarii la corpul navelor și 9 la mașini.)

V. Personal navigant

VI. Înfrumusețarea portului: inaugurarea scării monumentale și nivelarea malurilor râpoase care au fost pavate cu piatră. În dreptul scării, pe mal, la punctul numit „Băi” a fost construit un ștrand de vară cu bazin plutitor în Dunăre de făcut baie și „Școală de înot”, de către Șan. Nav. „1 Mai”. S-a amenajat Parcul marinarilor, 200 mp, în stânga Agenției înspre Docuri, între linia de tramvai și bordura clădirilor.

La cheul nou - Băi, șantierul plutitor al SDGP a ridicat niște barăci, urâtînd peisajul. Între punctul Băi și Agenția navală, se află 500 m cheu surpat.

VII. Pilotaj. În subordinea portului Brăila, pe lângă Măcin și Hârșova, a fost inclus și portul Bicaz, înființat la 1 septembrie 1960.

Statistic, documentele Căpităniei înregistrează:

- Înmatriculări nave categ. I – 16

II - 4

în registrul de construcții - 71

pentru arborarea pavilionului - 20

bărci cu rame - 1486, dintre care 111 radiate și

1078 vizate pentru 1960

- Nave fluviale sosite - 9999

plecate - 10036

- Nave maritime sosite - 207

plecate - 203

- Mărfuri descărcate - 576542 t

încărcate - 451936 t

- Pasageri debarcați - 209857

îmbarcați - 201843

- Venituri, plan - 430000 lei

Depășire - 179008 lei

Un an mai târziu **(1961)** se consemnează:

- Înmatriculări în registrul de nave - 172

radieri - 63

- Înregistrări în registrul de bărci cu rame - 217

radieri - 126

- Transferuri de proprietate - 63

- Procese verbale de amendă - 352

- Nave fluviale intrate - 7889

ieșite - 7884

- Nave maritime intrate - 213

ieșite - 213

- Mici ambarcațiuni intrate - 485

ieșite - 478

- Mărfuri descărcate - 556454 t

încărcate - 445475 t

- Carnete de marinar eliberate - 84

- Venituri - 642152,75 lei

- Porțiunea situată între km 170+900 - 171+300: platforma cheiului este surpată, dând cheiului un aspect foarte urât.

Căp. Dosarul 1/1960 cuprinde o paralelă edificatoare pentru anii 1964 și 1965:

Nave înscrise	Categ.I 20	Categ. II 152
Nave radiate	423	493
Accidente navigație	15	20
Ambarcări	1275	1025
Debarcări	1150	1100
Revizii	1994	1624
Controale siguranța navigației	520	480
Pilotaj	221	216
Manevre	986	859
Avizări constr. nave	62	40
Arborare pavilion românesc	20	14
Dezmembrări	48	3
Expertize	748	757
Navigatori înscriși în rol	Total	2524

Chiar în perioada crizei economice (1929-1933), Brăila deține întâietatea în exportul de cereale. În 1931, se înregistrează 41222 vagoane la exportul direct și 89936 vagoane din cabotaj. Chiar dacă în anul următor exportul de cereale a scăzut, Brăila a rămas pe primul loc cu 65406 vagoane față de Galați, cu 28594 vagoane.

Rapoartele statistice (Căp. Dosar 5/1936) indică o vie activitate chiar în perioada de regres din deceniul al 4-lea. Spre exemplificare, ne oprim la anul **1935**, când în port intraseră 4296

vase fluviale, 3224 românești și 1072 străine (159 austriece, 7 belgiene, 20 bulgărești, 61 cehe, 2 englezești, 135 franceze, 61 germane, 336 grecești, 22 italiene, 110 iugoslave, 42 olandeze, 85 ungare) și 234 maritime, 33 sub pavilion românesc și 201 străine: 21 engleze, 23 germane, 63 grecești, 61 italienești, 1 iugoslav, 10 ungare, 1 danez, 14 egiptene, 1 polon, 1 rus.

Tonaj mărfuri

Intrate - descărcate	Cereale	Lemn brut	Piatră	Alimente	Metale lucrate	Manu- factură	Cărbuni	Diverse
Fluviale	21257	62522	96735	1198	29697	104	172	2390
Maritime	14444	-	3	68	24743	79	5927	125
Total	36201	62522	96738	1306	54440	183	6099	2515
Ieșite / Încărcate /								
Fluviale	32838	3889	8121	5403	261	7	248	2477
Maritime	135243	29571	-	18547	-	25	-	10775
Total	168081	33460	8121	23950	261	32	248	13252

În același an, la mărfuri ieșite se înregistrează 4162 t produse petroliere iar la pasageri, 68187 debarcați și 68969 îmbarcați.

Un an mai târziu (1936), un tabel („tablou” în terminologia epocii), mișcarea mărfurilor este indicată în tone greutate pe categorii și felul transportului (Căp. Dosar 16/1937).

Mărfuri intrate:

Cabotaj: 196708, din care 130093 - minereuri, metale brute și ciment.

Import: 75935, din care metale lucrate, mașini auto și accesorii - 70935.

Transbordări: 436599, dintre care cereale și derivate - 393289.

Tranzit: 404513, dintre care cereale - 378308.

Total: 1113754, dintre care cereale - 794620.

Mărfuri ieșite:

Cabotaj: 16279, din care minereuri - 5871.

Export: 393913, din care cereale - 333828.

Transbordări: 438028, din care cereale - 395097.

Tranzit: 409936, din care cereale - 390948.

Total: 1758156, din care cereale - 2121268.

În același an se înregistrează 4678 vase fluviale (sub pavilion românesc - 3309 și 1369 - sub pavilion străin) și 428 vase maritime (sub pavilion românesc - 47 și 381 - sub pavilion străin).

Anul 1939: Mișcarea totală a mărfurilor: minereu, metale brute, ciment - 142622 t, din care cabotaj, 137923; cereale și derivate - 657062 t, din care tranzit 388396 și transbordare - 388396. Mișcarea vaselor fluviale românești - 3443, din care amonte - 1731 și aval - 1712; sub pavilion străin - 736 (belgiene - 80, bulgare - 11, slovace - 107, engleze - 51, francize - 204, germane - 281, grecești - 207, italiene - 9, iugoslave - 76, olandeze - 46 și ungurești - 156 (Căp. Dosar 29/1940). O statistică (Căp. 321/1941) indică importul și exportul pentru porturile principale:

	Constanța	Brăila	Galați
<i>Dinspre țările maritime</i>	164696	34498	45195
<i>dunărene</i>	-	26249	10031
<i>maritime</i>	3451807	495372	368359
<i>dunărene</i>	-	67597	49648

Anul 1945, săptămâna 29 ian. - 4 febr. Singura activitate este cea desfășurată la cererea Înalțului Comandament Aliat (Sovietic). 326 muncitori au încărcat 685,1 t, pentru care li se cuvenea suma de 948173 lei.

Anul 1946: Mărfuri descărcate - 128561 t, din care cereale - 32300, piatră, nisip, minereuri - 73106, lemn brut - 18647.

Mărfuri încărcate - 10863 t, din care cereale 2363 cereale și 5970 piatră. Mișcarea vaselor: franceze - 35, grecești - 24 și românești - 284 (Căp. Dosar 21/1946).

Anul 1947: Octombrie, vase sosite - 50 cu tonajul general de 34383, cu 15547 t mărfuri (piatră - 10943, lemn - 2000, grâu - 1634, stuf - 840, argilă - 530. Noiembrie, vase sosite - 42, mărfuri - 28696 t din care nisip - 1605, stuf - 1080, lemn - 1630, piatră - 9031 (Căp. Dosar 11/1947).

Anul 1949: Au intrat 2977 vase cu o capacitate de 1054012 tone metrice și 347019 t mărfuri și 78342 pasageri debarcați. Ieșire: 3024 vase, cu o capacitate de 1102728 tone metrice și 29384 t mărfuri și 76848 pasageri îmbarcați. Pe canalul Măcin, se află 38 vase sub pavilion străin ce nu „navigă” de timp îndelungat (Dosar 3/1950). [Luna mai. Mărfuri descărcate 32368 t, din care cereale - 1320, piatră, nisip, ciment - 30419 și metale, minereuri - 629. Vase intrate: 259 românești, 1 grecesc, 14 ungurești (Căp. Dosar 4/1949)].

Anul 1950: 1960 t ciment exportat în URSS, import: 931 t bumbac Turcia și 2200 t minereu din Anglia (Căp. Dosar 3/1950).

Anul 1951. Mărfuri descărcate din vase fluviale - 428376 t și 424 din vase maritime; 136975 pasageri debarcați. Mărfuri încărcate: 32383 t, respectiv 1361 t; pasageri îmbarcați - 155734 (Căp. Dosar 12/1951).

Anul 1952: Mișcarea vaselor intrate: 677, din care amonte - 418 și aval - 259, cu o capacitate maximă de 281609 tone metrice, aflate în cabotaj - 44449, în port - 35 și în tranzit - 137 (total - 44600), pasageri debarcați - 16836. Mișcarea vaselor ieșite: 648, din care amonte - 498 și aval - 150, cu o capacitate maximă de 271395 tone metrice, aflate în cabotaj - 1227 și în tranzit - 4434 (total - 5661), pasageri îmbarcați - 16873 (Dosar 3/1952).

Anul 1959, luna ianuarie: s-au înregistrat și întocmit

formalitățile de sosire unui număr de 71 nave cu o capacitate de 22316 t metrice deșerte și au fost debarcați 1581 pasageri și formalitățile de plecare unui număr de 73 nave cu o capacitate de 22516 t metrice cu o încărcătură de 188 t m în cabotaj și debarcați 1751 pasageri. Mărfurile încărcate se compun din cereale. Luna februarie, vasele maritime au descărcat în docuri la o dană 3195 t mărfuri. Pentru transbordare, la altă dană s-au manipulat 2250 t fosfați și 2500 t minereuri.

Anul 1960: Mărfuri intrate la uscat (descărcate): nave fluviale – 597303 t și maritime – 2458 t; mărfuri ieșite de la uscat (încărcate): fluviale - 80707 t și maritime - 28840 t. (Căp. Dosar 7/1961).

Alte tabele consemnează veniturile încasate de Căpitănie din taxele de pilotaj, din amenzile pentru contravențiuni la Regulamentul Poliției Porturilor și din vânzarea imprimatelor. Sumele încasate din venituri erau depuse la BNR în contul Ministerului Aerului și Marinei, așa cum rezultă, spre exemplu, în anul 1938:

Sursa	Ian.	Feb.	Mar.	Apr.	Mai	Iun.	Iul.	Aug.	Sept.	Oct.	Nov.	Dec.
Pilotaj	2745	1022	5880	13497	8654	9691	7030	11810	10869	15855	21757	22913
Amenzi	800	1850	1000	2900	3650	2250	1700	1800	2300	2000	2000	350
Imprimare	411	3175	3834	8690	7870	9890	5300	7781	7122	7322	9378	7075
Total	3956	6057	10714	25087	20174	21831	14030	21391	20291	25177	33135	30338

Ca **număr de personal**, s-a situat între 20 și 30. În anul 1912, conform datelor din „Anuarul Brăilei 1913”, oficiul Căpităniei avea un personal alcătuit din 19 salariați: un căpitan de port, un căpitan clasa a II-a, un dragoman, doi copişti, un pilot şef, un pilot, un gardian şef, şapte gardieni clasa I, trei gardieni clasa a II-a și un om de serviciu. În urma creșterii fără precedent din anul 1911, într-o adresă din 10 oct. 1912, Căpitănia solicita alți trei salariați: un al doilea om de serviciu, utilizat și pentru trimiterea corespondenței; un funcționar, dragoman sau copist,

și a unei dactilografe, deoarece în cursul anului 1911, în decursul celor 8 luni/240 zile deschise navigației, au intrat în port 7331 vase și au ieșit 7126, înregistrându-se zilnic 300 sosiri și ieșiri de vase, care necesitau un mare volum de muncă, provocând inevitabil întârzieri și nemulțumiri (vezi E. O. Mocanu, lucr. cit., p. 328-329).

În ian. 1925, erau 23: 1 căpitan de port principal, 1 căpitan de port, 5 impiegati cl. I, 4 piloți șefi, 1 căpitan șlep, 1 mecanic, 8 gardieni, 1 marinar, 1 femeie de serviciu.

În 1950, erau doar 18, deși pentru buna funcționare, erau necesari 32, după cum rezultă dintr-o schemă de organizare și încadrare din 26 apr. 1950, înaintată Direcției Marinei: 1 inspector de navigație, 1 căpitan principal de port, 2 căpitani de port, 3 căpitani ajutor de port, 8 ofițeri de port, 6 agenți de port, 3 experți (1 inginer, 1 comandant, 1 șef mecanic), 3 piloți, 2 mecanici, 1 dactilografă, 1 curier, 1 îngrijitoare.

Necesarul rămâne un vis, astfel că în 1959 erau doar 24 (15 mobilizabili și 9 nemobilizabili iar în 1960, 27). Fiecare angajat avea acum un „dosar personal”, în care se consemnau „ocupațiile avute în trecut”, activitatea din anul când a terminat cursul primar sau altă școală superioară, situația materială a părinților înainte de 23 august 1944, chiar dacă erau decedați etc.

În timp, peste aproape 3 decenii (Căp. dosar 2/1960), la 9 febr. 1960, se solicită mărirea numărului de piloți, deoarece cu numai 3 piloți nu se pot organiza ture, manevrele fiind solicitate zi și noapte, inclusiv sărbătorile legale, pentru mutare, sosire-plecare, revizii sosire-plecare, numai pentru o tură fiind necesari, în fiecare port, 2 piloți și 4 barcagii iar pentru organizarea serviciului în 3 ture necesarul triplându-se.

Personalul navigant înscris în registrele Căpităniei la sfârșitul trimestrului IV 1951 era de 1610, dintre care ambarcați - 1057, debarcați - 526, căpitani de cursă lungă - 6 și căpitani fluviali - 68. În 1955, erau înscrși 2002, dintre care ambarcați -

1727, 6 căpitani de cursă lungă și 74 căpitani fluviali. Personalul navigant avea la dispoziție Clubul „7 Noiembrie” pe str. Danubiului nr. 12 (azi, sediul unei sucursale BCR), care organiza diferite evenimente, cum ar fi, de exemplu, revelionul 1955/1956 contra sumei de 30 lei.

Direcția Regională Navigație Civilă Galați prin grupul școlar organiza cursuri de calificare în profesia de marinar. Toate căpităniile și oficiile de port de la Hârșova în aval până la Sulina se aflau sub jurisdicția Inspectoratului pentru Siguranța Navigației Galați. În dec. 1958, Inspectoratul Regional de Navigație era la Brăila, având în subordine căpităniile și oficiile de port din Brăila, Galați, Tulcea, Măcin, Sulina, Isaccea, Hârșova și Sf. Gheorghe.

Salariații purtau uniforme (din 1949): haină bleumarin, cămașă albă, cravată, pantaloni albi și pantofi negri, comandate la nivelul Căpităniei.

În urma înființării Comisiei muncii (vezi capitolul *Muncitorimea portuară*), care ființa în sediul Căpităniei, ca parte a acesteia, sesizează neregulile constatate. Astfel (Căp. Dosar 6 1938), demască practica angajării de muncitori flotanți (manuali, elevatoriști și „dockeri”), ziși „ciolane”, în ciuda măsurii de excludere temporară sau definitivă a celor permanenți. Flotanții, speculați neomenos, solicitau cu timpul înscrierea ca muncitori de port permanenți, în ciuda limitării numărului acestora datorită traficului redus de mărfuri. Se dă exemplul echipelor 15 și 16 manuali, care atunci când le vine rândul la muncă, la mal sau între magazii, angajează regulat flotanți. Un tabel cu 45 flotanți cuprinde și numele muncitorilor care i-au pus în loc. Sunt semnalate abaterile de la art. 7 din Legea pentru organizarea muncii în porturi, care interzice cu desăvârșire angajarea muncitorilor prin vătăfi. La 7 iulie, robagiii, instigați de muncitorul Anghel P. Anghel, refuză să descarce lemnele de foc de pe șlepul „Lonciu”, deoarece nu aveau schelele bune. La 16 august, are

loc un incendiu pe vaporul „Jiul”; prăbușirea macaralei electrice nr. 1 (distrusă complet), în timp ce transborda fier de pe șlepul „Arda”, deoarece, deși avea puterea de ridicare de maximum 2500 kg, manipula coțade de 3700-4000 kg, depășindu-și sarcina.

Cu mijloacele aflate în dotare, este prezentă la datorie în caz de calamități. Astfel, între 26-31 martie 1942, sub comanda ofițerului de port Marinescu Octavian, remorcherul „Lt. Isvoranu”, având la remorcă Bacul „Ghecet”, șalupa „Grănicerul”, o barcă cu motor și un bac mic, participă la salvarea vitelor (654 vite mari și 116 oi) și a populației din Balta inundată, comunele situate pe brațul Vâlcu (Cojocari, Țăcău, Bândoiu, Mărașu, Iapa și Nedeicu).

Arhiva cuprinde numeroase „caziere” de vase. Un exemplu: vasul de pasageri „Dăeni”, ce efectua curse pe ruta Brăila-Dăeni. Construit în Anglia în 1886, reconstruit și amenajat la Brăila în vas de pasageri la 18 februarie 1938, ajuns epavă în bazinul docurilor. Avusese ca proprietari în 1924 pe Socrate Gheorghiade, în 1926 pe Theodor Lichiardopol, în 1936 pe ing. D. Ghermani din București iar din 1940 Administrația Comercială a Porturilor și Căilor de Comunicație pe Apă (PCA), Direcțiunea Hidraulică.

Un alt cazier vizează vasul de pasageri „Concordia”, construit la Linz în 1921, număr maxim de pasageri – 150, viteză amonte – 10 km și aval – 14 km, efectua cursa Brăila-Piatra Frecăței. Proprietar: Victor Al. Macedonski, domiciliat pe str. Galați, colț cu Mărășești nr. 53 (clădire demolată, din spatele Școlii nr. 14, azi dezafectată). După război a fost preluat de Sovromtransport iar, mai apoi, naționalizat la 15 iulie 1948 și predat spre administrare Întreprinderii de Navigație Naționalizate SRD. Vasul fusese expertizat de comandorul Nicolae Kirilescu, evenimintele amintite fiind consemnate de căpitaniul portului Tăutu Marcel, Icleanu Emil, Dehalt Constantin și Mărgărit Vasile.

Victor Al. Macedonski fusese un cunoscut comerciant și armator, concesionar al plajei de vizavi de Căpitănie – „plaja Macedonski”, domiciliat în 1920 pe Bd. Cuza nr. 224. Sediul firmei se afla în Piața Sfinții Arhangheli nr. 16, colț cu Str. Hepites: „Mașini agricole, industriale, automobile și motoare marine”. Depozite pe str. Mihai Bravu nr. 205, sucursale București, Galați, Constanța. În dosar 1/1920 solicită cere schimbarea numelui vasului „Adler” (construit la Berlin în 1912), al cărui proprietar era, în „Primăvara” sub pavilion românesc. Era o șalupă cu corp de fier, 21,50 / 3,05 m.

Căp. Dosar 1/1921 consemnează arborarea pavilionului românesc pe șalupele cu motor „Maria” (construită în 1912) și „Fulger” (construită în 1898), cumpărate de Victor Al. Macedonski la 1 nov. 1920 de la firma „Berthold A. Holberger” din Berlin.

Registrele de înmatriculări notează în dreptul fiecărui vas **datele tehnice** (de ex., pe data de 26 mai 1930, este înscris șlepul „Grupper K 22”, construit la Budapesta în 1893, fier, L=52 m, l=9,25 m, adâncimea=3,85 m, tonaj registru - 608,5 și 1300 încărcătură maximă, proprietar Filip Grupper, Sf. Petru nr. 9) iar pe verso **vânzările, cumpărările, transcrierile sau constituirile de ipotecă / de gajuri fluviale, operații care se întind, uneori, pe parcursul a zeci de ani**. De exemplu, prin Banca Generala a Țării Românești, str. Danubiului nr. 19, ing. Mihail Simatu, industriaș, Str. D. Bolintineanu nr. 4 constituie drept gaj fluvial șlepul „Immanuel”, vaporul în construcție – fost șlepul „Emilio”, aflat în dreptul șantierului Soc. „Danubiul”, remorcherul „Angela” și ceamul „Kiki” în favoarea Fabricii „Isbânda pentru laminarea fierului”, situată în Piața Fortunei, zona vadul Lânăriei, lângă Administrația Uzinei Electrice – Fabrica de cojit orez și vărăria I.D. Șeitan (Căp. Dosar 1/1921).

Sau **de radiere-casare-dezmembrare**. Iată **cazul șalupei remorcher** „Crocodil”, proprietatea ITO Brăila, a cărei casare a fost aprobată de Consiliul Popular al județului,

președinte Nicolae Mihai, în urma expertizării. Fusesse construită în 1921, reparație capitală în 1950 la Atelierele Navale „Viitorul”, înlocuit motor la Regimentul de pontonieri în 1965 etc. „Istoria” se află în dosarul 31/1939 pe 120 file, în care aflăm și că Soc. An. „Calea” a vândut-o Min. Apărării Naționale / Reg. de pontonieri, cu 25600 lei! În 1960, între 1 ian. și 15 nov. au fost dezmembrate 16 nave, 1859 t din care neferoase - 111859,422 kg (Căp. Dosar 31/1939, cuprinzând 120 de file).

La 27 mai 1969 (căpitan șef de port Theodor Spirea) a fost radiată **șalupa-remorcher „Îndrumătorul”, fostă „Danubiul”**. Fusesse construită în anii 1943-1944 la SAR „Șantierele Țării Românești pentru construcțiuni navale și metalurgice - Danubiul”. Casată și dezmembrată, valorificată la fier vechi - 10400 kg (Căp. Dosar 110/1944).

Dispozițiile privind **siguranța navigației** vizează toate vasele, inclusiv bărcile cu motor, care trebuiau să aibă doi oameni la bord (unul pentru motor și unul pentru cârmă), dar și două rame pentru cazul în care motorul s-ar defecta. Ca urmare a scufundării navei „Melissa”, se emite circulara 90/20 iunie 1935, care interzice încărcarea de lemne pe puntea vaselor fluviale.

Căp. Dosar 4/1937 la fila 537, consemna circulara: *Se aduce la cunoștința navigatorilor că la km 422 malul stâng se află înecat ceamul „Maria”, încărcat cu circa 76 vagoane piatră.*

Căpitani de port aveau calitatea de **ofițeri publici** în privința actelor maritime ce țineau de competența lor; erau însărcinați cu poliția judiciară pentru delictе corecționale și contravenții polițienești, constatând și înaintând actele procurorului în termen de 24 de ore, pe care îl informau și pentru delictе criminale, acționând ca auxiliar al Parchetului. De asemenea, erau arbitri în acțiuni maritime care nu depășeau suma de 300 lei.

Enumerăm doar câteva cazuri de anchetă (Cap. Dosar 6/1938): furt chereșteaua depozitată în incinta Docurilor și pe

terenul de la canalul colector, salvată de pe vaporul „Melissa” în urma înecării acestuia; furtul dubei nr. 863; contrabanda cu pește la unitatea de grăniceri, furtul gheții cu barca de la Pescărie, specula trecerii cu bacul la Ghecet: 100-120 lei pentru o căruță, față de 40-50 lei la Galați; decesul prin înec al cârmaciului Nicu Teodorescu, care a căzut de pe schelă în timp ce vopsea hambarul mic al vaporului „Memas”; sinuciderea barcagiului Stoica Tureacă și a santinelei Bacal Toader; accidentul marinarului Dionisie Labis de pe remorcherul „Machis”, care a căzut în timp ce se urca pe vas; accident de tramvai din 6 august, la capăt drept Pescărie fără frână.

Comandantul instructor Ștefan Georgescu constată că în voiajul Viena-Linz-Bratislava, în urma controlului vasului „Bucegi”, vameșii cehi au descoperit ca mărfuri nedeclareate - de contrabandă - 100 de baticuri și o bicicletă. În urma anchetei, propune debarcarea și trimiterea în țară a celor vinovați (Căp. Dosar nr. 2/1959).

Erau și comandanți militari ai portului în caz de război, așa cum îl aflăm pe lt. comandor M. G. Teodorescu în 1915, care raporta că în raza portului nu a fost pescuită nicio mină marină. Coordonau acțiunea de rechiziționare, în 1915 fiind rechiziționate 26 de șlepurii. Organizau comisii pentru culegerea informațiilor și împiedicarea spionajului. După eșuarea revoltei proiectate în Bulgaria din 18 aug. 1926, acțiunile sovietice s-au îndreptat spre România, urmărind descompunerea armatei române, propaganda comunistă în mijlocul clasei muncitoare, spionajul militar și organizarea de nuclee. Căpitania trebuia să ia măsuri pentru confiscarea corespondenței prin intermediul vapoarelor italienești și să supravegheze tranzitul armamentului cehoslovac către Turcia. În dosarul 14/1938 un tabel clasează navele pentru mobilizarea anului 1938/1939. Sunt arhivate ordinele de rechiziție, de mobilizare, trecerile trupelor, manevrele regale etc.

Prin decizia din 4 martie 1941 a Min. Apărării Naționale, în scopul satisfacerii necesităților superioare economice, 16 remorchere și 38 șleपुरi brăilene se rechiziționează sub formă de închiriere.

La 8 febr. 1947, se solicită eliberarea unei dovezi de rechiziționare a vasului motor „Daniel Nr. 1” la 15 sept. 1944 [Societatea Anonimă Română pentru Exploatare de Cariere „Turcoaia Granit”, fost Michel Daniel, cu un capital deplin vărsat de 1250000 lei – Căp. Dosar 1/1921) aparținea fraților Ion, Gheorghe și Otto M. Daniel. Unul dintre imobilele familiei, aflat pe str. R.S. Campiniu, utilizat până la retrocedare de Palatul Copiilor, își așteaptă cumpărătorul!]

Ca ofițer public, primea „jurămintele” celor ce activau în zona sa de jurisdicție. Astfel, au depus, la 15 martie 1916, **jurământul de experți oficiali** pe lângă Căpitănie pentru constatarea stării de navigabilitate și diferite avarii la vase pe timp de un an cu începere de la 1/14 aprilie 1915 (Căp. Dosar 1/1915): Miclescu Constantin, lt. comandor; Lupașcu Dumitru, căp. Comandor; Demetriade Paul, ing., director al Docurilor; Roșu Vasile, ing.; Roșu Alexandru, ing.; Praisler Iosef, mecanic șef; Orănescu Petre, mecanic șef, și Simatu Mihai, inginer:

Mă leg pe cinste și în cuget curat, jur înaintea lui Dumnezeu că-mi voi îndeplini sarcina cu credință și fără ură pentru vreuna din părți.

Așa să-mi ajute Dumnezeu!

Peste 35 de ani, la 12 sept. 1950, experții căpităniei erau Ianiev Vladimir (str. Teatrului nr. 17, expert tehnic, brevet de căpitan de cursă lungă, îmbarcat pe vase comerciale timp de 16 ani, exclus din partid), P. Mela (str. Bolintineanu nr. 7, inginer, expert tehnic), White Jean (expert oficial naval, Pensionatului nr. 18) și Ștefănescu C. (inginer, expert naval).

Spre exemplificare, prezentăm rezultatele expertizei avariei suferite în portul Corabia, a șlepului SRD 25, aflător pe canalul Măcinului, realizată de amiral Barbieri și ing. A. Ana-

gnose: avarie serioasă la fund, prin scofâlcirea tablelor în borbord la magazia nr. 1 pe distanța a 15 varange, datorită punerii pe uscat a șlebului. Daune stabilite: 153500 lei (Căp. Dosar 1/1921, vol. II). Un alt dosar - 4/1937 - de 538 file cuprinde raportul de avarie al șlebului „Bruges”, efectuat de expertul naval oficial George White.

Jurământul de credință pe noua Constituție din martie 1938 (244 de jurăminte, Căp. Dosar 16 / 1938):

Jur credință Regelui Carol al II-lea,

Jur să respect Constituțiunea și legile țării,

Jur să-mi îndeplinesc cu onoare și conștiință funcțiunea ce-mi este încredințată și de a nu face nimic de natură a periclita ordinea de stat.

Așa să-mi ajute Dumnezeu!

Jurământul marinarilor în nov. - dec. 1938, în timpul regimului autoritar carlist, când în fața căpitanului Verbiceanu Ștefan s-au depus peste 600 de jurăminte ale navigatorilor din toate porturile dunărene (Căp. Dosar 2 A/ 1939):

Jur în numele lui Dumnezeu și mă leg pe onoare și conștiință că voi conduce serviciul încredințat mie cu cea mai mare grijă și precauțiune; voi înlătura din răspuțeri, pe cât va fi posibil, orice daune, sinistru sau pericol la care ar putea fi supus vasul, călătorii și mărfurile ce s-ar afla pe bord.

Voi executa întotdeauna, în călătoriile ce voi face, prescripțiunile relative la navigațiunea fluvială și voi respecta cu cea mai mare sfîntenie dispozițiunile legilor și regulamentelor privitoare navigațiunei.

Jur că nu voi face parte din nicio organizație politică.

Jur credință Majestății sale Regelui și Dinastiei Sale.

Așa să-mi ajute Dumnezeu!

Un efect devastator asupra marinei comerciale (v. și cap. „Șantiere navale”) l-a reprezentat **plata despăgubirilor de război către URSS** conform Convenției de armistițiu, pentru

acoperirea daunelor cauzate de România URSS prin operațiuni militare și ocuparea teritoriului sovietic". În lista vaselor fluviale după paragraful 6 (vase maritime și fluviale) al Anexei 2 la Convenția amintită, se află 7 șlepuri Tanker cu remorcă (originale), și 5 refăcute; 32 - șlepuri cu remorcă (toate aparținând SRD, v. mai jos) și 3 șlepuri deschise cu remorcă (numite și turcești, fără capac) la numerele 155-157: Cement „Cantacuzino”, construit în 1913, capacitate 708 CP/tonă, evaluat la 13279 dolari; Cement „Cantacuzino”, construit în 1913, capacitate 740 CP/tonă, evaluat la 13879 dolari; „Calea”, construit în 1934, capacitate 615 CP/tonă, evaluat la 20461 dolari, toate înregistrate la Brăila.

Numeroase procese verbale surprind „muncile” executate la cererea Înalțului Comandament Aliat, de fapt numai Sovietic, care reprezentau singura activitate în port. Căp. Dosarul 21/1945 cuprinde procesele verbale cu listele de plată, întocmite zilnic. Astfel, pe 1 febr., 31 manuali, trimiși de Biroul Muncii au încărcat 60 tone cereale de la magazia Prodag(c), depozit sovietic, și le-au descărcat la silozul docuri. Între 29 ian. și 4 febr., 326 muncitori au încărcat 685,1 t. Suma cuvenită - 948173 lei, conform prețurilor de la Centru.

Documentele anului 1948 evocă **naționalizarea vaselor**.

Ordinul 7871/26 iunie 1948 al Direcțiunii marinei comerciale numește ca președinte al comisiei de naționalizare conform Legii nr. 118/11 iunie 1948 pe Icleanu Emil, căpitanul portului. Din comisie mai făcea parte și ing. Mela Petre, directorul portului. Existau două subcomisii, care raportau periodic rezultatele. În ziua declanșării inventarierii, se aflau în port 12 remorhere, 2 șlepuri motor, 1 bac motor, 1 pasager, 1 șalupă remorcher, 7 elevatoare, 2 drăgi, 63 șlepuri, 24 ceamuri, 3 tancuri, 1 doc plutitor, 3 bacuri și 17 vase pe uscat. Altele erau acostate la Ghecet, în docuri și la Popa Vasile. 106 dintre acestea au fost trecute în administrația provizorie a PCA (Administrația Porturilor și Comunicațiilor pe Apă). În lista naționalizabilelor se aflau 267 vase la SRD (Societatea Română de Navigație pe Dunăre).

Astfel, subcomisia I raporta pentru perioada 30 iunie - 31 iulie 1948, 90 de vase naționalizate iar comisia II, pentru perioada 14-21 iulie 1948, 52 de vase. La 25 august 1948 se înregistrau în total 304 vase dintre care 88 erau scufundate, 27 cedate URSS în cadrul art. XI al Convenției de armistițiu, 35, sub pavilion românesc, folosite și nerestituite proprietarilor până la 11 iunie, precum și cele aflate în afara apelor naționale. Multe vase au fost incluse pe listă eronat. Este și cazul șleului „Giovanni”, aparținând lui Michel Boscoff, cetățean francez, deci aliat, consulul Franței la Brăila, domiciliat pe strada General Praporgescu (azi, Grădinii Publice) nr. 11.

La 16 septembrie 1952 (Căp. Dosar 3/1952), registrele consemnau 45 vase în construcție, 52 șalupe și bărci cu motor și 27 vase mari nenaționalizate (rechiziționate sau aflate în folosința altora), după cum urmează (nume armatori, plecați în Grecia în totalitate, nume vas): Jean Matzuchis, remorcher „Machis”; Olimpia Matzuchis, remorcher „Haralambos”; Dionisie Cavadia, șlep; Spiru Spiratos și fratele său Melisaratos, șlep „Demosteni”; Moștenitorii defunctului F. Avgustos, șlep; Dumitru Celenti, șleul „Ioanis Canghelares”; Frații Levendis, șleul „Eleni Levendis”; Spiru Spiratos, șleul „Minerva”; Ilie Aninos, șleul „Ilias”; Spiru Dimissianos, șleul „Penelopi”; Spiru Dimissianos și A. Pagelatos, șleul „Argostoli”; Ecaterina Vlasopol, șleul „Laertis”; Telemach Vretos, șleul „Livatho”; Gh. Gresulis, Gh. Svoronos și S. Perfetos, șleul „Gheorghios”; Leonida Costidis și Stelian Perfetos, șleul „Penelopi X”; Nicolae D. Roma, șleul „Aghios Petcos”; Gh. Portolo, remorcherele „Georgica” și „Erika”; Menelaos Tilivas, șleul „Jacques”; Spiru Valerianos, remorcherul „Gladstone”; Altani Troianos, elevatorul „Army”; Dafila Ghermovici și Atenas Aravandinos, corp de remorcher; Giuseppe Croce, Italia, plecat, draga „Incognito”; E. M. Kars, Olanda, șleul „Evertje” și Moreno Klarsfeld și A. Wexller, remorcherul „Kastor”. La armatori mai figurau Ionel Teodorescu, 3 șalupe, și grecul Gherasim Celenti cu două șalu-

pe. În același an își aveau sediul în Brăila următoarele societăți de navigație: SDGP - sovietică, CSPD - cehă, SFND - franceză, MSzHR - maghiară, St. UH și SRT - românești.

Față de denumirile grecești, familiare brăilenilor, apar acum denumiri politizate: Clubul marinarilor se numea „7 Noiembrie”, cooperativa - „Luntrașul proletar”, Pescăria - „30 Decembrie”, vasele - Filimon Sîrbu, Friederich Engels, Gheorghe Dimitrov sau G.V. Plehanov.

Ca și astăzi, de Ziua Marinei, se acordau **distincții**. Astfel, Căpitanul portului, Alexandru Vasilescu, propune pentru acordarea Medaliei Maritime la 15 august 1938 pe:

*Gheorghiade Aristofan, inginer, director al Societății de Navigație SRD, Medalia Maritimă, clasa a II-a, categoria nenavigant

*Simatu Gheorghe, căpitan în rezervă și căpitan de cursă lungă de 21 ani, armatorul cargobotului „Jiul”, idem, categoria navigant

*White George, expert naval pe lângă Căpitănia portului Brăila din 1922; între 1901-1916, a condus aparatele plutitoare ale construcției portului Constanța iar între 1918-1938 al Docurilor Brăila-Galați; idem, categoria nenavigant.

*Teodorescu Ionel, armator fluvial. A început în 1922, conducător de șalupă; astăzi, proprietar a 4 șalupe remorcher: *Horațiu, Mărășești, Gratzi și Vede*a. Idem, categoria nenavigant.

În anii postbelici, decorațiile se confereau de 23 August sau 30 Decembrie. În plus, personalul evidențiat în muncă, pentru devotament și efort depus, era popularizat la gazeta de perete. Astfel pe 5 ian. 1950 erau evidențiați 8 lucrători, cu prezentarea realizărilor față de sarcini și menționarea depășirilor sarcinilor aferente funcției. În cinstea zilelor de 1 Mai, 23 August, 30 Decembrie, dar și ...7 Noiembrie, care marca victoria Marii Revoluții Socialiste din Octombrie (25, pe stil nou 7 nov.). Astfel, în 1958, cu ocazia sărbătoririi a 15 ani a actului din 23

August, sunt propuși pentru Medalia Muncii: Constantin Octavian, căpitan de port, Bălan Maria, agent de port, și Antonescu Traian, navigator.

În 1955, Departamentul transporturilor rutiere, navale și aeriene cu. Nr. 39 din 19 ianuarie aprobă construirea remorche-
relor „Traian Vuia” și „Aurel Vlaicu”, proprietatea NAVROM.

Cumulând datele existente în Registrul istoric al Căpităniei (din păcate doar pentru anii 1932-1972), a rezultat următorul tabel:

An	Nr. nave fluviale intrate - tone metrice	Nr. nave flu- viale intrate - tone metrice	Mărfuri Import/tone	Mărfuri Export/tone	Mărfuri Tranzit/tone
1932	4355=2945577	423=1056955	56353	790294	270773
1933	5586=3623041	448=1219766	80505	531294	828780
1934	4593=2872248	305= 823531	92607	393690	527887
1935	4296=2466769	234= 583019	77232	499469	179251
1936	5811=3533107	476=1142112	70495	867243	600978
1937	4678=2905020	428= 998502	75935	804991	404512
1938	4363=2362640	306= 779552	73060	593715	13826
1939	4263=2435702	312= 754220	23672	382402	409446
1940	3930=2142819	172= 234482	20335	135619	330700
1941	3259=1653016	81= 156998	38318	67475	262743
1942	3423=1929717	82= 61361	139391	97956	168596
1943	3944=2340288	76= 87256	162158	64285	295357
1944	2462=1284807	32= 30518	64467	101240	40404
1945	2650=1058047	5(US)=19000	29748	52313	18587
1946	2273= 706962	2(US+Ung)=2518	28260	5902	2000
1947	2107= 504155	16 =31243	21341	33	19296
1948	1876= 668789	16 =10019	379	10867	5880
1949	2977=1054012	31 =24574	740	39266	21960
1950	3763=1429676	34 = 16754	964	13870	22030

1951	5419=2153005	43 = 33711	484128=intrate	87738=ieșite	Pasageri deb.-amb. 196975-155733
1952	6019=2274986	25 = 19883	471510=intrate	69580=ieșite	Pasageri deb.-amb. 162190-162659
1953	5881=2400275	26 = 17672	4030	7220	43372 Pasageri deb.-amb. 207333-204644
1954	4730= 2013448	44 = 41365	13397	23663	32181 Pasageri deb.-amb. 166199-167160
1955	6276=2438004	79 = 72303	478600=intrate	180797=ieșite	Pasageri deb.-amb. 174856-99399
1956	5711=2112597	75 = 60414	455745=intrate	162376=ieșite	Pasageri deb.-amb. 127550-133230
1957	6323=2379388	116=84531	660630=intrate	186238=ieșite	Pasageri deb.-amb. 146160-155041
1958	7615=2529359	113=86911	574073=intrate	202307=ieșite	Pasageri deb.-amb. 182772-186108
1959	8630=3256502	167=156668	608353=intrate	289057=ieșite	Pasageri deb.-amb. 179498-187447
1960	10004=2879408	205=208743	576542=intrate	451936=ieșite	Pasageri deb.-amb. 209857-201893
1961	8325=2411692	224=219550	599754=intrate	470660=ieșite	
1962	7497=2148409	211=191349	638562=intrate	395508=ieșite	
1963	7386=2024931	206=226562	677621=intrate	458995=ieșite	
1964	7845=2375847	221=309588	1230477=intrate	699578=ieșite	
1965	7622=2272294	216=259344	1131406=intrate	621836=ieșite	
1966	9119=3010836	247=238919	1156700=intrate	596739=ieșite	
1967	9795=3249214	284=298132	15405	421240	288236
1968	11020=3185424	265=264504	236513	374056	317033
1969	10286=2951185	232=261695	2071	310800	370530
1970	11958=3064931	254=248903	38347	216815	475531
1972	12315=3495082	310=313543	53027	209976	444206

În sediul Agenției s-au aflat Serviciul Hidraulic, Vama și Poliția portului.

Serviciul Hidraulic, înființat în 1879, era chemat să îmbunătățească condițiile de navigație pe Dunăre, să amenajeze șenalul său navigabil prin înlăturarea diverselor obstacole din albia navigabilă a fluviului și curățirea bancurilor de nisip, amenajarea iernaticelor pentru adăpostirea vaselor, întreținerea kilometrajului, avizarea cotelor apei Dunării (în 1874, a fost instalată mira kilometrică, pe care se făcea zilnic, la ora 8 dimineața, citirea cotei), scoaterea vaselor înecate (de ex., în 1935, a scos cu macaralele plutitoare porțiuni din epava monitorului turcesc „Lufti Djelil”, aflat la km 3+700 pe malul drept al brațului Dunărea Veche, scufundat în mai 1877-140 tone) în care scop avea o divizie specială de dragaj, dotată cu utilaj corespunzător. Astfel, la nivelul anului 1933, dispunea de 7 drăgi cu un debit total de 1120 mc/ora, 11 remorchere, 2 macarale plutitoare, 2 șlepuri cu pompe ș.a. (Dosar 6/1933, apud Îndrumător..., p. 186).

În exercițiul financiar 1893-1894, portul Brăila a contribuit cu suma de 135400 lei destinat achiziționării unui aparat complet de dragaj comun tuturor porturilor (v. E.O. Mocanu, op.cit., p.210). Zilnic, la Căpitănie, se afișa adâncimile de pe sectorul românesc al fluviului. Deținea și un costum de scafandru, în 1902 scafandru fiind brăileanul Manole Daschalache. Datorită activității sale, de la Turnu Severin la Brăila, s-a asigurat o adâncime de 2 metri față de 1,20 m din perioada de dinaintea înființării Serviciului.

În 1879, portul avea două părți care porneau de la Agenția vapoarelor austriece, una mergând în aval unde era proiectat cheul de piatră (pentru operațiuni de încărcare și descărcare) iar alta în amonte, până la Vadul Budurului, apărată de un cheu de lemn (pentru staționarea vapoarelor și a vaselor mai mari, la operațiuni de descărcare și transbordare. În această zonă se afla și Vadul Sacagiilor. De la Bulevard în amonte, malul era destinat reparației vaselor.

Serviciul răspundea și de buna exploatare a instalațiilor din porturi: mal/cheu, platformă, magazii; căi ferate, estacade, pavaje, debarcadere cu pontoane și pasarele. Astfel, Gheorghe Achimescu, picher clasa I, informează conducătorul portului Brăila asupra vaselor din port și a modului lor de acostare în diferite puncte din port (Fond SH, dosar 1/1998) în perioada 23-31 mai 1898, situație edificatoare pentru mișcarea portului de acum 115 ani:

1) între Fabrica de spirt și Fabrica de ciment: 24 șlepuri și 20 caice, ancorate pe malul drept încărcate cu cereale; 10 șlepuri pe malul drept goale; 7 șlepuri, 12 caice goale, 2 remorche-re „stau”, toate pe malul stâng;

2) între Fabrica de ciment și Vadul Lânăriei: 28 șlepuri și 18 caice, ancorate pe malul drept încărcate cu cereale; 12 caice și 4 șlepuri-goale, 3 remorche-re „stau”, toate pe malul stâng;

3) între Vadul Lânăriei și Vadul Budurului: 15 șlepuri și 3 caice încărcate cu cereale, 25 șlepuri goale, pe malul drept; 24 șlepuri și 4 ceamuri goale, pe malul stâng;

4) între Vadul Budurului și Agenția Austriacă: 3 vapoare de mare, încărcate cu cereale, 5 șlepuri și 4 caice, ancorate lângă vapoare descarcă cereale în vapoare, 10 șlepuri încărcate cu cereale, 28 șlepuri și 2 caice goale, pe malul drept; 36 șlepuri - goale, pe malul stâng; 27 remorche-re, ancorate spre mijlocul Dunării, „stau”;

5) între Agenția Austriacă și Capul pereului: 1 vapor de mare încarcă cereale, 1 șlep și 2 caice ancorate lângă vapor descarcă cereale în vapor; 1 șlep încarcă cereale, 1 ceam descarcă piatră, toate pe malul stâng;

6) între Capul pereului și gardul docurilor: 1 vapor de mare încarcă cereale, 1 șlep și 1 caic lângă vapor descarcă cereale în vapor; 1 corabie de mare goală; 8 șlepuri și 2 ceamuri încarcă cereale;

7) între gardul docurilor și gura bazinului: 1 crau și 1

elevator acostate pe malul stâng stau; 2 ceamuri descarcă piatră pe malul stâng; 1 ponton cu sonetă pentru bățut piloți, acostat pe malul stâng „stă”;

8) în bazinul docurilor: 1 vapor de mare descarcă manufactură; 1 vapor de mare descarcă cărbuni; 1 vapor de mare încarcă cereale, 5 șlepuri și 2 caice descarcă cereale în vapor; 2 șlepuri goale; 2 șlepuri încărcate cu cereale; 1 dragă funcționează în bazin; 2 șlepuri transportă pământul rezultat din dragaj; 1 remorcher la dispoziția dragii.

Alte informații: la Pescărie, în fiecare dimineață sosesc câte 15-30 bărci cu pește din bălțile Dobrogei; între Fabrica de ciment și Vadul Lânăriei în ziua de 23 mai dl. Ghenciu descarcă 1 ceam de nisip iar Co. olandeză – 2 ceamuri de nisip; în ziua de 25 mai, Primăria oraș descarcă 2 ceamuri de piatră, Fabrica de ciment – 4 ceamuri de piatră iar Dl. Ghenciu - 1 ceam de piatră; în ziua de 26 mai, dl. Ghenciu – 1 ceam de nisip; în ziua de 27 mai, Primăria – 1 ceam de piatră iar Fabrica de ciment – 2 ceamuri de piatră; lumina electrică a funcționat neîntrerupt; se lucrează la repararea pereului, antreprenor Societatea Română de Construcțiuni; cota apei, între 3,80 și 3,43; puțină ceață și ploaie.

Având în grijă nu doar șenalul, ci și malul natural, SH încheia contractele pentru închirieri de teren pentru depozite de materiale și scoatere de vase pe platforma de la mal natural (care se-ntindea până la Vadul Budurului – prelungirea Plevnei) din port. Astfel, în ultimul an de economie capitalistă, SH (dosar 1/1946) încheie 22 de contracte pe durata unui an (1 apr. 1946 - 31 mar. 1947), după cum urmează (în paranteză se trec suprafața și frontul de lucru în metri liniari): Ionel S. Teodorescu, depozit de materiale și construcții nave (230 mp); Neculai Fătu, depozit lemne de foc (459 mp); Întreprinderea Română de Navigație-IRN, Principele Nicolae nr. 3, scoatere de vase la reparat (6093 mp, 131 m); IRN, depozit de materiale (1503 m); Andrei N. Ma-

ratos, construcții vase (1323 mp, front Ø, drept Vadul Budurului); Andrei N. Maratos , scoatere de vase pentru reparație la platforma de la mal (3900 mp, 60 m); Ocolul Silvic Brăila, depozit de lemne, basculă pentru cântărire lemne de foc, încărcate cu căruța (1690 mp, 35m); Gheorghe P. Moraru, din com. Mehadia - Turnu Severin, depozit de lemne de foc și basculă drept Vadul Budurului (730 mp); Gheorghe P. Moraru, depozit lemne de foc (1410 mp, 47 m); Ioan Teodorescu, construcție vase mici (210 mp); George Ciurea, depozit de lemne (1000 mp); George Ciurea, depozit de lemne de foc și basculă (1080 mp, 61,60 m); Mihalache Petrovici, depozit lemne de foc (1058 mp, 45 m); Atelier „Viitorul” - Constantin Teofil, drept Vadul Budurului, scoatere de nave la reparat (525 mp, 15 m); George S. Ioan, depozit de lemne de foc, basculă, construcție de vase de lemn (803 mp); Spiru T. Dumitriu, depozit de piatră, nisip și o conductă de păcură (2706 mp, 48 m); Șantierul „Danubiul” SAR, scoatere de vase la reparat (5360 mp, 120 m); Soc. „România Forestieră”, depozit de cherestea (440 mp, 40m); Șantierul „Energia”, scoatere de vase și reparații (800 mp, 100 m); Anghel Constantinescu, 120 mp pentru epava vasului „Lidia”; Șantierul „Viitorul”, scoatere de vase și reparații (2680 mp, 60 m); Gheorghe Secară, scoatere de vase (2400 mp). Alte contracte din același an: SFND - Soc. Franceză de Navigație Danubiană (front de dană în port, 70 ml); Șan. „Energia”, scoatere de vase, drept „Industria Sârmei” (1500 mp, 30 m); Șan. Naval „România”, scoatere de vase (4800 mp, 60 m); Depozitul Central Petrolifer, două conducte pentru descărcarea produselor petrolifere din vagoanele CFR, drept Vadul Budurului; Soc. de Asigurare „Generală”, canal pe sub teren pentru evacuarea apelor uzate în Dunare; Banca de Credit Român, la punctul „Osăria”, ponton pentru legat plute; Turcoaia Granit SAR, depozit de piatră și nisip (1759 mp, 38m); Coop. „Marina”, construcție vapoare (2680 mp, 60 m); Ioan, Gheorghe și Otto Daniel, două magazine și o conductă de păcură

la platforma de la mal; Nicu Tomescu, construcție de nave și reparații auto; Petrică Anghel, construcție de nave (1400 mp).

Tot în fondul SH se află dosarul nr. 1/1888-1939 al Fabricii de Cement Cantacuzino, prima fabrică din țară de acest gen, producătoare de ciment Portland artificial „Traian Brăila”, 30000 tone/an; medalie de argint la Expoziția Universală de la Paris 1900. Posedă cheu pereat - 30 m, cheu la Dunăre - 326 m; suprafața totală - 52132 mp, cumpărată de la Fabrica de celuloză, Bazil Clony, Șan. Danubiul, I. Manole și în ostrovul/Chiciul Popa Vasile; suprafața acoperită - 11773 mp; linie CFR de la Vadul Lânăriei - 320 m și linie de garare; calcar de la cariera Topalu-Dobrogea.

Vama Brăila, inventar 27, anii 1919-1947. Documentele vamale cuprind cantitățile de mărfuri exportate, taxa vamală de 20%, calculată la valoarea mărfii exportate, stabilite după prețul de vânzare al mărfii și după cursul obișnuit al pieții din momentul exportului, dosarele cazurilor de contrabandă, fraudă fiscală, contravenții aplicate persoanelor fizice și juridice etc.

Tabelele întocmite de ing. Paul Demetriad pentru perioada interbelică includeau și rapoartele vămii. Pentru a evidenția activitatea Vămii, amintim doar datele din *Marele Dicționar Geografic al României*, vol. 1 (1898) pentru anul 1888 [import prin vama Brăila: 129436018 kg, în valoare de 45974872 lei, pentru care s-au încasat taxe de 2059748 lei; export: 648219459 kg în valoare de 83083681 lei] și reproducem un „tablou” cu cerealele, leguminoasele și oleaginoasele exportate (în kilograme) de la 4 sept. 1940 la 21 martie 1941 [Germania (porumb - 9075778, orz - 12877269, ovăz - 1151083, mazăre - 6635630, muștar - 548787, semințe de floarea soarelui - 6205000, semințe de mohor - 335000), Boemia și Moravia (porumb - 490542, măzărache - 442168, mazăre - 1939840); Suedia (tărâte - 3542560, turte oleaginoase - 277980); Elveția (mazăre - 3941820, mei - 4999985, măzărache - 1235000) și Italia (mazăre curățată - 49000), în total - 53747382 kilograme].

Întâietatea o deține Germania, așa cum rezultă și din dosarul 25/1942. Un ordin confidențial: se exceptează unitățile germane de la controlul vamal, care va fi efectuat cu mult tact. Vasul „Kassa”, la 22 aprilie, transferă pe șlepuri următoarele mărfuri din teritoriile ocupate pentru Germania: turte de bumbac - 150000 kg, de rapiță - 37000 și de floarea soarelui - 41630; piei sărate - 250000; mațe sărate - 13000; motoare și materiale de avion - 15000, în total 506630 kg iar vasul „Kolosvari”: 700 bucăți butoaie goale - 40000 kg, turte de rapiță - 143960 și de bumbac - 127820; fasole soia - 300000, în total 611780 kg. Cu aceeași destinație, prin vama Jimbolia, la 30 aprilie, se încarcă 15 vagoane cu orz și ovăz. Alte vase încarcă benzină pentru front, la 30 aprilie, din 15 vagoane în 600 butoaie de 600 litri - 120000 și de 400 litri - 80000.

Alte ordine consemnează (aug.-sept. 1942) aprovizionarea vaselor „Dora” (15 emigranți evrei și 4 persoane din echipaj) și „Viitorul” (110 emigranți evrei și 4 persoane din echipaj) cu alimentele necesare pentru 15 zile, fără cedarea de deize: 2 kg de persoană pe zi și alimentarea cu combustibilul necesar.

Un dosar (18/1940) cu mențiunea „confidențial”, aparținând cenzurii militare, cuprinde lista cărților străine de propagandă comunistă, în limbile engleză, bulgară și rusă, cărora li se interzice intrarea și răspândirea în țară

Concret, registrul 1 A/1916-1940 cuprinde 2100 de declarațiuni pentru operațiuni vamale în marea lor majoritate de export iar registrul 1 B/ 1919-1920 - contravențiuni persoane fizice pentru contrabandă, fiind tarificate mărfuri ca: ciorapi de lână - 0,4 kg; săpun ordinar de rufe - 5 kg; frânghii de cânepă - 40 kg; culori minerale - 5 kg; 1 sac de haine bărbătești; 1 kg stofă de lână; 108 cutii sardele; 1 colet obiecte de aramă; 3 saci de fasole; 83 cărțile foită pentru țigări; 10 pachete țigări străine etc. sau juridice, pentru neîndeplinirea formelor vamale, de exemplu, Athanase Galiatzatos, căpitanul remorcherului „Martha”,

amendă - 1000 lei; fals în declarații, ca în cazul Soc. Watson et Yuell; lipsuri la manifest (documentul în care vasul înregistra mărfurile de la bord), cum ar fi cazul Soc. Gattorno (lipsă 2 lăzi cu 40 sticle vin - 40 litri, și 4 colete cu 40 kg smochine etc.

Funcționarii vamali primeau o cotă de 25%, după încasarea taxelor din contrabandă sau contravenții. De exemplu, dosarul nr. 1/1919: În data de 28 sept. 1919, sergentul de oraș Iosif Voinescu, cu postul în fața Docurilor, a interceptat în fața Pescăriei, un individ suspect cu un geamantan mare și două valize mici. Vrând să verifice conținutul, individul s-a opus și a încercat să-l mituiască. L-a condus la sediul Brigăzii de siguranță a portului, descoperind în bagaje 774998 ruble, emisiunea Romanov. Banii au fost confiscați și individul amendat cu 5000 lei, repartizați ca prime astfel: 1) pentru denunțatori sau doveditori, Ștefan Rădulescu, șef brigadă specială, și Iosif Voinescu - 30%, respectiv 1500 lei; 2) constatatori Ion Mihăiescu, șef vamă Brăila, Dimitrov Manolea, Victor Enăceanu și Ștefan Rădulescu - 5%, adică 62,5 lei x 4 (patru) + 250 lei; 3) Casa de Economii și Credit - 10%, respectiv 500 lei; 4) personal exterior și central - 25%, adică 1250 lei și 5) restul Statului - 1500 lei. Interesantă împărțire a amenzii!

Astăzi, tariful vamal se realizează prin „Biroul vamal de control și vămuire la frontiera Brăila”, la conducerea căruia s-a aflat timp de 15 ani dl. Ștefan Dumitrel: Biroul vamal zona liberă Brăila, cu sediul în perimetrul III Zona Liberă, și Biroul vamal din Vadul Ghecetului, în incinta Docurilor/Hercules I. Activitatea de comisionari și servicii în vama Brăilei este desfășurată astăzi de NERTRANS și ROMTRANS, ambele cu sediul în Vadul Dunării și VESA CONSULT SRL, cu sediul pe str. Anghel Saligny nr. 16 B.

Poliția portului Brăila (1914-1948). *Poliția specială a portului Brăila*, cum s-a numit inițial, a luat ființă la 1 noiembrie 1913, sub conducerea subcomisarului Ilie Dragomir, urmat de

subcomisarul cl. I, Apostolescu Cristofanid. Avea în subordine Corpul Sergenților de oraș. [De la 1 martie 1948, în localul fostului Comisariat de Poliție Brăila-Port, funcționează Biroul de Siguranță Brăila-Port din Serviciul Județean de Siguranță.]. Ea fusese creată la cererea comercianților care operau în port pentru a stăvili furturile din magazine, vagoane și chiar din vasele acostate, urmând a fi întreținută din sumele realizate prin perceperea unei taxe de 50 de bani sau de 1 leu de fiecare vagon sosit încărcat în port.

Pentru întreținerea ei, Consiliul comunal a instituit o taxă de 1 leu pe vagonul de cereale, cherestea ori alte mărfuri ce soseau în port pentru descărcare. La șase luni de la constituire, într-o dare de seamă a șefului de poliție se arăta că, după rezultatele obținute, „se agita ideea de a se înființa și în alte porturi ale țării poliții similare” (Dosar 3/1914). Avea obligația de a supraveghea punctele de trecere la graniță, intrarea și șederea cetățenilor străini în țară, înregistrarea expulzaților, extrădaților și izgoniților; înscrierea indivizilor urmăriți și suspecti etc.

În raza de acțiune a poliției speciale se aflau (Dosar 64/1931) aproximativ 200 de magazine înșirate pe șase linii de cale ferată, plus cea din port, circa 100 de birouri ale caselor comerciale de cereale, agenții, fabrici legate de activitatea portuară (mori și curățătoare de orez), Docurile, Pescăriile statului, cârciumi și cafenele etc. Iată „stradele” ce **aparțineau Poliției portului**: Împăratul Traian nr. 40-42 și 35-39, Deputăției, Mărfurilor, Danubiului nr. 2 și 1, Misitiilor, liniile I-VI, Fața Portului nr. 2 și 1, Schelei nr. 2 și 1 (Dosar 36/1925).

Creată spre a preveni furturile, poliția înregistra detaliat furturile: 790 saci de la Casa de export Alex. Skender, 10 valuri de sârmă de la Fabrica de cuie „Nedelcu P. Chercea” de pe Vadul Rizeriei, 1 sac prune, 6 saci de fasole, 2 baloturi bumbac de țesut, 2 legături saci (prin ruperea sigiliilor de la vagoane), 4 saci orz, 4000 saci, 102 kg fasole (prin spargerea magaziei

Orășanu), 1250 kg orz; o puțină cu brânză 29 kg, un butoi cu brânză 35 kg, o ladă oglinzi dintr-un vagon desigilat, dar și cazurile de înec (bărbat drept Vadul Danubiului), sinuciderea unei femei prin otrăvire și a lui Jak Veber prin spânzurare; sabotaj (prin deșurubarea unei piulițe de la pistonul cilindrului cu scopul de a face explozie mașina la punerea în funcțiune) pe motivul concedierii pentru ură personală, și nu ca o consecință a relei purtări; înjunghierea unui marinar cu briceagul, toate aceste exemple fiind extrase din dosarul 3/1914.

Dincolo de furturi, avea misiunea de a supraveghea și mișcarea muncitorească. Încă din 19 aprilie 1914 intervine în „dezordinile” provocate de muncitorii sindicaliști căruțași, conduși de Ion Voinea zis Ene Voinea, Constantin Mănescu, Ion Dumitrescu zis Bătrânu, Constantin Nisipeanu și Adolf Vasile, și muncitorii naționaliști, în timpul cărora a fost sechestrat dl. locotenent comandor Angelo Teodorescu, căpitanul Portului, și au baricadat vagonul tramvaiului electric nr. 17, bătând grav un muncitor naționalist. Primii cereau „munca la rând”, împiedicându-i pe ceilalți să descarce un vapor cu orez la dana 1. Pentru aplanarea conflictului, li s-a oferit descărcarea unui vapor în Docuri (Dosar 1/1914). Disensiuni au loc și între sindicatul profesional „Dreptatea” al muncitorilor docheri, oprîți a lucra și pentru Agenția Danubiană dinspre fabrica de ciment, și sindicatul muncitorilor manufacturiști. Astăzi, Poliția Port-Brăila funcționează în str. Anghel Saligny nr. 4.

Traficul de mărfuri i s-a adăugat tot mai mult traficul de călători (prezentat aici, deoarece se realiza la nivelul Agenției NFR, unde la parter se aflau două case de bilete și două săli de așteptare, pentru călătorii claselor I și a II-a). Vasele plecau de la pontonul de pasageri aflat în fața Agenției. Agenția NFR Brăila s-a înființat în anul 1895, fiind numit casier Gh. Brusaliu (1895-1900, mutat la Galați). A fost urmat de Vasile Beloiu (1900-1902) și Atanasie Haralambie (1902 -1929).

1831: S-a lansat la apă prima corabie valahă, la Brăila, *Marița*, cu o capacitate de 150 de tone, după numele Doamnei Marița, a principelui George Bibescu.

Lansarea s-a făcut cu o solemnitate impunătoare, C. Boliac, adresând în cadrul alocuțiunii sale bine cunoscutele îndemnuri:

Mergi, corabie, mergi de arată Europei cuorile României;

Mergi a-i aduce bogățiile solului și a-i cere luminile sale;

Mergi de vizitează Italia, Francia și Ispania și spune popoarelor lor că încă sunt Români de la Dunăre la Nistru, de la Tibiscum la muntele Ernul...

Și dacă atingi Ispania și trebuie a atinge, tu ne vei spune la întoarcerea ta, cât de multă virtute a trebuit acestei mândre națiuni a se regenera.

Tu vei saluta în ea, pe sora ta cea mai mare, patria lui Traian.

10 aprilie 1834: Cel dintâi vapor care atinge portul Brăila, piroscafa **Argos** din Austria. [În căutarea lânii de aur, grecul Iason pătrunde pe Dunăre. La Barboși, corabia **Argo** aruncă ancora pentru un scurt popas înainte de a pleca din nou la drum. Este **prima corabie consemnată în istoria navigației dunărene.**] S-a înființat un serviciu regulat de vapoare între Viena și Galați pentru transport de mărfuri și pasageri.

1837: Sosește la Brăila primul vapor venind de la Constantinopol, sub pavilion austriac, confirmând calitatea de ultim port maritim.

[Introducerea curselor regulate la Constantinopol se explică prin înflorirea economică a orașului-port și explică prezența trupelor de operă, care înscriau Brăila în itinerariul lor prin capitalele țărilor din Orientul Europei.]

1845: Agenția gălățeană a societății „Lloyd” din Triest anunța inaugurarea liniei Constantinopol-Galați-Brăila.

octombrie 1846: se întreprind demersuri pentru ca vaporul rusesc „Petru cel Mare”, care face cursa Odessa-Galați, să și-o prelungească până la Brăila.

1848: se aprobase ancorarea la Brăila a patru vapoare austriece.

17 mai 1859: Cererea lui J.E. Cocas, proprietarul vaporului „Taurus”, către Administrația districtului Brăila, pentru a i se acorda un loc de acostare în port, *numai pentru debarcader pe care loc cu a mea cheltuială voi face podul trebuincios* și unde să ridice o magazie de depunerea cărbunilor. Vasul va realiza comunicația pe apa Dunării între Galați și Brăila, (rămânând) o săptămână noaptea în portul Galați și o săptămână în portul Brăila (D I, 149).

22 aprilie 1859: Convenție cu Municipality, ratificată de partea franceză la 7 mai același an, prin care Compania serviciilor maritime a Mesageriilor imperiale franceze, cu linie de navigație poștală de vapoare la Constantinopol și Marsilia, solicită un loc pentru debarcader, în locul aflat în lungul râului, între magazinele dipotații și Vadul Sacagiilor (D I, 147)

1862: cam în aceeași zonă se aflau debarcaderele vaporului de Viena și al companiei Lloyd

14 martie 1868: consulul britanic solicită Min. de externe sprijin pentru acordarea unui loc de debarcader Companiei engleze din Galați „TEOLOGOS & CARNEGIE” (*voiagiuri bilunare între Londra și Dunăre*). [D I, 243]

16 iulie 1871: Se inaugurează cursa vaporului „România” (proprietatea statului), pe ruta Brăila-Galați (D I, 283)

1895: NFR (Navegația Fluvială Română), instituție de stat, înființată în 8 august 1890, pentru crearea flotei proprii în scopul transportului sării în Iugoslavia, introduce cursele de pasageri zilnic între Brăila și Galați (cu vasul „Orientul, devenit, după război, iahtul regal „Ștefan cel Mare”), la Măcin și la Tulcea

1895: Serviciul Maritim Român (SMR), instituție de stat, înființată în același an, inaugurează linia de transport călători, mărfuri (coletărie) și poștă Brăila-Constantinopol: vapoarele „Medeea” (14 august) și „Meteor” (16 august). Din 1896, prin achiziționarea navei „Ignatia Flora”, devenită „Principesa Maria”, se înființează cursele regulate între Brăila, Constanța și Constantinopol, deservite ulterior și de vapoarele *România*, *Regele Carol*, *Dacia* și Împăratul Traian, ultimele două prelungind linia maritimă până la Pireu și Alexandria. Mai târziu, în perioada interbelică, va funcționa o nouă linie Constanța-Haifa-Yafa (Valeriu Avramescu, *op. cit.*, ed. I, p. 34-35).

La sfârșitul secolului al XIX-lea, existau șase agenții străine de vapoare: „Lloyd” austriacă, filială a cunoscutei societăți engleze; „Danubiana” (austro-ungară); „Freyssinet” și „Messageries Maritimes” (franceze); „Gagarin” (rusă) și „Florio-Rubantino” (italiană).

1914, iunie: SRD (Societate Anonimă Română de Navigațiune pe Dunăre, întreprindere particulară, cu capital preponderent românesc, organizează curse de pasageri și de marfă, urcând în amonte până la Regensburg)

1918: Navigația vaselor de pasageri între Brăila și Sulina a fost sistată, dar pe linia Brăila-Galați- Reni-Ismaïl nu s-a întrerupt deocamdată (CCG, 265).

10 dec. 1923: SRD pune în cursă, pe linia Brăila-Vâlcov, vasul „Principele Mihai” în locul vasului „Ismaïl” pentru a face transporturi de pasageri și mărfuri. (Dos.1/1923)

1941: Din cauza vecinătății frontului și a bombardamentelor aeriene, au fost suspendate cursele de vapoare pe Dunăre, pe linia Brăila-Sulina, fiind reluate la 2 august 1941, cu itinerariul Brăila-Galați-Reni-Isaccea-Tulcea-Sulina (CCG, 288).

1931: Linii regulate ale unor mari companii de navigațiune:

- 1) Serviciul Maritim Român București:

- Linie poștală Dunăre-Levant
- Linie poștală Dunăre-Mediterana Occidentală
- 2) Johnston Linie, Londra: Linie poștală Dunăre-Anvers / Rotterdam
- 3) Adriatica, Trieste: Linie poștală Dunăre-Marea Egee/ Marea Adriatică
- 4) Compagnie Genovese di Navigazione a Vapore, Genova: Linie poștală Dunăre- Italia Occidentală/ Marsilia
- 5) Deutsche Levante Linie, Hamburg: Linie regulată Dunăre-Anversa / Bremen / Hamburg
- 6) Schuld Orient Linie, Hamburg: Linie regulată Dunăre-Anversa / Bremen / Hamburg
- 7) Armament Achille Lauro, Napoli:
 - Linie regulată Dunăre-Rotterdam
 - Linie regulată Dunăre-Italia
- 8) M. Embiricos, Paris: Linie neregulată Dunăre-Anversa / Rotterdam
- 9) Compagnie Trans-Navigation Paris: Linie regulată Dunăre-Franța / Anvers (*Chestiunea transporturilor pe apă...*, **primar Traian Țino**, p. 28)

30 martie 1936: Adresa Prefectului Eugen Stănescu către Regia Autonomă a Porturilor și Căilor de Comunicație cu privire la înființarea unei noi linii de navigație care să facă legătura între Brăila și aproximativ 70 de localități de pe malul Dunării până la Călărași prin crearea unei linii Brăila-Piua Petrii-Hârșova-Fetești-Călărași cu două vapoare care să meargă în fiecare zi, unul de la Brăila și altul de la Călărași, dimineața. S-ar suspenda cursa NFR-ului pe distanța Brăila-Piatra Frecăței, nerentabilă dat fiind concurența a două vapoare particulare, care făceau cursa dinaintea înființării celei de către NFR. Linia nou înființată ar avea avantajul NFR-ului, cele 70 de comune, orașul și portul Brăila. (D II, 293)

1938: Bacurile „Azaclău”, proprietatea ing. D. Ghermani, și „Ghecet”, proprietatea lui Haralamb Ștefănescu (str. Oituz nr. 7), remorcate de șalupa „Anetta”, proprietatea lui H. Ștefănescu, deserveșc distanța Brăila-Ghecet. (Dosar 14/1938)

1947: După scoaterea de sub regimul rechizițiilor a 49 de vase de la Sovromtransport, la 20 februarie, sunt reluate cursele pe liniile Brăila-Tulcea-Sulina și Brăila-Galați cu navele „Principele Carol” și „Independența” și pe liniile Brăila-Piatra Frecăței și Brăila-Hârșova cu „Cernavoda” și „Rândunica”. (Dosar 11/1947)

** În piața transportatorilor, a intrat și Cooperativa „Luntrașul proletar”, înființată la 11 mai 1949, 411 membri, cu un aport social adus de 29 bărci cu rame, 11 bacuri de lemn, 7 bărci cu motor. Mai foloseau și 9 ambarcațiuni rechiziționate. Cooperativa deservea punctele de trecere de la un mal la altul: a) în zona portului: Vadul Pescăriei-Smârdanul Nou/Ghecet; SRT, Fabrica de Ciment) și b) în zona de jurisdicție a portului Brăila - vadurile Chițcani (!), Tichilești, Gropeni, Stăncuța, Ibiș, Gura Gârluței.*

În **1955**, existau următoarele curse de pasageri cu plecare din Brăila: Galați - 4 curse pe zi; Piatra Frecăței - o cursă pe zi; Mărașu - o cursă pe zi; la Oltina, Sulina și Chilia Veche câte o cursă la două zile.

NAVROM - Itinerariul navelor de călători pe Dunăre
(valabil de la 1 iunie la 31 mai)

1970-1971

1) Brăila - Galați - Isaccea - Tulcea - Partizan - Maliuc - Gorgova - Mila 18 - Crișan - Sulina

2) Brăila - Piatra - Frecăței: Măcin - Carcaliu - Turcoaia-Pecineaga

3) Brăila - Hârșova: Bălaia (Gropeni) - Cojocaru - Țacău - Băndoiu - Mărașu - Nedeicu - Strâmba - Vadul Oii

4) Brăila - Oltina: Stăncuța - Gura Gârluței - Giurgeni/ Vadul Oii-Hârșova - Ghindărești - Topalu - Cernavodă - Rașova

5) Brăila - Smârdan - treceri cu bacul între orele 5-20
(în zilele lucrătoare) și 6-21 (duminica)

1971-1972

1+2+3+4 +5

1976-1977

1+2+3+4+5

6) Brăila - Isaccea - Tulcea - Nufărul - Bălteni de
Sus-Mahmudia - Uzlina - Murighiol - Dunavăț - C.A. Dranov -
Ivancea Mare - Sf. Gheorghe

7) Brăila - Galați - Isaccea - Tulcea - Pătlăgeanca -Cea-
talchiol - Plaur - Padina - Tatanu - Chilia Veche - Periprava

1978-1979

1+2+3+4+5

Până în anii 1990, transportul fluvial a fost asigurat de pasagerile Tudor Vladimirescu, nava amiral a flotei fluviale românești, Muntenia, Moldova, Vrancea, Istria și Mircești. Prin anii 1994-1995, ultima cursă regulată Brăila-Galați a fost anulată din lipsă de călători.

De la dl. Ioan Opreșenescu, director al NAVROM, am aflat că transportul de călători nu era rentabil, deficitul fiind acoperit de exploatarea navelor de mărfuri. Dincolo de deficit, îndiguirea Bălții Brăilei inutilizase cursele pe apă, legătura localităților din Baltă cu Brăila realizându-se pe dig și **trecerea cu bacul pe la Stânca**. Trecerea se practică și astăzi, *Stânca*, urmașa celebrei Fabrici de Ciment *Cantacuzino*, însă a dispărut, fiind rasă de pe fața pământului (la propriu), la fel ca și PAL, în curs de demolare de către căutătorii de fier vechi... Dezvoltarea traficului auto pe digul Brăila-Galați a inutilizat cursele pentru Galați, a căror amintire este trezită încă de vederea navei cu zbat-uri „Borcea”, aflată în proprietatea Palatului Copiilor. *Eheu! fugaces, labuntur anni...*

Amenajarea portului - o operă nicicând terminată

Aceasta amintește de zidirea Mănăstirii Argeșului (ce ziua clădea, noaptea se surpa), dar mai ales de povestea contemporană a bordurilor înlocuite și iar înlocuite...

Încă I. C. Brătianu, afirmase: *Cel dintâi semn de civilizație într-o țară sunt șoselele, drumurile de fier și plutirea. De unde îndemnul: Să ridicăm șosele, să tragem drumuri de fier, să canalizăm râurile, să zidim porturi și să organizăm companii de navigație* (Scrisorile și discursurile lui I. C. Brătianu, București, 1903, p. 153).

Febr. 1832: Marele vistier Alexandru Villara propunea *ca pe fiecare an să se deosibească o sumă de bani hotărâtă, pe seama casei de rezervă, pentru facerea unui port cumsecade la schela Brăilei. Cu acest capital să se pregătească din vreme materialurile trebuincioase și, după plan meșteșugit și doveditor de un simțitor folos al Statului, în curgere de vreo câțiva ani să se săvârșească portul, întru aceeași asemănare cu alte porturi evropinești* (apud I.C. Filitti, *An. Brăilei*, nr. 1/1930, p. 15)

12 noiembrie 1832: venitul ancorajului din portul Brăila (An. Parl., tom III, p. I) - o corabie -12 lei, un caic mare - 4 lei, un caic mic - 1 leu și 20 parale (în D I, 9 - „parale 60”), în folosul portului, pentru a lor poposire. În DI, 9, se stipulează condițiile prevăzute în „contractul vânzării acestui otcupciu (otcupcic - arendaș al veniturilor statului)” [Taxele portului, cheiaj și ancoraj, încasate de Maghistrat începând cu 10 ghenar 1833.] [« D »-abreviere pentru vol. I de Documente , editat de Arhivele Statului Brăila.]

21 martie 1833: *raportul Vorniciei trebilor din lăuntru* consemnează la realizări: *S-au dărâmat magaziiile de pește ce era în fața portului, și care pricinuia o mare urâciune și putoare în oraș iar la lucrările Carantinelor faptul că s-au desăvârșit un perigavor cu șanț împrejur și zghiaburile ce s-au cunoscut de neapărată trebuință pentru exportatie, cum și două șeici și două cârlașe cu trebuincioșii oameni pentru carantineasca străjuire în port (An. Parl., tom III, P. a II-a).*

1833: Se amenajează drumul ce cobora în port pe lângă carantină. Lucrarea a fost executată de negustorul brăilean Teodorache Anhilino la prețul de 22050 lei.

Port de căpetenie al Dunării românești... buna gospodărire a lui Alexandru-Vodă Ghica întemeie cu socoteală și pricepere portul unde corăbiile Europei erau să vie de acum înainte în voie, ca să caute rodul muncii locuitorilor principatului... (Nicolae Iorga, Drumuri și orașe...)

1836: Începură studiile pentru construirea cheiurilor portului, însărcinat cu lucrarea fiind colonelul Blaremborg (cumnatul domnului Alexandru Ghica), care consulta un specialist străin. (C.C. Giurescu, *op. cit.*, p. 167-168)

1840: Domnitorul Alexandru Ghica, prin ofisul din 19 octombrie, poruncește Departamentului din Lăuntru să chibzuiască strângerea banilor necesari pentru *construirea*, după proiectul deja existent, a *unui ambarcader*, carele înlesnind încărcarea chiar din țarmuri a multor corăbii deodată, să poată sluji și spre *statornica tămăduire a înneacăciunii*. Construcția a început anul următor, dar nu există date despre durata sau finalizarea lucrării (Ion Vârtosu, A. Br. 2-3/1929, p. 49).

1845: *Pentru facerea zăgazului de pământ de lângă dialu carantini(i) și până la cheu pentru apărarea apelor ce înneacă portul aceluia oraș Brăila. («Cei dintâi ani în noua Brăilă românească »).*

1847: În timpul domniei lui Gheorghe Bibescu, portul

era terminat și amenajat cu un ponton pentru poposirea vaporului austriac, ce a sosit la Brăila în anul 1847, venind de la Constantinopol. Era primul vapor ce sosea în portul Brăila, pe când la Galați sosise la 27 iunie 1846 vaporul rusesc „Petru cel Mare”. În 1848, se aprobase să ancoreze la Brăila patru vapoare austriece (*ibid.*).

10 ianuarie 1847: Obșteasca Adunare transmite Domnitorului Gheorghe Bibescu spre aprobare sumele primite și cheltuite în anii 1844 și 1845 pentru lucrarea cheiului orașului Brăila, care sunt sancționate de acesta la 30 ianuarie: 110250 lei (din care 63000 primiți de la Deputăția comercială a orașului - câte 1000 de galbeni pe an și 47250 de la maghistratul (primăria) orașului pe anii 1844 și 1845), din care s-au cheltuit 98656 lei, 39 parale, prisosind un capital de lei 11593, parale 1 (A.Br., nr. 1 / 1932).

22 februarie 1847: Se depune de către directorul general al podurilor și șoselelor proiectul de construire a două pontoane, așa încât vaporul rus să poată acosta lângă cel austriac (C.C. Giurescu, p. 147).

13 februarie 1848: reprezentantul societății austriece de navigație pe Dunăre cere ca pontonul vaporului de Odessa să fie pus mai departe de acela al vasului austriac, spre a nu-l stânjeni pe acesta din urmă, mai ales că urma să fie puse în circulație „patru vaporuri austriece”, cererea fiind satisfăcută.

16 mai 1850: Adunarea Obștească aproba construirea a două pontoane plutitoare la portul orașului Brăila pentru poposirea vapoarelor ce vin de la Constantinopol și Odessa din anul 1847, ca și construirea cheiului, operație începută încă din anii 1840 (An. Parl., tom XVI, P. I)

14 iunie 1850: Domnitorul Barbu Știrbei emite două hotărâri: un „ofis întăritor socotelilor cheiului portului Brăila pe anii 1846 și 1847” și un altul „întăritor socotelilor construirii a două poduri plutitoare la portul Brăila”.

18 aprilie 1853: porunca Măriei Sale, transmisă de Departamentul din Năuntru, de întărire a malului și construire a cheiului, „după trebuința ce cere negoțul” conform proiectului inginerului Cuznovschi (Kuchnovsky), care, având în vedere „prețul caldarâmului”, propune „a se așterne acest chei cu savură de 0,10 adâncime și 4 stânjeni lățime”, în valoare de 117160 lei, diferența de 60000 lei față de devizul inițial urmând a fi recuperată din „venitul cheiajului ce se va lua când să va săvârși acest nou chei, iar la neajungere va veni în ajutor și Deputăția mercantilă” (D I, 93).

22 aprilie 1859: „pentru a răsplăti serviciurile” aduse de Compania serviciilor maritime a Mesageriei imperiale franceze (relația Constantinopol-Marsilia), confirmă autorizația pentru „întrebuințarea ca debarcader a locului aflat pe lungul râului, între magaziile dipotății și Vadul Sacagiilor (azi, Danubiului), pentru a introduce în instalația sa materială îmbunătățiri ce sunt reclamate de tot comerțul” (D I, 147).

30 nov. 1862: ordinul primarului C. Berlescu către arhitect de a întocmi planul și devizul pavării spațiului dinaintea magaziiilor municipalității „până în pavajul Coborâșului (Danubiului) și a întăririi malului, unde trag vapoarele Lloyd și cel de Viena / lângă podul debarcaderelor acestora (D I, 181).

Între 5 iunie și 2 **octombrie 1862** plătiseră taxa ancorajului 19 bastimente românești. Tabelul înaintat Prefectului de către căpitanul portului N. Filodor cuprinde numele acestora și al armatorilor (D I, 182).

27 febr. 1863: Taxa ancorajului diferea în funcție de capacitatea bastimentului străin: pentru o corabie, un șlep sau un propel – 12 lei; pentru un caic de povară - de la 10000 oca în sus - 4 lei și pentru un caic – de la 10000 oca în jos - 60 parale, ultima taxă fiind achitată și de toate vasele ce poartă pavilion românesc. Pentru vasele austriece, se indică taxa în creițari în funcție de tonaj (D I, 187).

6 oct. 1865: Companiile „The Valachian Petroleum Limited” din Londra, „P. Ayné et C-ie” din Paris și „The Principalities Petroleum Refining Compagny Limited” din Londra, care construiseră 3 distilării de păcură *pre marginile Dunării*, în locuri avizate de *primărie*, sesizează guvernul român de amenințarea aceleiași primării *cu taxe foarte mari și expropriațiune în termen de 20 de ani* (D I, 217).

2 oct 1863: În urma reclamației căpitanului vasului „Taurus” al agenției de vapoare „Messageries maritimes” privind existența unor „taraci sau popi ale unui vechi pod în ruină”, de care s-au ciocnit deja vasele „Taurus” și „Balcanul” și solicitarea de a fi plantate în pământ, pe malul drept al Dunării „a două momăie, terminate în vârf cu un mic triunghi drept semne arătătoare a celui loc periculos”, municipalitatea hotărăște printr-un „giurnal” *să se înființeze îndată în apa Dunării un stâlp, precum și pe malul Dunării drept un stâlp, care să serve drept semne arătătoare zisului loc*, pentru confecționarea cărora a fost tocmnit căpitanul Petro Maruli contra sumei de 1165 lei (D I, 193 și 194).

14 martie 1868: Consulul britanic Green către Ministerul de Externe - sprijinirea cererii de acordare de debarcadere în porturile dunărene din partea Companiei engleze de transport cereale și mărfuri „Teologos & Carnegie”. Compania posedă și „o linie de bastimente cu vapor de mare capacitate, făcând regulat, în toate 15 zile, voiajiuri între Londra și Dunăre” (D I, 243).

26 mai 1871: Se respinge solicitarea Agenției de navigație austriece de acordare a unui loc de debarcader, deoarece avea „debarcaderu pe o întindere de loc destul de suficientă” iar locul solicitat era pretins dinainte de companiile de vapoare Morton-Bel și Otomane (D I, 281).

16 iulie 1871: Se stabilește ca loc de acostare (28 în lungul Dunării și 18 stânceni și 2 palme, lățime) „pe locul sterp din josul celui cedat Mesageriei imperiale franceze, în fața maga-

ziilor vechi ale fostei carantine, fără a se împiedica circulația căruțelor la dana de import a mărfurilor” (D I, 283).

1872: Încheierea construirii de-a lungul portului a unor cheiuri de piatră trainice. Cu prilejul inaugurării, s-a bătut o medalie comemorativă în aur, în argint și în bronz, în bronz aurit și în bronz argintat. Pe avers, era reprezentat cheiul Brăilei cu două vase - un vapor și o corabie - acostate și dedesubt, inscripția: „Cheul portului Brăila”. Pe revers, „Fondat în anul 1872, în timpul domniei lui Carol I, fiind președinte al consiliului și ministru de interne L. Catargi, ministru lucrări publice N. Krețulescu, primar colonel C. Petrescu, consilieri: A. Zerlenti, căpitan Mîrzescu, C. Ștefan, N. Stănescu, A. Anghel, Pr. Parascchivescu, V. Curtovici, L. Ștefănescu, D. Barculescu” (C.C. Giurescu, op. cit., p. 210).

16 ian. 1873: Alt document infirmă însă „inaugurarea construirii cheiului”, aprobând contractul dintre primărie și d-nii Emanoil Rosenthal și Grigorie Heliad [în virtutea licitației din 13 iulie 1872, sancționată de consiliul comunal în 18 iulie și de ministerul lucrărilor publice în 10 august] termen de execuție - 4 ani: „lucrările de construcțiune a cheiului pe malul Dunărei, de la capul Agenției vapoarelor de Dunăre... și până aproape de casarma flotilei, pe o lungime de 1140 metri liniari (D I, 297).

28 iunie 1873: Consiliul comunal Brăila fixează taxa cheiajului la cotele maxime prevăzute de legea pentru 1873 pentru a se crea fondurile necesare amenajării cheiului, „care necesită mijloace materiale colosale”. Plata de cheiaj se ia de la „toate bastimentele de navigațiune, marine și fluviale, de capotagiu, precum: vase cu vapor, cu pânze, șleपुरi și alte asemenea fără distincțiune de pavilion ori proveniență” – câte 20 bani de tonă, conform capacității vasului. Între excepțiile prevăzute este înscrisă și una vizând lucrările de construcție a portului: „Bastimentele care vor avea numai savură și o vor descărca în port pe locurile destinate și care va rămânea proprie a comunei” (D I, 301).

Delimitarea portului în 1879 de către o comisie din care făceau parte și lt. col. Ioan Murgescu, inspectorul porturilor, și ing. Șt. Hepites, delegatul comitetului portului.

Limite în lungime: limita portului dinspre sud (din susul Dunării) va fi până la „Lânării”-capătul Bd. Dorobanților de astăzi- în dreptul șeanțului colectiv al orașului; limita despre nord (din josul Dunării) va fi șoseaua debarcaderului Ghicet.

Limite în lărgime: începând de sus de la „Lânărie” și până la casele d-lui arhitect Poenaru, unde actualmente se găsește vama, limita va fi poalele dealului, de aici până la capul stradei Samsarilor, unde sunt magaziile d-lui Fanciotti, va fi fața despre apă a liniei magasiilor, apoi înainte până la dreptul stradei Carantinei, limita va fi fața despre apă a liniei magasiilor d-lui Fanciotti și alții; în fine de aici până la limita despre nord, limita în lărgime a portului va fi linia picherilor (D I, 347, 1879).

31 dec. 1882: Agenția vapoarelor Freissinet a construit debarcaderul în port: un ponton pe apa fluviului legat de mal cu o punte volantă, putând instala pe mal și o gheretă mobilă și construi un hambar sau magazie, fie chiar provizorie și de lemn decât la extremitatea despre oraș a portului sau la cel puțin 10 metri de malul normal al râului (D I, 358. D I, 394).

27 iunie 1891: *Consiliul comunal aprobă cererea Direcției CFR de cedare a unui teren de 60 de pogoane pe izlaz în scopul construirii unei gări de triaj și al extinderii rețelei de cale ferată, pentru înlesnirea transportului cerealelor la portul Brăila* (D I, 395).

23 martie 1907: Direcția Serviciului Hidraulic solicită primăriei un loc în port pentru construirea localului Bursei Brăila în valoare de circa un milion de lei. Un loc i se mai atribuisese și în 1892, pentru construirea sediului Camerei de comerț, dar localurile nu s-au ridicat nicicând (D I, 455).

22 ian. 1930: Societatea „Industria Sârmei” cere a i se permite înființarea unei schele de descărcare cu vad în dreptul uzinei

a materiei prime aduse cu șlepuri din Cehoslovacia (D II, 173).

Amenajarea a fost dictată de nevoile utilizării portului prin asigurarea locurilor de acostare, respectiv a danelor.

Dana în accepțiunea portuară reprezintă o suprafață de teren de la malul apei asupra căreia s-au întreprins lucrări de amenajări hidrotehnice și care este dotată cu utilaje de lucru pe verticală (macarale de cheu), cât și alte utilaje specifice acestei activități pentru efectuarea în cele mai bune condițiuni a operării navelor maritime și fluviale sosite în port (*NFR...*, ed. cit., p. 163).

Căp. Dosar 2/1929: Lungimea cheurilor total 4150 m, din care 2300 m amenajat cu pereuri și pontoane, formând 8 dane de acostare a navelor maritime și 14 dane pentru acostarea vaselor fluviale, dar care au adâncimea necesară și pentru acostarea vapoarelor de mare.

Al. Vasilescu, op. cit., 1930: Lungimea totală a portului de-a lungul malului Dunării este de 5150 m, inclusiv malurile naturale acostabile. Din această lungime numai 2591 m este amenajată cu pereuri și pontoane, formând șapte dane maritime la pereul aparținând incintei docurilor, opt dane maritime în partea de aval a agenției NFR și 7 dane maritime (respectiv 14 dane fluviale) la pereul din amonte de NFR.

Căp. Dosar 7/1935: Cheiuri: pereu pentru traficul fluvial de 1400 m în amonte și pentru traficul maritim de 800 m în aval; platforma pavată 222000 mp și nepavată 130000 mp; dane – 7 pentru traficul maritim, 3 pentru traficul de pasageri și 18 pentru traficul fluvial.

Căp. Dosar 5/1935 (Monografia portului Brăila): Lungimea cheului de la Docuri la dana SRD este 1100 ml iar suprafața platformei de 121000 mp. Lungimea cheului de la dana SRD la km 172, 1000 ml iar suprafața platformei 400000 mp (1000ml x 40m). Lungimea rambleului neperial este de 2000 ml.

Dana SRD are ponton fluvial și pasarelă de lemn; trei dane NFR cu pontoane și pasarele metalice; șase dane maritime

la cheul de cereale cu câte 2 pontoane, afară de dana a 6-a la care nu se poate pune ponton neavând apă suficientă; dana a 7-a SMR cu trei pontoane și pasarele metalice; o dană la Violatos prin instalarea unui ponton și a unei pasarele metalice; dana a 4-a pereu prin instalarea unui al 2-lea ponton și pasarelă; dana a 5-a - prin instalarea a două pontoane; câte două pontoane la danele 2 și 3 pereu Doc cu pasarele metalice. Restul danelor de la bazinul Docurilor și de la Concordia și depozitul de melasă pentru vase maritime (danele 6-19).

Căp. Dosar 11/1945: La 13 apr. 1945, lungimea pereului pentru traficul fluvial era de 1400 m în amonte iar pentru cel maritim de 800 m în aval; platforma pavată – 222000 mp iar cea nepavată de 800 m. Existau 7 dane pentru traficul maritim și 2 dane pentru traficul de pasageri; 2 pontoane pentru vasele de pasageri și 14 pontoane pentru traficul maritim, câte 2 de fiecare dană, 4 pontoane fiind luate de către sovietici. De la km 173 și până la 171 în dreptul morii Violatos era mal liber.

Căp. Dosar 5/1953: Cheu de piatră cu 12 dane, unde pot opera vase de mare și fluviale (km 169-171, pe 2 kilometri lungime. Între km 171-174, este mal natural unde ancorează vase fluviale și se operează descărcări de piatră și lemn.)

Căp. Dosar 2/1957: Operațiunile la cheu, pe malul stâng. Danele operative încep de la km 174+400m.

De la km 174+400 m până la km 171+800 m e mal natural, compus din 14 dane fluviale (din care două la Industria Sârmei și Fabrica de cherestea), unde pot opera și nave maritime, și o porțiune de teren în lungime de 1 km care servește drept cală la șantierele navale din regiune. La toate aceste dane pot opera descărcări de piatră, pietriș, nisip, lemne de foc, fier și încărcare de cherestea. Aici pot opera și nave maritime în ancoră, în formațiune de 4 dane. În aceeași porțiune, pe malul drept, tot la ancoră, pot opera și nave fluviale, făcând transbord de cereale în formațiune numai de 4 dane.

De la km 171+800 m până la 171+100, se află cheu de piatră, compus din 6 dane fluviale din care numai 4 sunt operative. Aici, de-a lungul Dunării pot opera în ancora nave maritime în formațiune de 3 nave iar pe malul drept pot opera nave fluviale (transbord) în formațiune de 2 dane.

De la km 170+900 la 171+ 100, mal natural, loc de staționare mici ambarcațiuni.

De la km 170+900 la 169+900 se află cheu de piatră cu un număr de 8 dane, 7 pentru nave maritime iar a opta pentru nave fluviale de pasageri. La danele maritime, în caz de activitate intensă pot opera chiar două nave maritime la o singură dană. În prezent sunt practicabile numai 3 dane, deoarece danele 5 și 6 sunt împotmolite iar danele 1 și 2 sunt împotmolite și cu piloni rămași de la un cap de pod. În partea opusă, pe malul drept, în dreptul danei a 7-a – dana 1, pot ancora nave maritime în așteptare de ordin, în formațiune de 3 dane.

De la km 169+900 la km 169+800 se afla dana Cherhanaua Pescăriei, unde acostează navele ce transportă pește.

De la km 169+800 până la intrarea în bazin (pereul Docuri), în lungime de 600 m, se afla cheul de piatră compus din 5 dane dintre care 3 maritime, la care pot opera orice fel de mărfuri. Pe malul opus se află o singură dană de ancorare a navelor maritime în așteptare de ordine.

Dosarul 2/ 1960 luând ca reper scara monumentală

În 1872 se bătea o medalie comemorativă ce marca încheierea construirii de-a lungul portului a unor cheiuri trainice de piatră. „Opera” era departe de a fi încheiată. În consfătuirea din 5-8 iulie 1960, organele de partid și de stat stabilesc sarcini de înfrumusețare a portului, transmise printr-o adresă în ziua de 9 iulie, sarcini de neîndeplinit, pentru că nu fuseseră trecute în planul de investiții.

1. Construirea pereului între Vadul Griviței și Vadul Budurului, respectiv scara monumentală din dreptul Bd. Karl

Marx. Zona – mal natural – fusese folosită până în prezent la operațiunile de descărcare și depozitare a lemnului de foc. Refacerea platformei care nu prezintă decât un drum de acces pavat cu piatră cubică degradată.

2. Zona dintre scara monumentală și Moara „Brăila” (Violatos). Refacerea completă a platformei între coronamentul pereului și calea ferată pe suprafața totală de 13400 mp. Eventual, s-ar putea ridica problema pavării până la piciorul malului, care ar dubla suprafața de la 13400mp la circa 30000mp. Pereul urmează a fi rostuit, denivelările îndreptate, coronamentul refăcut, de completat anracamentele de la baza pereului. Concomitent, se va instala lumină fluorescentă pe stâlpi de luminat din beton.

3. Zona Moara „Brăila” – Vadul Danubiului, datorită infiltrațiilor subterane, complet distrusă. Este în studiu la ISCH București.

4. Zona cuprinsă între Vadul Danubiului și Docurile Brăila: a) refacerea completă a platformelor pe o suprafață totală de 115000mp cu piatră cubică din care circa 70% se poate recupera din construcția prezentă; b) betonarea sau asfaltarea zonei de circa 4000mp - zona statuii Marinarului de la Agenția portului; c) refacerea completă a pereului degradat în zona profilelor 85-87; d) ridicarea coronamentului și punerii lui la linie pe toată zona; e) rostuirea, mozicarea și completarea cu anracamente a întregului pereu; f) iluminarea cu lumină fluorescentă cu stâlpi de beton întreaga zonă. Pentru realizarea obiectivelor din zonele 2 și 4, adresa către Direcția Navigație Civilă, semnată de șeful secției căi navigabile, ing. Constantinescu V.; șeful portului, ing. Arion F. și căpitanul portului, Georgescu Șt. este necesar un fond de 1202300 lei, solicitarea primind următorul răspuns de la Direcția Navigație Civilă în data de 18 iulie 1960:

1. Construcția pereurilor între Vadul Griviței și Vadul Budurului, instalarea de iluminat fluorescent și amenajarea de

platforme în zona Vadul Budurului-Moară reprezintă lucrări de investiții, neprevăzute pentru anul 1960 (aprobat în 1959), nici în planul de perspectivă 1960-1965 și nici în schița de program până în 1975 a regionalei Galați. Ca atare, nu pot fi susținute din punct de vedere economic.

2. Lucrările cu caracter de RK în zonele degradate vor putea primi fonduri.

3. Pentru asigurarea unui aspect corespunzător în port și de-a lungul malului Dunării e necesar ca prin concursul tuturor factorilor, inclusiv Sfatul Popular Brăila să se ia următoarele măsuri: să se reprofileze malul fluviului între Vadul Griviței și Vadul Budurului, dându-i-se o formă îngrijită, tălăzuită și înierbată prin muncă patriotică, urmând ca secția Căi Navigabile Brăila să-și dea concursul cu personal de specialitate și aparatură topografică pentru trasarea malului și a cotelor de taluzare.

4. Secția Căi Navigabile Brăila va executa lucrări de întreținere a pereurilor în limita sumei de 20000 lei alocată pe anul 1960.

Ca urmare a sarcinilor de sus, în 1960 se inaugurează drept scara monumentală Ștrandul cu bazin plutitor în Dunăre, construit de Șan. Nav. „1 Mai”, și Parcul Marinarilor, în stânga Căpităniei, la construirea căruia au contribuit prin muncă patriotică și elevii Liceului „Nicolae Bălcescu”, între care se afla și autorul acestor rânduri.

Îndeplinirea acestor obiective se va realiza în următorii ani în paralel cu amenajarea falezei, în timpul „primariatului” lui Cambur Istrati, prim secretar la oraș.

Portul Brăila este situat pe malul stâng al Dunării, la km 170 de la gurile Dunării și la 20 km în amonte de Galați, fiind la limita Dunării maritime sau, cum se spune, un port fluvialo-maritim. [În sectorul maritim, calea navigabilă este indicată în mile marine începând de la mila zero – Sulina (o milă marină

fiind egală cu 1852 m) și până la Galați – mila 81, pentru Brăila nefiind indicată. [Echivalență: mila 91 - km 169. Sectorul maritim: Km zero, Sulina - Km 175, Brăila.] [Precizarea „pe malul stâng” exclude însă **Insula Mare a Brăilei** (55600 ha, 1322 km de „conducte îngropate”, 330000 tone de grâu pe an). Zece barje transportă zilnic producția de pe insulă. Grâul care nu mai încapă în barje este încărcat în „silobag-uri”, niște mega-saci din polietilenă cu capacitatea de 250 de tone fiecare.]

În descrierile antebelice, portul Brăila cuprindea trei părți distincte, și anume: incinta vamală a Docurilor, administrată de către Direcțiunea Docurilor; vechiul port sau portul propriu-zis, situat de-a lungul malului Dunării până la regiunea industrială, și micul port de refugiu Ghecet [În fața intrării din Dunărea navigabilă în bazinul Docurilor se găsește un al doilea braț al Dunării, zis Dunărea Veche, al cărei mal drept formează portul de refugiu al Brăilei, permițând acostarea pe 4 km a vaselor fluviale deșerte (șleपुरi, ceamuri), ca și a remorcherelor dezarmate. Acest mic port este destul de adăpostit de ghețuri pentru a servi ca iernatic pentru vasele fluviale care nu au putut avea acces în bazinul Docurilor.], care sunt administrate de către Căpitania Portului în unire cu Serviciul Hidraulic, secția Brăila.

În prezentările contemporane (*NFR*, 1990=I și *Porturile dunărene...*, 2005=II), din punct de vedere al exploatării, portul se împarte în trei mari sectoare:

1.1. Portul vechi care cuprinde zona km 172-171 denumită și zona „Băi” și zona de la km 171-169,8 incluzând teritoriul danelor de pasageri și danele 1-6 pentru celuloză.

2. Bazinul docurilor întinzându-se de la km 169,8-169 cu danele 1-4 pereu la Dunăre și danele 5-17 în interiorul bazinului.

3. Zona cuprinsă între km 169-168,5 cu front la Dunăre situat în aval de bazinul Docurilor, inclusiv debarcaderul de trecere peste Dunăre, punctul Brăila-Smârdanul Nou, cum a fost rebotezat străvechiul Ghecet.

II. 1. Zona veche a portului între km 173-168

2. Bazinul Docuri

3. Zonele libere Brăila

Portul propriu-zis / portul vechi, de-a lungul Dunării

[Darea de seamă asupra exploatării docurilor Brăila în anul 1930 (dosar 6/1931, fond Docuri), publicată și în *A. Br.*, nr. 3/1930, sub semnătura lui Paul Demetriad, cu adăugiri în Dosarul nr. 6/1934.]

„Acest port fluvialo-maritim este situat în amonte de incinta Docurilor, fiind destinat mai mult exportului de cereale și traficului local, între care și acela al Societăților fluviale ca Direcțiunea NFR a statului român, SRD, particulară românească, și SFND a statului francez. Direcțiunea NFR dispune și de magazii proprii, precum și de un local pentru traficul de pasageri.

[Destinat exportului de cereale, folosește munca manuală și căruțele pentru transporturile de cereale, care, din lipsă de loc la silozurile din docuri, sunt silite a fi manipulate în port. Operațiunile esențiale ale exportului se fac prin transbordări de cereale din șleपुरi în vapoarele acostate pe linie sau în apele portului. O bună parte din port este folosită pentru traficul intern de lemn, pietriș, nisip de granit, pavele etc. - text din 1934.]

Teritoriul acestui port se întinde în amonte până în regiunea industrială, unde Dunărea încetează de a mai fi accesibilă vaselor de mare, iar în aval dincolo de Docuri, aceasta permițând dezvoltarea viitoare zone libere, care va da o nouă viață portului Brăila. Această speranță din 1934 a rămas nematerializată, deabia perimetrul 2 al celei de astăzi ocupând parțial acest spațiu.

Posedă următorul utilaj tehnic:

Cheiuri: 4150 m de-a lungul malului Dunării, din care însă numai 1720 metri liniari sunt prevăzuți cu pereuri zidite și platforme pavate, restul fiind mal natural al fluviului.

Pereurile sunt amenajate cu pontoane și pasarele metalice, formând 8 dane pentru vapoarele de mare (aval de Agenția

NFR), restul de 14 dane mai mici (amonte de Agenția NFR) fiind destinate numai vaselor fluviale, doar câteva din ele fiind înzestrate cu pontoane. Aceste dane fluviale au însă profunzimea de apă necesară pentru acostarea vapoarelor de mare la nevoie, putând fi transformate în 7 dane maritime prin dublarea pontoanelor cu pasarele metalice.

Magazii pentru mărfuri generale: 1576 metri pătrați magazii ale serviciilor de stat pentru căile ferate și pentru navigațiunea fluvială.

Magazii pentru cereale: 70850 metri pătrați magazii ordinare, construite din zid și bine podite, aparținând diferiților particulari. Se găsesc în inima portului, în vecinătatea danelor maritime. Magaziile sunt deservite de linii ferate.

Platformele cheiurilor: Suprafața totală a platformelor pentru depozitarea mai ales a cerealelor ar însuma 160000 mp iar drumurile, pavate cu piatră cubică, întocmai ca și acele platforme, ar însuma 52000 mp.

Platformele la malurile naturale, dar acostabile din port, folosindu-se pentru traficul local de lemne, pietriș, nisip etc., ar însuma peste 100000 mp.

Liniile ferate. Garajele de pe platformele cheiurilor au o lungime de 12,4 km iar garajele dintre magaziile particulare de cereale au o lungime de 10,5 km, toate fiind racordate cu rețeaua Regie Autonome CFR.

Materiale și aparate de mentenanță mecanice:

Portul nefiind folosit pentru manipularea mărfurilor generale în colete, nu posedă macarale în afară de o macara plutitoare aparținând SRD cu o putere de 40 t pentru ridicare (mai mult de vase) și 32 (în 1934 erau 35) elevatoare plutitoare pentru transbordarea cerealelor, de la șleपुरi la vapoarele de mare, aparținând diferiților armatori particulari.

Doc plutitor: Micul doc plutitor aparținând Șantierului Naval „Danubiu” are o putere de ridicare de 120 tone.

Atelier de reparațiuni plutitor: macaraua plutitoare de 40 tone a SRD are ca anexă un atelier flotant.

Remorchere. Brăila fiind portul de înscriere a numeroase șleपुरi aparținând la armatori particulari, dispune și de un număr suficient de remorchere din cele 80 înscrise la Oficiul Căpitaniei.

Diferite accesorii ale portului

Aparate pentru debarcare în număr de 16 pontoane maritime (câte 2 de dană) cu pasarelele lor și un ponton fluvial.

8 cișmele pentru apa potabilă și două guri de incendiu.

Numeroase lămpi electrice de câte 1000 lumini.

Un oficiu telegrafo-poștal instalat în clădirea Administrației Docurilor.

Căp. Dosar 7/1935: Cheiuri: pereu pentru traficul fluvial de 1400 m în amonte și pentru traficul maritim de 800 m în aval; platforma pavată 222000 mp și nepavată 130000 mp; dane – 7 pentru traficul maritim, 3 pentru traficul de pasageri și 18 pentru traficul fluvial.

Căp. Dosar 5/1935 (Monografia portului Brăila): Lungimea cheului de la Docuri la dana SRD este 1100 ml iar suprafața platformei de 121000 mp. Lungimea cheului de la dana SRD la km 172, 1000 ml iar suprafața platformei 400000 mp (1000 ml x 40 m). Lungimea rambleului neperial este de 2000 ml.

Dana SRD are ponton fluvial și pasarelă de lemn; trei dane NFR cu pontoane și pasarele metalice; șase dane maritime la cheul de cereale cu câte 2 pontoane, afară de dana a 6-a la care nu se poate pune ponton neavând apă suficientă; dana a 7-a SMR cu trei pontoane și pasarele metalice; o dană la Violatos prin instalarea unui ponton și a unei pasarele metalice; dana a 4-a pereu prin instalarea unui al 2-lea ponton și pasarelă; dana a 5-a - prin instalarea a două pontoane; câte două pontoane la danele 2 și 3 pereu Doc cu pasarele metalice. Restul danelor de la bazinul Docurilor și de la Concordia și depozitul de melasă pentru vase maritime (danele 6-19).

Căp. Dosar 11/1945: La 13 apr. 1945, lungimea pereului pentru traficul fluvial era de 1400 m în amonte iar pentru cel maritim de 800 m în aval; platforma pavată – 222000 mp iar cea nepavată de 800 m. Existau 7 dane pentru traficul maritim și 2 dane pentru traficul de pasageri; 2 pontoane pentru vasele de pasageri și 14 pontoane pentru traficul maritim, câte 2 de fiecare dană, 4 pontoane fiind luate de către sovietici. De la km 173 și până la 171 în dreptul morii Violatos era mal liber.

Căp. Dosar 2/1957: Operațiunile la cheu, pe malul stâng. Danele operative încep de la km 174+400 m.

De la km 174+400 m până la km 171+800 m e mal natural, compus din 14 dane fluviale (din care două la Industria Sârmei și Fabrica de cherestea), unde pot opera și nave maritime, și o porțiune de teren în lungime de 1 km care servește drept cală la șantierul naval din regiune. La toate aceste dane pot opera descărcări de piatră, pietriș, nisip, lemne de foc, fier și încărcare de cherestea. Aici pot opera și nave maritime în ancoră, în formațiune de 4 dane. În aceeași porțiune, pe malul drept, tot la ancoră, pot opera și nave fluviale, făcând transbord de cereale în formațiune numai de 4 dane.

De la km 171+800 m până la 171+100, se află cheu de piatră, compus din 6 dane fluviale din care numai 4 sunt operative. Aici, de-a lungul Dunării pot opera în ancora nave maritime în formațiune de 3 nave iar pe malul drept pot opera nave fluviale (transbord) în formațiune de 2 dane.

De la km 170+900 la 171+ 100, mal natural, loc de staționare mici ambarcațiuni.

De la km 170+900 la 169+900 se află cheu de piatră cu un număr de 8 dane, 7 pentru nave maritime iar a opta pentru nave fluviale de pasageri. La danele maritime, în caz de activitate intensă pot opera chiar două nave maritime la o singură dană. În prezent sunt practicabile numai 3 dane, deoarece danele 5 și 6 sunt împotmolite iar danele 1 și 2 sunt împotmolite și cu

piloni rămași de la un cap de pod (Vezi, raportul căpitanului vasului „Taurus”). În partea opusă, pe malul drept, în dreptul danei a 7-a – dana 1, pot ancora nave maritime în așteptare de ordin, în formațiune de 3 dane.

De la km 169+900 la km 169+800 se afla dana Cherhanaua Pescăriei, unde acostează navele ce transportă pește.

De la km 169+800 până la intrarea în bazin (pereul Docuri), în lungime de 600 m, se afla cheul de piatră compus din 5 dane dintre care 3 maritime, la care pot opera orice fel de mărfuri. Pe malul opus se află o singură dana de ancorare a navelor maritime în așteptare de ordine.

N.F.R. - O firmă pentru toată lumea, 1990. Danele în portul Brăila prezintă următoarele caracteristici constructive și fiecare dană cu un anumit număr este specializată pentru anumite grupe de mărfuri:

- danele de pasageri sunt situate aval de km 171 aflându-se în fața gării fluviale. Cheul este pereat, având o lungime de 400 ml, adâncimea variind între cotele +6,02 și +6,58 m. Sunt dotate cu trei pontoane de acostare;

- danele 1-2 C sunt situate în amonte de dana Pescăriei, fiind dane maritime, operându-se laminate și produse de lemn. Cheul este pereat și are o lungime de 220 ml, adâncimea fiind până la 8 m;

- dana III dispune de un cheu pereat, specializată ca dană maritimă, putându-se opera mărfuri generale. Adâncimea apei este până la 8 m iar lungimea danei de 75 ml;

- danele VI-IX dispun de cheu pereat, aflându-se în bazinul Docuri, specializate ca dane fluviale pentru operarea produselor de carieră și balastieră. Lungimea totală a danelor este de 250 ml;

- danele XI-XV dispun de cheu vertical, specializate în operarea cerealelor și a mărfurilor generale, destinate pentru nave maritime. Situate pe latura de est în bazinul Docurilor, dis-

pun de 4000 ml lungime;

- dana XVIII – dana maritimă, situată la Dunăre aval de intrarea în bazinul Docuri, specializată în încărcarea navelor maritime cu animale vii. Lungimea danei – 110 m;

- dana XIX – dană destinată bunkeraajului în dreptul stației petroliere, în scopul alimentării navelor românești și străine, are o lungime de 100 ml.

Rezultă deci că portul dispune de un front total de operare de 1695 ml cu un număr de 15 dane din care 9 sunt dane maritime cu un front de operare de 805 ml, la care mai adăugăm în zona „Băi” un număr de două locuri de ancorare pentru transbordul direct navă-navă, ceea ce face ca portul Brăila să dispună în total de 11 dane maritime operative declarate oficial ca atare la sfârșitul anului 1989, urmând a intra în circuit noile dane ce sunt în construcție prinse în etapa a II-a de dezvoltare a portului ce are termen de intrare în exploatare în prima jumătate a anului 1990 cu o capacitate de trafic de 450 mii tone trafic /an.

La sfârșitul anului 1989 portul Brăila dispunea de o capacitate de operare de 4355 mii tone/trafic / an, constituită din:

- a) Capacitate destinată traficului maritim = 2295 tone trafic/an, repartizată pe dane astfel:
 - danele 1-2 C, navele ce operează cu bigile, specializate în celuloză = 300 mii tone trafic / an;
 - danele 11-15 dispun de 3 macarale de 16 tone, 7 macarale de 5 tone tip „Bocșa” și două instalații de încărcat - descărcat cereale = 1745 mii tone trafic/an;
 - dana 18, destinată pentru animale vii; capacitate variabilă, neavând instalații de operare = 11 mii tone trafic/an;
 - dana 3, destinată mărfurilor generale utilizându-se bigile navelor sau macarale plutitoare = 100 mii tone trafic/an.

Odată cu intrarea în exploatare a capacităților din etapa a II-a, capacitatea pentru traficul maritim va fi, începând cu anul 1990, de 2745 mii tone trafic/an.

b) Capacitatea destinată traficului fluvial = 2060 mii tone trafic/an, repartizate pe dane astfel:

- danele 6-9 destinate produselor de carieră – balastieră, dispunând de 3 macarale de cheu de 16 tone și un pod de 8 tone tip „Bocșa” = 1200 mii tone trafic/an;

- punctul „Băi” cu două dane destinate mărfurilor de masă, dispunând de trei macarale Ganz de 5 tone și macarale plutitoare = 860 mii tone trafic/an.

Total capacitate portuară (a + b) = 4355 mii tone trafic/an.

Capacitate etapa a II-a de dezvoltare a portului Brăila începând din anul 1990 = 450 mii tone trafic/an.

TOTAL GENERAL = 4855 mii tone trafic/an.

Portul mai dispune și de un front cu dane neoperative format din:

- danele de acostare de la km 171-172 – teritoriul respectiv nu aparține portului, fiind amenajat cu spații de agrement al orașului. Aici se constituie zona de așteptare, acostare și formare – desfacerea convoaielor fluviale și așteptarea navelor maritime pentru reparații. Cheul este pereat pe o lungime totală de 1000 ml cu cote de +6,50 m adâncime;

- danele III-VI C, situate în aval de danele de pasageri, destinate acostării navelor maritime, utilizabile pe o lungime de 580 ml;

- danele I, II și IV sunt situate în aval de dana Pescăriei, având cheul pereat, pe o lungime de 425 ml, cu destinația – acostarea navelor maritime;

- danele X și XVI, situate în bazinul docurilor pe latura de sud și, respectiv, în partea de nord a bazinului, cu o lungime de 300 ml, deservește acostarea navelor tehnice și de serviciu.

În concluzie, frontul de dane neoperative însumează 10 dane cu o suprafață de 2300 ml. La acestea se adaugă dana „Pescăriei” cu o lungime de 60 ml, utilizată de Fabrica de indus-

trializare a peștelui, cât și dana V situată în bazinul docurilor, destinată unității militare de grăniceri cu o lungime de 200 ml.

Gheorghe Iurașcu, Porturile dunărene, 2005

Zona veche a portului Brăila, așezată de-a lungul malului Dunării, are următoarele sectoare:

I. Între km 173 și 172+200, este zona neoperativă, cu mal natural.

II. Între km 172+200 și km171, în lungime de circa 1200 m, malul este prevăzut cu cheu vertical și cuprinde danele de la 1 la 14, destinate micilor ambarcațiuni și de agrement, precum și a navelor AFDJ – Secția Căi Navigabile. În această zonă se află rada destinată navelor maritime, denumită „Băi”.

III. În aval de km 171 se află 5 dane (începând cu dana 15 până la dana 19 inclusiv) în lungime totală de 400 m, destinate navelor de pasageri fluviale și navelor de turism. Danele sunt prevăzute cu cheu înclinat și au în dotare 4 pontoane de acostare. În această zonă se află clădirea administrativă a portului (gara fluvială), unde sunt birourile oficialităților.

IV. Dana maritimă, în lungime de 750 m, are un cheu înclinat, prevăzut cu două pontoane speciale pentru încărcarea navelor maritime. Dana se află în aval de danele pentru pasageri și este destinată mărfurilor generale. Cuprinde danele de la 20 la 23 inclusiv. La 22 se află un ponton special amenajat pentru aprovizionarea navelor cu apă potabilă. La capătul din aval al danei 23 este instalată mira hidrometrică.

V. Zona TRANS-EUROPA BRĂILA este situată la km 170 - port Brăila, la danele 23 și 24.

- dana 23 are o platformă betonată de depozitare de 100 x 20 m, dispunând de 4 punți de comunicare cu pontonul de acostare, sistem de încărcare a navelor tip „READLER”, cu 4 benzi paralele de transport cereale, sistem de descărcare a camioanelor în nave maritime sau șleपुरi, cântar electronic ș.a. Adâncimea minimă la dane este de 7,5 m.

- dana 24, în lungime de 102 m, are o platformă de depozitare de 10000 mp. Cheul de acostare este vertical, cu posibilitatea de acostare a navelor fluviale și a navelor maritime cu un pescaj maxim de 23 picioare.

- În zona Trans-Europa, societatea Agroport SA Galați, dispune de un siloz format din patru celule metalice din tablă galvanizată, având capacitatea de 1100 t fiecare și 4 șlepuri (barje) tip depozit cu capacitate de 1500 t fiecare. Cerealele pot fi preluate prin două platforme de descărcare din vagoane specializate, din vehicule și din nave maritime și fluviale sau livrate (încărcate) direct în nave maritime sau fluviale, în vagoane specializate sau vehicule. Capacitatea de încărcare/descărcare este de 120 t/h.

Silozul este dotat, în fiecare celulă, cu sistem de supraveghere a temperaturii și dispozitive de uscare/sortare.

VI. Danele fluvialo-maritime de la 25 la 28 inclusiv au cheul înclinat în lungime de 550 m, cu destinație specială. Dana 26 este prevăzută cu un ponton de acostare pentru nave maritime și, împreună cu dana 27, sunt folosite pentru operațiuni cu materiale de construcții. Adâncimea la dană este de 6 m.

VII. Bazinul « Docuri Brăila » (vezi cap. corespunzător)

VIII. Aval de km 169, la malul Dunării, se află danele de la 40 la 44, dane neoperative, în lungime totală de 550 m. Danele 40 și 41 sunt dotate cu cheu înclinat și sunt destinate aprovizionării navelor fluviale și maritime cu combustibil (buncheraj). Sunt prevăzute cu două pontoane (unul pentru nave fluviale și altul pentru nave maritime) special amenajate. Dana 42 este neoperativă, cu mal natural iar danele 43 și 44 sunt destinate pontoanelor de acostare a bacului pentru traversări auto și pasageri de la Brăila la malul drept – com. Smârdanul Nou (fost Ghecet) și retur.

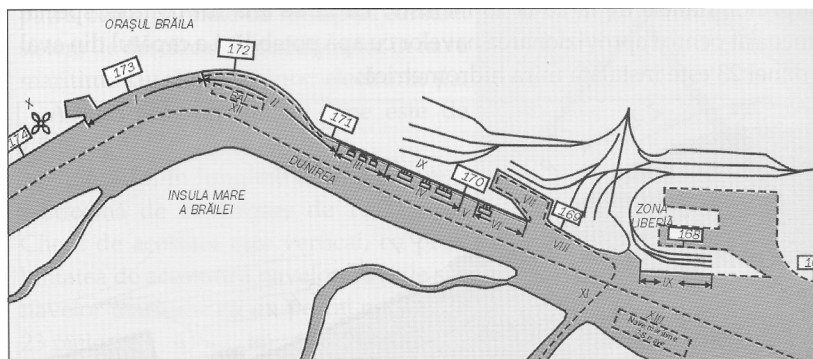
IX. Portul Brăila dispune de 3 sectoare declarate zone libere (vezi cap. corespunzător)

X. Șantierul Naval Brăila, amplasat pe malul stâng, la km. 174

XI. Zona Bac, la km 168+700

XII. Între km 172 și 171, este o zonă de ancoraj, în apropierea malului stâng, denumită « Băi », unde se pot efectua operațiuni de transbordare a mărfurilor.

XIII. Aval de km 168,5, la malul drept, până la km 166, este zona de ancoraj pentru nave maritime în așteptare.



Docurile

Desființarea regimului de port liber în condițiile aplicării noii Legi vamale din 1874 oferea ca alternativă crearea unor zone libere, care va rămâne însă un simplu deziderat până la primul război mondial, ca și după aceea, în ciuda numeroaselor solicitări și încercări. În fapt, regimul de port liber încetează la **1 aprilie 1883 prin crearea unui serviciu de docuri și antrepozite.**

Construirea docurilor, afirma generalul N. Dabija, ministrul Lucrărilor Publice, **avea în vedere „satisfacerea prioritară a exigențelor exportului de cereale, care era de o importanță deosebită pentru România** (v. E.O. Mocanu, *Construcția docurilor în portul Brăila*, în An. Br., SN, nr. 9/2008, p. 29).

[În conformitate cu procesul verbal din 30 martie 1894, Comisiunea pentru delimitarea portului, Docurile intră în zona portului, deoarece cad sub jurisdicțiunea Căpităniei portului. Dincolo de docuri se află o piață de 500/150 m pentru comerțul de cherestea, adusă de la Gura Siretului cu pluta la edec.]

Docul reprezintă un ansamblu de construcții portuare și de instalații (bazine, magazii, platforme, linii ferate, utilaje de ridicat etc.) care, împreună cu serviciile tehnice și administrative aferente, servesc la încărcarea, descărcarea și depozitarea mărfurilor într-un port. „Expresia cea mai revelatoare a modernizării portului Brăila” (E.O.M., *art. cit.*, p. 28), docurile formau un teritoriu aflat sub pază vamală, în care durata maximă de depozitare a mărfurilor nu putea depăși 2 ani, taxele vamale plătindu-se aici pe măsura scoaterii acestora pentru valorificare.

În anul 1884 (aici și în continuare, folosim lucrarea ***Docurile și întreprizile din porturile Brăila și Galați***, Tipografia Curții Regale F. Göbl Fii, București, 1890), Direcțiunea Generală a CFR a fost însărcinată cu „facerea proiectelor de întreprizite

și magaziile de grâne din porturile Brăila și Galați” (care se vor construi în același timp, pe baza aceluiași proiect adaptat), pe baza unei programe stabilite de Inspectorul General G. I. Duca (tatăl viitorului prim ministru I.G. Duca).

Proiectele bazinelor și cheiurilor s-au terminat în nov. 1885 iar contractele s-au încheiat în mai 1886. La Brăila, lucrările au început imediat, pe când la Galați, nefiind expropriat terenul, de-abia în primăvara anului 1887. Proiectele magaziiilor și întreprinzătorilor (având ca model magaziile de silozuri construite în Rusia și Germania) au fost terminate în noiembrie 1886 iar executarea lor a început în primăvara anului 1887; ale instalațiilor mecanice, terminate în 1887 și contractate în vara anului 1887 iar ale clădirilor de administrație în vara anului 1889 și executate în 1890, urmând ca în iunie 1891 la 5 ani la inițierea proiectului Docurile să intre în exploatare.

Contractele au fost executate astfel:

- bazine, cheiuri, dragaj la gura bazinului și pilotajul magaziiilor și întreprinzătorilor: Schram Bouterse & Oringa, Olanda (realizate după modelul docurilor din Pesta cu contribuția importantă a lui Anghel Saligny, pe atunci șef de serviciu la Direcția generală CFR);

- instalații mecanice: G. Luther, constructor de mașini din Brunswick, împreună cu societățile pe acțiuni Grusonwerk la Buckau – Magdenburg și Sächsische Maschinenfabrik la Chemnitz;

- clădirile administrației: Soc. Română de Construcțiuni;

- șarpanta metalică a magaziiilor și întreprinzătorilor: Soc. Internațională Braine-le-Comte;

- magaziile, întreprinzătorile, clădirea de mașini, tunelurile ce leagă cheul cu magaziile, bazinul de condensare al clădirii de mașini, săpăturile și pilotajul clădirilor de administrație, șarpantele de lemn etc. – executate în regie de inginerii Direcțiunii CFR.

Intrând în incinta Docurilor, vom avea la stânga o clădire

care se servește drept corp de gardă și ca locuință portarului, la dreapta o altă clădire servind ca post de pompieri și, în față, clădirea administrației, cu un etaj (45,00 m/13,50 m), în care se află serviciul vamal, administrația Docurilor, serviciul gării, serviciul tehnic al portului, căpitănia portului, poșta și telegraful. Clădirile, având însă alte destinații, te-ntâmpină și astăzi.

Părăsind intrarea, vedem înșirate de-a lungul cheului: întreprinderile de mărfuri, magazia de cereale cu silozuri și clădirea mașinilor. Dincolo de aceasta fusese rezervat un spațiu pentru al doilea bloc de silozuri, a cărui necesitate s-a resimțit adesea, dar care n-a fost construit niciodată.

Lucrările au fost coordonate de Anghel Saligny, șeful Serviciului Docurilor, creat între timp în cadrul Direcției Generale CFR, ingineri de șantier fiind Yarca și Sion.

Costul lucrărilor în cele două porturi a fost de 17157000 lei, suplimentat cu câte 3150630 lei luați din fondul fiecăruia din porturile Brăila și Galați, în special pentru construirea bazinelor.

Situate la km 169 în aval de port, pe o lungime de un kilometru, acestea ocupau o suprafață de circa 390000 mp, părțile cele mai importante fiind întreprinderile de mărfuri, bazinul și silozurile.

Întreprinderile (în terminologia actuală - **antrepozite**) de **mărfuri**, reprezentând un adevărat *porto franco*, permite depunerea mărfurilor intrate fără a plăti inițial nimic, devenind exigibile în momentul părăsirii întreprinderii sau incintei docurilor cu căruțele sau pe calea ferată. Sunt o clădire cu un singur etaj și un pod, împărțită în 5 compartimente separate prin ziduri masive, ce ar împiedica răspândirea incendiului între ele, de câte 20/15 m, în total având o suprafață de 3000 mp. Fundația clădirii se sprijină pe 96 stâlpi de brad, planșeul inferior fiind calculat pentru o încărcare de 1500 kg /mp iar cel superior pentru 800 kg. Instalațiunea mecanică a întreprinderii se compune din 5 ridicători de sarcini (a căror fundație se sprijină pe 900 piloți de brad) a câte 1500 kg și 5 macarale de mână a 1000 kg fiecare.

Bazinul și cheul. Adâncimea - 5,00 m, sub etiaj (nivelul apei celei mai mici, suficient pentru a permite intrarea tuturor vaselor ce pot trece prin Sulina). Lungimea bazinului la fund este de 50 m iar lărgimea de 120 m. Aceasta merge crescând spre gură, unde ajunge la 192 m. Suprafața la fund - 81000 mp iar la nivelul apelor mici, de 88000 mp. Lungimea bazinului a fost determinată de necesitatea ca de-a lungul lui să poată încăpea clădirile și întreprinderile ce trebuiau construite iar lărgimea - ca navele să poată întoarce chiar în partea cea mai îngustă, chiar dacă ambele laturi ar fi ocupate de un rând de vase. Bazinul are pe o latură un cheu de 500 m lungime utilizabilă iar pe celelalte taluzuri consolidate cu anroșamente și pereuri. Executarea săpăturilor până la nivelul etiajului s-a făcut cu 2 excavatoare de sistem Convreux iar de la etiaj în jos prin dragare. Cele două excavatoare erau deservite de 4 locomotive și 80 de vagoane, încărcându-se 700 mc în medie zilnic. De la etiaj în jos, transportul pământului dragat în rambleu trebuia să se facă prin refulare cu ajutorul unei pompe centrifuge instalate pe dragă și prin niște tuburi, care pluteau pe apă, dar, din cauza pământului foarte clisos, a fost necesar ca pământul dragat să fie depus pe un elevator aflat pe malul bazinului, de unde era dragat și astfel frământat încă o dată să fie refulat prin tuburi. Pe 24 aprilie 1888 digul ce separa bazinul de Dunăre s-a rupt, inundându-se o mare parte a șantierului și producându-se astfel o întârziere considerabilă.

Dacă la Galați executarea fundației cheului s-a realizat pe uscat, la Brăila, sub apă. Piloții de 18 m lungime erau băuți parte, cu sonete cu abur sistem Lacour, parte cu sonete cu scripete cu abur. Sonetele Lacour dădeau 30-40 lovituri de berbec pe minut, greutatea berbecului de 1000-1200 kg iar înălțimea de la care cădea era de 1,80 m, baterea unui pilot de 10 m netrecând de o jumătate de oră. Berbecul sonetelor cu scripete avea 1350 kg, bătându-se pe zi 14-16 pari cu o sonetă. Parii erau procurați de la baronul de Popper din Bucovina. La executarea zidăriei

s-au folosit ciment provenit din uzina Iosson din Niel on Ruppel din Belgia. Moloanele cioplite pentru cheu proveneau din cariera de la Topalu și de la Cassis-Franța, care furniza și pietrele cioplite pentru coronament. Piatra pereurilor provenea de la Iglița si Hârșova.

Molul din amonte al șenalului este format de un mol de zidărie de 35 m, pe care este așezat un felinar. Scopul molului este de a proteja vasele ce intră în bazin cu o viteză deja foarte redusă în contra acțiunii curentului. Această protecție nu este însă suficientă, deoarece în timpul intrării unui vas în bazin va fi un moment în care partea anterioară a vasului se afla sub protecția molului, pe când partea posterioară este încă expusă curentului, care o împinge spre mal. Pentru a preveni asemenea accidente a fost construită o estacadă pe malul stâng al șenalului.

Magazia de cereale cu silozuri. Silozurile sunt niște celule verticale, care se umplu cu grâne. Sistemul s-a întrebuințat prima dată în America de Nord, extinzându-se apoi în Europa, în Germania și Rusia, unde stațiile de cale ferată erau prevăzute cu silozuri. Față de magaziile cu etaje, cele cu silozuri conservă mai bine grânele, asigurând o manipulare mai comodă și o economie considerabilă a spațiului construit. Capacitatea unui bloc de silozuri s-a fixat la 25000 tone (de fapt, capacitatea totală la încărcare maximă era de 26780 tone sau 378620 hectolitri de cereale), dar s-a prevăzut forța mecanică și pentru al doilea bloc, care, deși necesar, nu s-a mai realizat. Construcția silozurilor a reprezentat o operație deosebit de dificilă, mulțumindu-ne a menționa faptul că alegerea materialului a trecut prin 4 faze. Un jurnal al Consiliului de Miniștri prescria fierul ca material de construcție. În urma studiilor, s-a renunțat la fier, fiind înlocuit prin cărămidă, cărămida prin beton simplu, înlocuit în final prin plăci de beton, sistemul Joseph Mo(u)nier, intrat în practică de-abia în 1887. Astăzi, vorbim de beton armat, introdus în construcția silozurilor brăilene, pentru prima dată în țară, de Anghel Saligny.

Magazia de grâne constă dintr-un singur corp de clădire de 120 m lungime, 30 m lățime, înălțimea cornișei principale deasupra terenului de 18,14 m iar fundația se coboară până la 9,50 m. În exterior se disting 3 părți: o parte lungă centrală și două anexe laterale, din care cea din stânga are două pavilioane. În interior, se disting 3 despărțituri, împărțind clădirea în 4 secțiuni diferite, cea centrală este ocupată de 336 silozuri hexagonale, alipite unul de altul, din care 185 având o capacitate de 100 tone iar restul de 50 tone; părțile extreme conțin aparatele pentru ridicarea grânelor și cea de-a patra destinată instalației de curățit. Anexele și instalația de curățit au câte 5 etaje.

Întreaga clădire este așezată pe un radier de beton de 1,50 m grosime, suportat de un pilotaj continuu compus din piloți de 12 m înălțime, la distanță de 0,80 m, numărul total al piloților bătuți fiind de 6306. Numărul plăcilor și al colțurilor a fost de 35000, fierul – 290000 kg. Dozajul întrebuințat: 3 părți nisip, 3 părți pietriș fin de grosimea unei alune și 3 părți ciment de la uzinele Iosson - Belgia, Misburg - Germania și Tamchon din Boulogne - Franța.

Fiecare element constitutiv al silozurilor (aparate ce servesc pentru transportul orizontal al grânelor / *bande transportatoare*, sistem Luther; aparate ce servesc pentru transportul vertical / *elevatori*, aparate ce servesc pentru cântărit - balanțele automate Reuther și Reisert, de mărimi variabile de 50 și de 500 de kg, modelul cel mai mare construit până acum, debitând într-o oră 75000 kg, într-o oră putându-se cântări 1200 tone; aparate ce servesc pentru curățit (compuse din site orizontale, site cilindrice și triori) și manipulațiuni analoge) are istoria sa și interesează în primul rând pe specialiști.

Darea în folosință din 1891 și inaugurarea oficială din 1892, moment aniversat la 120 de ani de Arhivele Naționale Brăila și Biblioteca „Panait Istrati” în august 2012, constituie începutul, zestrea docurilor sporind an de an: achiziționarea unui remorcher în 1894 și a unei dragi în 1895; construcția pereu-

lui de la danele I-V în anii 1897-1899; a unei stații petrolifere, date în concesiune Soc. „Aurora” (1903), care o va vinde Soc. „Credit Petrolifer” în 1905 (în 1914, avea 30 de rezervoare cu o capacitate totală de 22752 metri cubi); a pereului de la danele XVIII-XIX etc.

În anii dinaintea primului război, lungimea totală a cheiurilor din docuri ajunge la 1750 m, din care 1000 în jurul bazinului și 750 m de-a lungul Dunării. „Istoria lucrărilor hidrotehnice portuare, arată E.O. Mocanu, art. cit., p. 36, consemnează folosirea pentru prima dată în țară în mod experimental a sistemului „Cuirassa Decauville”, care înlocuia pereul din piatră brută, îmbrăcând taluzul cu o „manta din cărămizi de beton și mortar din ciment, așezate în șiruri orizontale și traversate de o serie de fire metalice întinse pe direcția terasamentului sau a pantei taluzului de pământ”, ceea ce îi permitea să reziste la eventualele tasări ale pereului, având destulă flexibilitate ca să împiedice orice deplasare laterală sau producerea de crăpături.

Să mai amintim că forța motrice necesară pentru a pune în mișcare diferitele aparate și mașini era produsă de o mașina orizontală Compound cu doi cilindri și cu rezervorul de abur între cilindri. În schimbul sumei de 121890 lei aur, firma „Siemens-Halske” din Viena a construit în docuri o **centrală electrică în 1893, vizitată în 30 septembrie același an de Regele Carol I** (Gh. Iavorschi, *Momente din istoria Brăilei*, Editura Olimpiada, Brăila, 2003, p. 33). Aceasta va ilumina Portul, Grădina Publică și Gara CFR. Din motive economice, în Docuri s-a folosit inițial doar la iluminarea interiorului clădirilor și tunelurilor, în exterior utilizându-se tot petrolul.

Am menționat pe parcurs multe noutăți și priorități în construcția docurilor și, în special, a silozurilor, remarcate și pe plan internațional în revista franceză „Genie Civil” în 1897, inginerii italieni documentându-se la începutul secolului înainte de începerea construcției silozurilor în portul Genova.

Primii administratori/directori ai Docurilor au fost: ing.

Venert Ioan, 1892-1901; ing. Caracostea Gh., 1901-1908; ing. Demetriad Paul, inspector general (domiciliat în str. N. Filipescu, azi Călărași, nr. 10), din 1908 și până la pensionare (pus în retragere de la 1 ian. 1930, pensie din oficiu), reputat specialist, consultant al Ministerului și Parlamentului, fost membru în comisiile trimise de guvernele din 1916 și 1928 în Rusia și America pentru studiul clasificării cerealelor și al silozurilor, membru în Comitetul pentru unificarea statisticilor din transporturile pe apă, de pe lângă Societatea Națiunilor, analist al problemelor portului în numeroase studii publicate în revista „Analele Brăilei” în al cărei comitet de conducere s-a aflat de la primul număr în 1929 și până la ultimul în anul 1940. [Din păcate, cazierul nr. 9 din dosarul nr. 3/1968, care ar fi trebuit să ilustreze activitatea acestuia, este gol (!), cuprinzând doar o foaie de jurământ, care dovedește că și-a continuat activitatea și după 1930.]

Jurământ

Jur în numele lui Dumnezeu și declar pe onoarea și pe conștiința mea:

Credință M.S. Regelui Carol al II-lea al României și Constituțiunei Țării mele,

să îndeplinesc cu sfințenie datoriile ce îmi impune funcțiunea mea în serviciul Direcțiunei Docurilor Brăila.

Așa să-mi ajute Dumnezeu!

[Jurământ săvârșit în prezența noastră, preot Constantinescu și Director, P. Demetriad.]

Din 1915 ca subdirector și apoi ca director s-a aflat ing. Ciobanu T. Vasile, care a sintetizat activitatea portului și docurilor în studiul: *Comentarii asupra activității portului și docurilor Brăila. 1911-1938. Concluzii pentru viitor în Analele Brăilei*, 1940, nr. 1-2. A urmat la direcție ing. Gorunescu, ginerele lui Vasile T. Ciobanu.

* Vasele poștale ale societăților „Florio Rubatino”, „Freyssinet & Co”, „Lloyd Austriac”, „Caurtgi & Co” și „

Ionică” au adus următoarele cantități de mărfuri în kilograme: 8274129 / 1901-1902; 9690674 / 1902-1903; 7020361 / 1903-1904; 9555952 / 1904-1905 (D I, 441, 1905).

* Traficul Docurilor reieșit din compararea acestuia ca maxim și minim, înainte și după primul război (v. *Contribuțiuni pentru monografia orașului și județului Brăila cu prilejul serbărilor Centenarului*, ed. cit., p. 22):

- la mărfuri generale: în 1913/14 de 5900 vagoane; în 1900/1901 de 2100 vag.; în 1921/22 de 3800 vag.; în 1928, de 1250 vag.;

- la cereale: în 1911/12 de 16800 vag. față de 5900 vag în 1908/1909; 17900 vag. în 1927 față de 4960 în 1928;

- la scânduri: în 1911/12 de 5000 vag. față de 1600 vag. în 1912/13; 6800 vag. în 1923 față de 500 vag. în 1920/21. În timpul războiului, Docurile lucrând pentru armatele de ocupație, nu s-a înregistrat nici un trafic comercial.

Darea de seamă asupra exploatării docurilor Brăila în anul 1930 (dosar 6/1931, fond Docuri), publicată și în *A. Br.*, nr. 3/1930, sub semnătura lui Paul Demetriad, este edificatoare pentru dotarea docurilor, pentru „utilajul” acestuia, fiind baza celorlalte dări de seamă din tot deceniul al 4-lea.

„Incinta vamală, numită Docuri, cuprinde un bazin în suprafață de 8,5 ha, precum și un teritoriu sub pază vamală. Bazinul este în legătură cu Dunărea printr-un canal în lărgime de 75 m.

Întregul teritoriu sub paza vamală are circa 50 ha, inclusiv bazinul și porțiunea până la Dunăre, formând un mic port înzestrat cu tot utilajul necesar pentru adăpostirea mărfurilor de tranzit și a celor de întrepозit. Durată maximă de ședere a mărfurilor în această incintă nu poate trece de doi ani iar taxele vamale se plătesc numai pe măsura ridicării acelor mărfuri pentru scoaterea lor din incintă.

Bazinul aduce mari foloase și iarna pentru adăpostirea șlepurilor și altor vase.

Incinta Docurilor posedă următorul utilaj tehnic:

Cheiuri: 2288 ml, din care 1450 m se găsesc în interiorul bazinului iar restul la Dunăre. Numai 500 m chei din bazin sunt direct acostabili (chei vertical); restul este amenajat cu pereu înclinat de zidărie, implicând schele pentru manipularea încărcărilor.

În total, Docurile dispun de 19 dane pentru acostarea vapoarelor, din care 8 dane la malul Dunării iar restul în bazin. În dosarul 7/1938, la Dunăre se află 7 și 12 în bazin.

Trei dintre danele de la Dunăre, împreună cu magaziile respective, sunt rezervate acostării vapoarelor cu curse regulate ale marilor companii de navigațiune străine: *Fraissinet* (franceză), *Sitmar* împreună cu *Compagnia genovese di navigazione a vapore di Genova* (italiană) și *Lloyd triestino* (italiană).

Magazii pentru mărfuri de tranzit și întrepozit vamal: 6568 mp pentru tranzit și întrepozit.

1288 mp magazii proprietatea statului românesc pentru tranzitul companiilor cu curse regulate;

1191 mp magazii aparțin la două din acele companii: *Fraissinet* și *Lloyd Triestino*.

Rezervoare pentru petrol și melasă: Stațiunea de petrol formează o incintă separată și este înzestrată cu 7 rezervoare de 5110 mc total, în concesiune temporală către Societatea „Concordia”, putând distribui și combustibilul lichid la vasele ancorate în Dunăre.

Noua stațiune pentru pompare a melasei dispune de un rezervor în capacitate de 3820 mc, fiind deservită de o dană specială la *Dunăre*.

Magazia cu silozuri pentru cereale în suprafață de 3200 mp. Capacitatea magaziei este de 378720 hectolitri, repartizați la 336 celule de diferite mărimi, de la un vagon și jumătate (15 tone) până la 11 vagoane cereale grele, încât capacitatea totală în tone ar depăși cifra de 26000. Silozul este deservit de o estacadă metalică pentru încărcările la vase.

Debitul de înmagazinare și cel de încărcare prin instalațiunile mecanice ale silozurilor este de 900 tone pentru 8 ore de lucru.

Instalațiunile de curățire a orzului lucrează cu un debit de 22 tone pe oră iar instalațiunea mixtă pentru curățit, atât orz cât și grâu, va lucra cu un debit de 20 tone pe oră.

Platformele cheiurilor. Suprafața totală a platformelor pentru depunerea lemnăriei și a cărbunilor în regimul de întrepozit nominal ar însuma peste 40000 mp, atât în interiorul bazinului cât și cu acces la Dunăre.

Linii ferate. Garajele din incinta Docurilor depășesc 10,5 km, fiind în legătură cu rețeaua de linii a Regiei Autonome CFR.

Macarale și aparate de manipulațiune / manutențiune mecanică:

1 macara electrică pe pod rulant și 5 tone putere, înzestrată și cu linguri mecanice pentru manipularea cărbunilor;

1 macara cu troliu de mână pentru colete sub 10 tone greutate;

2 macarale electrice pe pod rulant și 2,5 tone putere pentru manipularea mărfurilor generale;

2 macarale electrice cu semi-portal și 3 tone putere, tot pentru manipularea mărfurilor generale;

5 elevatoare plutitoare cu un debit de 80-120 tone pentru transbordul cerealelor din șlepuri în vapoare.

Remorcher. Pentru manevre în bazinul Docurilor există un remorcher mic cu mașină de aburi și putere 100 cai vapor, înzestrat și cu pompă de salvare, și unul mare cu mașină de aburi și putere 230 cai vapor, cu condensare la suprafață, înzestrat cu pompe de salvare.”

[În anul 1930, mișcarea vaselor a crescut cu 19% (vezi tabelul de mai jos) iar totalul vagoanelor a atins cifra de 23723, din care 15859 pentru cereale, 3387 pentru cherestea, 2244 - produse petroliere, 297 - cărbuni și 1896, diverse mărfuri.

Din „Darea de seamă pe anul 1934” (dosar 6/1935)

reținem operațiunile efectuate în Docuri:

- primirea și înmagazinarea, manipularea și expedierea mărfurilor generale, sosite în regimul de import al tranzitului și întreprizului vamal;

- primirea și însilozarea cerealelor, condiționarea cerealelor, adică curățirea de impurități, precum tăierea țeștilor de orz, și predarea pentru încărcarea cerealelor la vase;

- emiterea de recipise - warante pentru mărfurile și cerealele depozitate în magaziile din docuri, recipise lombordabile la Banca Națională;

- închirierea de terenuri – întreprizite în aer liber – și de platforme pentru depozitarea mărfurilor generale în masă (cărbuni, cocs, materii prime pentru industria metalurgică, fontă etc.), bucurându-se de regimul întreprizării vamale; precum și pentru depozitarea lemnăriei indigene în vederea exportului;

- închirierea de magazii pentru depozitarea mărfurilor generale în bucăți, bucurându-se de regimul întreprizării vamale;

- închirierea de terenuri pentru instalațiuni de pompare a produselor petroliere și pomparea produselor de felul melasei pentru fabricile de zahăr;

- adăpostirea vaselor în bazin pentru iernat;

- transbordarea cerealelor cu elevatoarele plutitoare din șleपुरi în vapoare și invers;

- vămuri și expedieri de mărfuri.

În „Darea de seamă pe 1937” (dosar 7/1937), se împart operațiunile efectuate în Docuri în două categorii:

A. operațiuni sub regimul direct al Docurilor:

a) se operează majoritatea mărfurilor sosite sub regimul vamal al tranzitului, descărcându-se cu hamali ajutați de macarale și de bigile vapoarelor pentru a depozita în magazii sau pe platformele adiacente, ale magaziilor de tranzit ori în întreprizitele comune. Excepție fac numai mărfurile sosite tot sub regimul de tranzit vamal, dar aduse cu vapoarele companiilor zise

poștale în număr de 3 la Brăila și de 2 la Galați;

b) operații de la magazia cu silozuri și rareori la magazinele cu etaj (numai la Brăila), consistând în cântărirea cerealelor, însilozarea, condiționarea la necesitate și încărcarea, tot după o cântărire, la vapoare, vagoane, căruțe etc. Între operațiunile de condiționare, avem curățirea și sortarea cerealelor, precum și curățirea de țepi a orzului, sortarea la cilindri și triori, tratarea etc.;

c) operațiuni de transbordări cu elevatoarele plutitoare de la șlepuri la vapoare și

B. operațiuni fără amestecul direct al Docurilor:

a) mărfuri generale depuse în magazine de întreprindere închiriate la particulari, cărbuni și alte similare, cherestea, ca și manipularea produselor petroliere și ale melasei, a diferitelor cereale și mărfuri ieftine;

b) descărcarea mărfurilor aduse în tranzit cu Companiile de vapoare poștale posedând puncte de acostare sau dane în docuri.

* Mișcarea vaselor la danele și bazinul Docurilor

Anul	Nr. vase de mare	Nr. șlepuri	Nr. remor- chere	Nr. vase la iernat
1930	446	594	62	152
1932	331	533	38	-
33/34	219	561	27	-
34/35	202	521	31	-
35/36	185	535	10	-
36/37	278	503	8	82
37/38	280	450	14	91
38/39	202	466	11	-
39/40	174	352	3	120
40/41	56	371	7	126
41/42	19	431	7	133
42/43	29	726	12	167
43/44	17	573	13	119
44/45	12	284	35	197
45/46	-	234	2	45

* Cantitățile intrate în Docurile Brăila și operate în regie directă de la prima exploatare din 1891 (Dosar 10/1946)

Anii	Cantitatea în tone		
	Mărfuri generale	Întrepoz- ite	Cereale
1892	11225	488	27299
1893	39089	1876	82557
1894	44549	3400	82951
1895	33678	3398	73577
1896	4298	4004	101705
1897	44825	3876	101626
1898	50639	3852	131221
1899	39956	2051	103684
1900-1901	20851	1185	95633
1901-1902	23161	1321	132378
1902-1903	31738	1117	132233
1903-1904	28843	1047	142948
1904-1905	33519	1971	100767
1905-1906	34559	1880	144423
1906-1907	25205	336	140423
1907-1908	43347	859	166260
1908-1909	50764	798	65343
1909-1910	45474	910	77170
1910-1911	45098	889	135098
1911-1912	55579	837	171332
1912-1913	56300	1875	54505
1913-1914	57022	2010	80173
1914-1915	29962	4069	87729
1915-1916	382	811	76853
1916-1917	1353	156	47506
1917-1918	-	-	-

1918-1919	-	-	-
1919-1920	13013	-	13948
1920-1921	32016	-	50417
1921-1922	35814	180	61825
1922-1923	27782	63	72866
1923-9 luni	27092	500	44976
1924	33600	948	125136
1925	15996	73	46453
1926	19363	560	134498
1927	16561	719	186634
1928	13108	1609	58646
1929	13172	2006	76753
1930	24005	1280	137263
1931	13347	8523	157684
1932	12104	14557	171932
1933-3 luni	497	53	7784
1933-1934	6183	15371	65853
1934-1935	4270	22907	62842
1935-1936	5748	27090	147738
1936-1937	4219	28570	212629
1937-1938	3985	22057	101780
1938-1939	4383	21552	133195
1939-1940	7088	13311	148092
1940-1941	4003	6959	51717
1941-1942	6342	17940	33454
1942-1943	41419	16284	24569
1943-1944	15236	8345	42707
1944-1945	185	6681	23068
1945-1946	-	-	75791

Dacă, la început, negustorii au privit cu neîncredere noile mijloace de manipulare, au fost atrași cu timpul de ieftinătatea

manipulării mărfurilor și de privilegiul de a nu li se percepe nicio locație la vagoanele care se opreau în Docuri.

Inițial, cheltuielile au depășit veniturile: în 1892, 201823 față de 169337 lei; în 1900/1901, 469623 față de 453820 lei sau în 1912/13, 875909 față de 862424 lei, dar, după război, s-a constatat o bună rentabilitate, veniturile acoperind cheltuielile, chiar până la îndoitul lor în 1924: 15407376 față de 30737420 lei, oricum realizându-se beneficii substanțiale, de exemplu în 1932 de 11604919 lei (cheltuieli - 20257480 față de venit - 31450140 lei).

Tablou comparativ. Traficul de cereale în portul Brăila

Anii	Sosiri pe cale feroviară		Total tone	Sosiri pe calea apei		Total tone
	în Docuri- tone	în port		Cabotaj	Tranzit străin	
1908	56257	390270	46524	376166	90000	466166
1909	71994	606150	678144	379853	144646	524499
1910	113355	977270	1090625	625961	123139	749100
1911	190807	954230	1145037	638950	93306	732256
1912	76552	463360	39912	439801	120634	560435
1913	72518	496270	68788	453883	75577	529460
1920	25418	162000	187418	321354	37613	358967
1921	51800	234000	258800	432678	70028	502706
1922	51741	154500	206241	250019	24396	274415
1923	49659	98000	47659	525077	51625	576762
1924	119650	43660	63310	504500	67724	572224
1925	32775	38970	70845	428965	444585	873546
1926	122505	84350	206855	427850	481297	909147
1927	186634	60750	247384	624722	54069	678791
1928	58746	22920	81666	371139	87350	458489

1929	76753	169450	246203	413087	519085	932172
1930	137262	168639	298901	942222	292775	1234997
1931	157684	185440	343124	795610	274912	1070522
1932	171932	69812	241744	549071	183905	732976
1933-3 luni	7784	1343	9127	34422	60974	95396
1933-1934	65853	74875	140728	419376	822310	1241686
1934-1935	62842	63913	126755	175167	309130	484297
1935-1936	137575	48630	186205	220495	24265	244760
1936-1937	207213	141217	348430	507474	633743	1141217
1937-1938	158767	112085	270852	393423	359601	753024
1938-1939	131310	207510	338820	297599	255973	553572
1939-1940	134756	321075	455831	230732	433961	664693
1940-1941	32512	91294	123806	97617	127968	255585
1941-1942	7394	61611	69005	52618	118518	171136
1942-1943	8639	77909	86548	28254	59533	87787
1943-1944	31497	44642	76139	6576	80165	86741
1944-1945	13353	59204	72556	7234	6192	15426
1945-1946	75791	-	75791	-	-	-

D II, 222. 23 aug. 1932. Tablou comparativ de cerealele sosite în port în anul 1931, întocmit de Direcția Docurilor

Felul cerealelor	Sosite cu șleपुरi pe apă / tone	Sosite cu Magazine port / tone	Vagoanele Silozuri Doc / tone
<i>Grâu</i>	545959	38170	27470
<i>Porumb</i>	451423	40630	39768
<i>Orz</i>	105859	90420	78456
<i>Secară</i>	11926	1370	1718
<i>Mei</i>	1898	1140	-
<i>Ovăz</i>	1150	970	1464

<i>Rapiță</i>	3390	1140	-
<i>Fasole</i>	-	18300	15
<i>Fl. soarelui</i>	-	3950	6402

Între cauzele decăderii interbelice **a portului se afla și slaba dotare a docurilor** (1937 - *Brăila prin veacuri...*, p. 63-64).

După război, aproape tot excedentul PCA, alimentat în special cu taxa de jumătate la sută aplicată asupra valorii mărfurilor exportate și importate prin toate porturile țării, **a fost înghițit de portul Constanța**, unde s-au executat și cele mai importante lucrări tehnice de modernizare și mărire a instalațiilor portului și docurilor, în timp ce portul Brăila a fost aproape cu totul neglijat, utilajul său fiind într-o situație de inferioritate față de portul Constanța, atât din punct de vedere tehnic, cât și din punct de vedere al capacității de manipulare, încărcare, descărcare și depozitare a portului și docurilor.

Silozurile docurilor Brăila, cu o capacitate de 378720 hl, reprezentând o capacitate comercială de încărcare de 26000 tone, respectiv 2600 vagoane și un debit de înmagazinare și încărcare într-un vapor de numai 900 tone în 9 ore, nu pot satisface nevoile chiar ale unui trafic mediocru.

Nu numai capacitatea și debitul docurilor sunt insuficiente, ci și posibilitățile de acostare la cheiuri. Lungimea cheurilor este de 4150 m, din care 1720 m, cheiuri și pereuri pietruite, restul fiind mal natural. Pe această lungime sunt însă numai 8 dane de acostare pentru vapoare de mare, ceea ce este absolut insuficient, mai ales că una din dane nu poate fi utilizată din lipsă de calaj, iar alta - a șasea - n-are ponton.

Lipsurile acestea denotă cât de neglijat a fost portul Brăila, deși el aduce venituri din cele mai mari regiei PCA. Astfel, **după o statistică din 1937, portul Brăila a dat statului, respectiv regiei PCA, în ultimii ani, din taxa de 0,5 % mărită**

cu 20%, suma de 103920000 lei, în timp ce în ultimii 11 ani nu s-a investit în portul Brăila nici a zecea parte din veniturile taxei de 0,5 %.

Prin trecerea regiei PCA la ministerul marinei și aerului, se speră că se va repara nedreptatea, înzestrarea cu instalații mecanice echivalente celor din Constanța, pentru modernizarea docurilor și mărirea capacității lor fiind nevoie de 38420000 lei. ***Suma nu este prea mare. Portul Brăila o pretinde, fiindcă are dreptul la ea.***

NFR, 1990. Bazinul docurilor se întinde de la km 169+800 la 169, cu danele 1-4 pereu la Dunăre și danele 5-17 în interiorul bazinului. Intrarea în bazin se află în dreptul km 169+700. Suprafața acvatoriului este de 10 ha luciu de apă. Intrarea are o lungime de 75 m și o adâncime de 8,0 m sub etiaj, adâncimile în bazin fiind menținute, în general, prin dragare la 7,50 m în special pentru danele maritime și de 6,0-6,50 m la cele fluviale. Bazinul Docurilor are o lungime de 550 m, întinzându-se între dana Pescăriei și intrarea în bazin, cât și o întindere de 1475 m în interiorul bazinului.

IURAȘCU, 2005. Bazinul Docuri a cărui gură de intrare se află la km 169+100 este prevăzut cu un front portuar în lungime totală de 1475 m, după cum urmează:

- de la dana 29 până la dana 33 inclusiv, are cheul înclinat, destinat navelor fluviale;
- danele de la 34 la 38 au cheul vertical, destinat navelor maritime;
- dana 39 are cheul înclinat, destinat tot navelor maritime.

Descrierea danelor:

- dana 29, în lungime de 200 m, are destinație specială;
- danele 30, 31 și 32 au o lungime totală de 250 m, fiind destinate navelor fluviale pentru încărcări materiale de construcții. Sunt dotate cu macarale de cheu de 16 tf, un pod

rulant de 8 tf, platforma de depozitare și magazii;

- dana 33 este destinată navelor de deservire a portului.

Are lungimea de 130 m.;

- danele 34-38 inclusiv, în lungime totală de 525 m, sunt destinate navelor maritime și fluviale pentru încărcarea cerealelor și mărfurilor generale. Sunt dotate cu macarale de cheu de 5 tf și 16 tf. La dana 36 este construit un siloz pentru cereale cu o capacitate de 30000 t. La danele 34 și 35, precum și la danele 37 și 38 sunt construite magazii;

- dana 39, în lungime de 170 m, cu cheu înclinat, este destinată navelor maritime. În continuare, până la gura bazinului, cheul este înclinat, în lungime de 200 m și neoperativ.

Adâncimea minimă în bazin este de 7,5 m. Suprafața totală a magaziilor este de 11560 mp. Accesul în bazin se face pe căi rutiere și pe cale ferată.

Situația la zi, în anul de grație 2013, va fi prezentată în capitolul **Anii 1990 și în prezent.**

Schela Brăilei - port comercial

Porto franco. De la porto franco la antrepo

Tc. / scr. / bg. *schelă* loc unde se construiesc navele; ponton; locul unde se construiesc sau se leagă plutele la mal; prin extensie - port

Privilegiul regelui Ungariei, Ludovic cel Mare, din 28 iunie 1358 (indirect) și **tratatul din 20 ianuarie 1368 al lui Vladislav I relevă legăturile negustorilor brașoveni cu Țara Românească**, aceștia putând vinde și cumpăra prin plata vămii de tricesima (a treizecea parte / 30%) din valoarea mărfii, o dată la venire și a doua oară la întoarcere. În cazul în care aceștia exportau mărfurile prin Brăila, **plăteau o singură dată, la întoarcere, doar pentru import**, măsură menită să stimuleze traficul de mărfuri. **Brăila devenea astfel *avant la lettre* un fel de porto franco *sui generis***. Documentul este cel mai vechi privilegiu comercial, până în prezent, acordat de un domnitor român și, în același timp, prima atestare a Brăilei. Întărind privilegiul din 1368, Mircea cel Bătrân menționează în actul din 1413 mărfurile de tranzit (apusene - postavuri și catifele de Ypres, Louvain, Köln, din Cehia și Polonia, obiecte de îmbrăcăminte și încălțăminte etc.) și produsele de schimb - produse naturale ale Țării Românești (pește, ceară, vite, piei de animale) și produse brașovene (oțel, fier, postav, cojoace, pielărie). În acest privilegiu, se arată că brașovenii trebuiau „să plătească vamă 3% la piper, la șofran, la bumbac, la piele de miel, la piei și la alte mărfuri ce vin de peste mare”.

Tratatul de comerț confirmat de Mircea cel Bătrân în

1409 negustorilor poloni și lituanieni, prin care este recunoscut dreptul acestora de a veni cu mărfurile lor în toate schelele de la Dunăre, ca și acela dat de Alexandru cel Bun un an înainte negustorilor poloni, prezintă **Brăila ca un important centru pescăresc**. Peștele era exportat la Brașov și de aici mai departe, fie de negustori locali, fie de cei străini. Din actul emis de Dan al II-lea în 1422 aflăm speciile cele mai căutate: morunul, somnul, știuca, plătica, scrumbia de Dunăre, icrele negre.

Date precise în legătură cu cantitatea de pește a Țării Românești exportat la Brașov rezultă din registrele de vamă ale acestuia. Astfel, în anul 1503, s-au exportat 3193 de poveri de crap; 538,5 poveri de morun (la această specie, Brăila ocupa locul I); 2,5 poveri de scrumbii; 12 poveri de icre negre.

Despre ocupația turcească (1538-1828), Nicolae Iorga afirma: *Un adânc întineric acoperea perioada în care turcii au fost stăpâni în a lor Ibrail (Când, cum și de ce s-a luat Brăila de turci? în Analele Brăilei, V, 1, 1933), deși ceva mai jos constata: Așezarea turcilor n-a schimbat dealfel caracterul orașului. Aceiași pescari români veniau cu căruțele lor de marfă la Brașov (p 2-7).*

Afirmația va fi amendată de Radu I. Perianu și C.C. Giurescu.

Brăila, în afară de a fi o fortăreață militară, servea ca centru de aprovizionare și de export pentru Constantinopol. Prin Brăila se exporta tot ce era de trebuință Porții. La Brăila se strâneau corăbiile de la Constantinopol pentru încărcare sau cele din susul Dunării care aduceau mărfurile, cerealele sau alte încărcături. Brăila, care încetase să mai fie un centru comercial al Valahiei, devenise un antrepozit general de mărfuri în folosul turcilor (Radu I. Perianu, Raiaua Brăilei, loc. cit., p. 37-40).

Ocuparea Brăilei de către turci n-a însemnat o întrerupere a vieții ei economice, a exportului și a importului ei. S-a

produs o substituire a beneficiarului veniturilor vamale, care n-a mai fost cămara domnească, ci aceea a sultanului; s-a produs, de asemenea, o modificare a sensului sau direcției exportului, acesta îndreptându-se tot mai mult spre Istanbul, capitala împărăției turcești (C.C. Giurescu, op. cit., p. 97).

Tot mai mult, dar nu exclusiv, comerțul cu pește prins în Dunăre și în bălțile ei către Brașov, după cum aflăm din același loc, continuă și, chiar paradoxal, crește: dacă în 1503 era de 5285 poveri iar în 1529-1530 de 4254,5 poveri, exportul ajunge după ocupație la 7318,5 poveri în 1543 și 8713,5 poveri în 1545, valorând 8888500 aspri și reprezentând, în unități de măsură de astăzi, 1176322,5 kilograme sau peste 117 vagoane și jumătate. În registrul vamal brașovean din 1554 aflăm că Brăila, cu 35 de participanți și 113 transporturi, vânduse pe piața Brașovului marfă (probabil, cel mai mult pește) în valoare de 247530 aspri (*apud* Ionel Căndea, *Mănăstirea Măxineni*, ed. cit., p. 16). Datele concrete sunt întărite de alte documente, care atestă continuarea activității comerciale: cronicarul polon Gorecki, referindu-se la ocuparea Brăilei de către Mihai Viteazul, îl consideră drept „cel mai avut în acele părți” iar un document din 1569 califică Brăila drept *schela Munteniei și Moldovei*.

Vast antrepozit de grâne în primul rând, Brăila adună cerealele din raia, dar și dintr-o bună parte a Țării Românești. Un firman din 1559 arăta că în toamna aceluia an se încercaseră la Brăila 62 (șaizeci și două) de vase cu orz pentru Nicopol. La Brăila se preda *zahereaua* (cereale și alte produse), al cărei quantum varia după necesități: la grâu, de exemplu, 15000 chile în 1756 și 20000 în 1760, *chila* fiind aceea de Brăila. În 1783, se primise dispoziție de la Poartă să se trimită la Brăila 25000 chile de grâu. Potrivit unui tablou statistic al consulului țarist la București, Țara Românească a exportat în Turcia în răstimp de 5 ani, între 1812 și 1817, o cantitate de grâu de 448750 chile de Brăila.

În 1819, Pașa din Vidin transporta la Brăila, pentru Con-

stantinopol, 500 contaie (!?) de tunuri, făcute din lemn de stejar. În 1818 se trimite la Brăila pentru Constantinopol 10000 chile țarigrădene de grâu și 10000 chile orz. Tot la Brăila se aduna și ovăzul din Odaia Vizirului. De la Brăila se încarcă 80000 chile orz în corăbii trimise de la Constantinopol. **Orzul se socotea cu chila brăileană. Plata se făcea în valuta curentă, cursul monedei fiind fixat la Brăila prin firman.**

În octombrie 1818, s-a dat ordin să se strângă în hambarele Brăilei 10000 chile orz, 2000 chile mei, 17000 chile grâu. Era nevoie în total de 100000 chile de cereale. În noiembrie 1819, vechilul de Brăila a primit 30000 oca de făină. S-a mai așezat în hambarele Brăilei 10000 chile grâu roșcat și tot atâta orz.

În 29 octombrie 1819 s-au așezat în hambarele Brăilei 83000 chile diferite provizii și 100000 chile grâu roșcat. Grânele se strângeau în toate satele și județele Valahiei.

Plecau însemnate cantități de sare (de la Ghitioara, Telega și Slănic), miere și cherestea, dar mai ales seu și cerviș. Se menționează că s-au adus la Brăila pentru Capanul Țarigradului 14485 oca de seu, 79 oca de cașcaval, 2377 oca seu, 3706 + 6083 + 6406 oca cerviș, **cervișul fiind preparat într-o insulă din fața Brăilei, Prundu / Insula măcelarilor.** Ni se păstrează două descrieri ale preparării cervișului. Prima aparține germanului Jenne din Frankfurt (1786): vitele întregi se băgau în cazane și se fierbeau până ce carnea și măduva din oase „se făceau moi” iar „seul topit, care plutea deasupra, se scotea și se vărsa în piei de vită cusute ca sacii”, adică în burdufuri, ce erau transportate la Constantinopol. Dincolo de docuri, aflăm de la istoricul armean Hugas Ingigian (*Geografia celor 4 părți ale lumii*, tipărită la Veneția între 1802-1808), ar fi existat o insulă, un ostrov, numit *Insula măcelarilor*, unde turcii fierbeau în vase aproape 80000 de vite și o mulțime de berbeci până la topirea lor deplină, preparând cerviș (grăsime obținută prin fierberea împreună

a oaselor și a cărnii de oaie) și furdă (amestec de carne și resturi de cerviș), care, ambalate în burdufuri de vacă, ce cântăreau un chintal fiecare, adică 44 de ocale (v. C.C. Giurescu, p. 106-107), luau calea Istanbulului. Era un abator în aer liber, specializat în tăieri de vite și mai cu seamă în prepararea de seu, pastramă, cerviș și furdă. Era vorba deci de o adevărată industrie. Tot de aici aflăm că la Brăila se adunau mărfurile din ambele Principate, de unde se trimiteau în toate părțile, fie pe uscat, fie pe apă.

*Piața Brăilei este atât de importantă pentru comerțul de cereale încât unitatea ei de măsură, **chila de Brăila**, arată C.C. Giurescu (p. 103-104, lucr.cit.), se impune nu numai pentru tranzacțiile și furniturile din Țara Românească, dar și pentru acelea din Moldova. Și nu doar sub turci, ci și după reintegrarea Brăilei la Țara Românească. Capacitatea chilei de Brăila, aflăm dintr-un document din 1783 în care se menționează că s-au trimis la Brăila 15000 chile brăilene de grâu (adică 247500 de puduri), era de 220 ocale iar ocaua de trei funți. Un oficiu domnesc din 1832, care autoriza exportul a 180000 chile de cereale până la noua recoltă, atestă existența mai multor chile: chila de grâu - 240 ocale, de orz sau ovăz - 200, de mei - 240 iar de porumb - 352, chila cea mare, utilizată în același timp cu cea mică. Capacitatea era diferită: una sub stăpânirea turcească și alta după eliberare. Aceeași importanță rezultă și din faptul că **prețul pieței la grânele furnizate împărăției otomane era fixat anual în schela Brăilei**, așa cum se arată într-un hatiserif din 1802, prețul fiind însă mai mic decât cel ce s-ar fi putut obține pe o piață liberă.*

Același preot armean Hugas Ingigian nota că la 1800 vin la Brăila „și corăbii străine ca să cumpere”, corăbii din afara Imperiului Otoman. Odată cu liberalizarea comerțului pe Dunăre și mare, alături de vasele turcești (cam 50% din cele ce acostau) și grecești (care poposiseră și mai înainte), încep să sosească în port tot mai multe vase apusene, în special englezești, Anglia

fiind atunci în plină dezvoltare industrială.

După pacea de la Adrianopol, Țara Românească este scutită de a mai da Porții zahareaua pentru aprovizionarea armatei sau a Constantinopolului, negustorii turci, întăriți prin firman, cumpărând pe socoteala lor. Acum, **sub ocupația rusă, până în 1834, Brăila devine antrepozit de grâne pentru armata rusă, schimbându-se astfel beneficiarul.**

Încă din *Orația spusă de Excelența Sa Deplin Împuternicitul Prezident la deschiderea obștei Extraordinarei Adunări de la 1 martie 1831* se prevedea ca vadurile și schelele Dunării ce cădeau în părțile Principatelor române să fie deschise negoțului, menționându-se că *alișverișul și exportafia* produselor pământului și a manufacturilor, precum și navigația Dunării să fie *slobode* (Gh. T. Marinescu, *Brăila Veche...*, p. 3-4). Regulamentul Organic, potrivit regimului stipulațiilor încheiate de Poarta cu alte state, va percepe, la import / export, o taxă de 3% *ad valorem*.

Se constată creșterea traficului (după ce, în anii 1829-1830, din cauza ciumei și foametei, nici un vas străin nu s-a încumetat a intra în port): în 1831, intrau în port 111 vase; în 1832, 480; în 1833, doar 384, număr mai redus datorită zvonului ca s-ar interzis exportul grâului; în 1837 - 449; în 1839 - 685; în 1840 - 661; în 1843 - 845 (dintre care 196 încărcate cu mărfuri de import și 649, deșerte); în 1844 - 998 vase; în 1845, an cu recolta slabă, doar 854; în 1846 ajunge la 1002 iar în 1847, numai între 19 febr. și 30 nov. - 1383, dintre care 418 engleze, adică de peste 12 ori față de 1831 (datorită dezvoltării rapide a orașelor industriale din Apus și crizei agricole din Anglia); **a importului:** în 1831 se aduc prin Brăila produse și mărfuri în valoare de 570000 de franci, în 1832 de 880000, în 1833 de 1935000, în 1844 de 4285000 iar în 1845 de 5219000, adică de peste 9 ori față de 1831; **ca și a exportului, rezultând o balanță favorabilă excedentară:** în 1831, exportăm de 995547 lei și importăm

de 570000, deci un excedent de 425547 lei, pentru ca, în 1832, acesta să crească brusc la 5935000 (de 14 ori mai mult) și la 7744000 în 1833 (adică de peste 18 ori), menținându-se și în anii următori: în 1844, ea este de 9433000 lei (export - 13718000, import - 42850000) și 9555000 (export - 14774000, import - 5219000), cifre determinate de **creșterea cantității de cereale exportate**, care ating în 1833 cifra de 44300000 kg (443000 hectolitri) (vezi *Tratat*, vol. III, ediția veche, p. 977 și C.C. Giurescu, *op.cit.*, p. 145 sq.).

Este evidentă curba ascendentă a traficului de mărfuri prin port, cu deosebire a exportului, al cărui volum continuă să crească substanțial, ajungând în 1852 la 19106013 franci și, după micșorarea în timpul războiului Crimeii la 14423035 franci în 1853, la 38093000 franci în 1855.

Interesul față de Brăila reiese și din faptul că, dacă, la sfârșitul anului 1834, primul vas comercial englez a urcat până la Brăila, în 1835 au urcat 13. În 1835, Anglia a deschis un viceconsulat, fiind urmată de Austria, Rusia, Grecia și Piemontul.

Un impuls al acestor creșteri spectaculoase l-a reprezentat declararea ca **PORTO FRANCO / PORT LIBER („antrepo”) la 13 ianuarie 1836**. Ofisul domnesc al primului domn regulamentar al Țării Românești, Alexandru Ghica (1834-1842), urmarea „să dea orașului Brăila și orașenilor (...) încredințarea (...) că **din dezvoltarea aceluia port să așteaptă înaintarea și înflorirea comerțului Prințipatului**”, domnul dorind „a însuflă această dezvoltare prin toate mijloacele de toate drepturile ce dobândesc totdeauna la părinteasca noastră recunoștință și îngrijire cei ce prin îndeletnicirile lor se sârguiesc spre acest obștesc sfârșit”. Ofisul porunea la punctele 1-3 ca „Tot orașul Brăila, portul său din apa Dunării și până la șanțurile ce-l ocolesc se va socoti și va fi loc de **antrepo**. Din câte mărfuri și producturi din cele slobode a se importa în țară, vor intra într-acest oraș, vor fi supuse a plăti legiuita vamă acele numai câte vor trece linia

acestui ocol, spre a se duce în lăuntrul țării” iar la punctul 4, „pentru înlesnirile aduse negoțului din orașul Brăila” prevedea: „Pentru a se înființa vreo tărie împotriva înneacăciunii ce se face portului când se varsă Dunărea, nefiind îndestule mijloace acum în ființă, li se va arăta că Departamentul din năuntru are întocmite proiect și plan de un ambarcader, carele înlesnind încărcarea chiar din țărmuri a multor corăbii deodată să poată sluji și spre statornica tămăduire a înneacăciunii portului și poruncim Departamentului să chibzuiască înlesnirea sumelor trebuincioase spre începerea și înființarea izlazului a unui îndestulat parc a acestui ambarcader” (Gh. T. Marinescu, *Documente privitoare la Brăila*, vol. I, Brăila, 1929, p. 25).

La 19 februarie 1836, guvernul muntean adresa o notă consulului general al Greciei la București privitoare la declararea Brăilei ca porto franco, invitându-l să facă „toată publicitatea” actului, în interesul națiunilor care fac comerț cu acest Principat (*A. Br.*, nr.1 / 1938).

Conform definiției sale (v. Emil Octavian Mocanu, *Evoluția regimului vamal de porto - franco la Brăila, 1836-1883*), în *A.Br.*, SN, nr. 10/2010, p. 405), porto-francul a reprezentat un teritoriu (port, oraș, o zonă de port) în care regimul vamal permitea accesul liber al vaselor și debarcarea, depozitarea, manipularea, prelucrarea și exportarea mărfurilor fără nicio restricție și fără perceperea unei taxe vamale (cu excepția a patru articole: tutun; tabac-tutun măcinat, destinat prizatului; vin și rachiu, la care consiliul comunal continua a percepe taxe), decât doar în situația în care aceste mărfuri intrau din teritoriul amintit în interiorul țării. Scutirile menționate i-au stimulat pe mulți negustori să depoziteze mărfuri, fapt care a impulsionat mișcarea portuară și a stimulat interesul comercianților și navigatorilor străini.

În lipsa resurselor financiare care să ridice un port modern, porto-francul a permis libera circulație a mărfurilor străine, industriale în primul rând, din țările dezvoltate, din a căror

tranzacționare a putut rezulta capitalul necesar înființării instituțiilor noastre moderne.

Timp de 47 de ani (1836-1883), Brăila, valorificând avantajele porto-francului, s-a integrat comerțului internațional, statele europene dezvoltate, în special Anglia și Franța, aducând produse industriale, care erau exportate în întreg bazinul balcanic, și importând produse românești, în special cereale. Portul a atras numeroși comercianți străini, orașul căpătând un renume cosmopolit, au apărut societăți comerciale de import-export iar companiile de navigație străine și-au deschis agenții, închiriind spații pentru magazine și debarcadere. Crește numărul de negustori patentari implicați în viața portului, o catagrafie din 1837 (v. *A. Br.*, nr. 2-3/1939) recensând 43 de matrapazi (negustori în genere, de cereale în special) și 18 comisionari, adică primitori de marfă în comision, care se ocupau cu îndeplinirea formelor și taxelor de import/export.

Dacă portul din punct de vedere al infrastructurii nu a progresat prea mult, încât un memoriu al mai multor negustori și armatori din 1871 solicita autorităților să înceapă lucrări de modernizare a acestuia, deoarece aici „circulă străinătăți și Europa întreagă și (trebuie) să dăm probe de buna noastră conduită de români”, comerțul s-a europenizat prin crearea unui tribunal comercial în 1836, a unei deputății mercantile în 1838 (anticipare a Camerei de Comerț din 1864) și a unei bănci - Banca filemborică, adică pentru comerț - în 1846.

Deputăția prevedea perceperea unei taxe de zece procente la suta de lei, adică 0,25% la toate mărfurile importate sau exportate, folosite la „dregiri da drumuri trebuincioase pentru negoț, în mijloace întâmpinatoare în necăciunii (inundațiilor), păzirii magaziiilor” ș.a. (v. C.C. Giurescu, *op. cit.*, p. 154).

Mai 1836 (*A. Br.*, nr. 4/1930): 7 bastimente engleze, 5 austriece, 18 grecești, 10 rusești, 9 turcești, 2-Valaques, 1-sard, 1-ionian. Dintre acestea, 27 au venit încărcate cu leșt iar restul

erau încărcate total sau în parte cu zahăr, săpun, portocale, lă-mâi, fier, lemn de cumpeche, ulei, măsline, produse manufac-turiere, vin de Cipru, cărbune de pământ / huilă, sticle de vin negru, tutun, nitre, vinuri, encens și rom. Produse pentru export: grâu, orz, făină de grâu, unt, horicola, sămânță de in. Chila de grâu echivala cu 4000 ocale, de orz - 280 iar ocaua - 2 livres $\frac{1}{4}$ poids de France (Bilanțul navigațiunii portului Brăila).

[IOAN PENESCU (n. 1808? - 1868, București), ctitor al școlii și presei brăilene. Întemeietor al primei școli românești din Brăila (1832-1844). În cadrul acesteia se vor crea clase pen-tru pregătirea învățătorilor, ca și a viitorilor comercianți, pen-tru *învățătura ținerii registrelor și a meșteșugului plutirii* (în terminologia actuală: **contabilitatea - introdusă pentru prima dată aici în Țara Românească** - și nautica/naftica, cum citim în alte documente). D I, 44, 6 febr. 1842

Din 1838, devine proprietarul unei tipografii, unde va imprima *Econoama Română* sau *Jurnal de dame* (iul. 1841), primul ziar românesc care se adresa exclusiv femeilor, și *Mer-cur. Jurnal Comerțial al Portului Brăila*, primul periodic ex-clusiv economic din Principate.

D I, 36, 27 febr. 1840. Cererea profesorului Ioan Penescu de încuviințare a tipăririi la Brăila a foii *Gazeta portului* sau *Jur-nal comerțial*, care va cuprinde:

- știri din afară și de din lăuntru despre înaintarea sau scăderea negoțului;
- starea recoltei de din afară și de din lăuntru;
- felurimea producturilor ce ies din fieștecăre parte a pă-mântului nostru și din alte părți;
- știri de ce felurimi de producturi să caută în portul nos-tru, numele corăbiilor și al căpitanilor lor, de felurimea mărfu-rilor ce au adus, d-aceleora ce-au ridicat și de să va putea și de sosirea lor în alte porturi străine;
- prețul corente al tuturor mărfurilor ce să vor desbărca și

să vor îmbarca de aici;

- deosebite știri politice atingătoare de folosul neguțătoresc;

- deosebite sfaturi asupra îmbunătățirii negoțului.

Foaia va ieși de două ori pe săptămână, censura putând fi atribuită vreunui „mădular dintr-ai autorităților locale”.

Ziarul va purta numele *Mercur: Jurnal Comerțial al Portului Brăila*. Primul număr datează din 18 dec. 1939, cu alfabet de tranziție. Va apărea între 16 mar. 1840 - 1 ian. 1842, în limbile română și italiană, text paralel sau în ediții separate.

Secția de Colecții speciale din cadrul Bibliotecii Județene „Panait Istrati” ne oferă CD-ul ziarului. Pentru edificarea cititorilor, în contextul temei noastre, reproducem trei rubrici din nr. 2/11 martie 1840:

1) Navigația vapoarelor pe Dunăre

***Panonia** va începe plutirea de 1 aprilie de la schela Cladova până la Galați și de la Galați în sus la 5 aprilie

***Argo** despre partea Turciei, de la Gladușnița până la Brăila la 22 martie și de la Brăila în sus la 27 martie

***Ferdinand** din Țarigrad, până la Brăila la 14 martie și îndărăt la 14, această grabă din pricină că are mai multe expediții într-o lună într-alte porturi

2) Mișcările portului Brăila

* La 7 și 9 martie au sosit într-acest port 7 corăbii turcești, descărcate, și anume:

- **Martago**, ibrig (bric), panderă turcească, căpitan Mehmet Ibrain

- **Martig Beșcefte**, ibrig, kapitan Sali Hasan

- **Kosare**, căpitan Ibraim-Useit-Eraiki

- **Şafte**, ibrig, kap. Sali Meemet

- **Martig**, ibrik, kap. Osman Meemet

- **Beșcefte**, Feizi-Ase

- **Tulet-Matibo**, Batimolvali.

3) Prețul bucatelor în port

- porumb de-a-ntâia, chila lei 80-84
- porumb de-al doilea, chila lei 75-78
- grâu de munte nu se află
- grâu de câmp, kila lei 135-140
- orz bun curat, kila lei 64-68
- mei, kila lei 34-39 lei. Date de acest fel descoperim și

în gazetele din București, Iași și Brașov (*Curierul Românesc*, *Buletin. Gazeta Administrativă*, *Bukurester Deutsche Zeitung*, *Naționalulu*, *Vestitorul Românesc*, *Albina Românească*, *Gazeta de Transilvania*), ceea ce dovedește rolul Brăilei în comerțul Țării Românești.]

19 octombrie 1840, Ofisul domnului Alexandru Ghica: Departamentul din Lăuntru are întocmite proiect și plan de un ambarcader, carele înlesnind încărcarea chiar din țărmuri a multor corăbii deodată, să poată sluji și spre statornica tă-măduire a înneacăciunii portului. Solicită înlesnirea sumelor trebuincioase (A. Br., nr. 3-4/1938). Ofisul împlinea cererea negustorilor brăileni, care într-un memoriu din 1838 solicitau construirea de noi magazii pentru produsele ce urmau a fi exportate, modernizarea cheiurilor, generalizarea chilei oficiale muntenești de 400 ocale, îndemnarea agricultorilor de a nu mai depozita cereale în gropi arse etc.

D I, 47 și 48 din **5 și 30 apr. 1843**: produse exportate în lunile martie și aprilie 1843. Se exportau grâu, porumb, mei, orz, ovăz în Moldova, Malta, Constantinopol și Viena. Astfel, Nicolaie Armelin (de fapt, Nicoletto, proprietarul Marelui Hotel Francez, cu transformările ulterioare, Muzeul Brăilei de astăzi) exportă în aprilie 1843 la Triest și Malta cu 5 corăbii 2078 chile porumb și 1600 chile orz, în valoare de 5363 lei.

D I, **26 nov. 1843**. Proiect de reglementare a comerțului din port: dragomanii înregistrați la poliție, staroste ales de către maghistrat (primar), utilizarea măsurilor oficiale -aiarul / banița

stăpânirii.

10 ianuarie 1847, Obșteasca Adunare transmite Domnitorului Gheorghe Bibescu spre aprobare sumele primite și cheltuite în anii 1844 și 1845 pentru lucrarea cheiului orașului Brăila, care sunt sancționate de acesta la 30 ianuarie: 110250 lei (din care 63000 primiți de la Deputăția comercială a orașului - câte 1000 de galbeni pe an și 47250 de la maghiistratul sau primăria orașului pe anii 1844 și 1845), din care s-au cheltuit 98656 lei, 39 parale, prisosind un capital de lei 11593, parale 1 (*A. Br.*, nr. 1/1932).

„Strămoașele” magaziiilor, aflate astăzi în ruină, apăruseră în deceniul al 5-lea. Deputăția mercantilă făcuse „Șoproane și magazine jos în schelă” (23 oct. 1849, D I, 75) iar testamentul arhimandritului Hrisant Horezeanu includea și „șapte magazine, statornice jos în portul Brăila, poziția cea mai bună, care, fiind clădite din nou, rămân apărute de vreun meremet în curs de vreme îndelungată, afară de extraordinare întâmplări (ferească Dumnezeu)... având anual venit lei douăzeci și una de mii”.

14 iunie 1850, Domnitorul Barbu Știrbei emite două hotărâri: un „ofis întăritor socotelilor cheiului portului Brăila pe anii 1846 și 1847” și un altul „întăritor socotelilor construirii a două poduri plutitoare la portul Brăila”.

10 apr. 1853. Instrucțiunile Departamentului Visteriei. Art. 21. Orașul Galați din Moldavia, fiind întocmit mai-nainte porto-franco, iar în Valahia, din orașele dupe malul Dunării, se află întocmit antrepo numai Brăila; aceste orașe cu porturile lor și pre cât ține cel adevărat ocol al lor în hotarele cunoscute și care există astăzi dupe așezămintele lor, vor avea drepturile următoare: (...) Al. 3. Pentru orașul Brăilii, oricâte măsuri și producturi din cele cu slobodă intrare vor intra în țară de peste graniță printr-acest port, în toată întinderea ocolului său, ori pentru consumația lăcuitorilor din acest ocol, sau ca să se exporteze iarăși pe Dunăre la alt loc de vânzare, să fie slobode de orice

plată de vamă (D I, 92).

D I, 114, **24 iunie 1855**. Întrucât, *după legile țării, este poprit a se importa, din streinătate în România produse (cereale)*, administrația districtului cere aprobarea acostării unor vase străine, încărcate cu cereale, în port, pentru reparații, ca și în cazul înghețării Dunării, când, pentru transportul a 3000 chile orz la Măcin, se vor pune la dispoziție sănii (D I, 115. 15 dec. 1855). La 18 ian. 1856, Căpitania portului raportează înecarea a două caice deșerte „sub pandiere otomane”, a bastimentului austriac Vigilant”, în timp ce bastimentele deșerte „San Francisco”, nașpolitan și „Nicola”, elen, au fost scoase pe uscat.

D I, 164, **11 febr. 1861**. Bastimente sosite în portul Brăila în anul 1860 (număr și tone late): eline - 952/150342; otomane - 415/58419; engleze - 174/34213; sarde - 138/6446; române - 12/16262; ionice - 117/16080; austriace - 86/20827; moldovene - 25/ 2230; samiote - 21/3198; olandeze - 192643; rusești - 19/1995; franceze - 14/2197; norvegii - 11/1735; serbiene - 11/1545; anovareze - 9/1006; ierusalime - 8/2226; merclomburge - 8/1773; americane - 7/1999; oldemburge - 5/782; prusiane - 3/685; danimarce - 3/393; suedeze - 2/319; belgie - 1/ 116; toscane - 2/415+vapor francez, relația Marsilia și Constantinopol; vapor austriac, pe relația Constantinopol; engleze pe relația Anglia și Constantinopol. Cantitățile cele mai mari erau: untdelemn - 476496; fier - 76630; pește sărat - 466639 kg iar cele mai mici la vinuri și săpun, sub 500 kg.

11 oct. 1866. Cererea unor comercianți de tutun adresată Prefecturii pentru stăvilirea introducerii tutunului în oraș în mod fraudulos, ceea ce „aduce completa ruină a comerțului nostru și a fiscoiului” (D I, 229).

D I, 234 și 235. **3 iunie 1867**. Statistici. Cereale depozitate și exportate între 1 ian. și 3 iunie 1867: 61790 chile grâu, 8115 chile porumb, 5527 chile orz, 166 chile mei și 276 chile secară. La aceeași dată, se aflau în port: 118 corăbii de mare

deșerte și 85 caice din susul Dunării (47 încărcate și 38 deșerte). Plecaseră 155 corăbii încărcate cu următoarele produse: 72307 chile grâu, 12533 chile porumb, 10950 chile orz, 180 chile secară, 515135 ocale rapiță, 20000 ocale semințe de in, 24030 ocale făină, 60000 ocale cerviș și 180000 ocale păcură.

D I, 310, **10 sept. 1875**. N. Budeanu solicită primăriei exclusivitatea folosirii timp de 40 de ani și terenuri necesare amplasării elevatoarelor importate din America. Motivația cererii: *Este incontestabil că esportația cerealelor noastre prin portul Brăila a luat în acești din urmă ani proporțiuni destul de mari, dar meziile (mijloacele) de a încărca și descărca aceste produse au rămas cu totul staționare. Or, noua mașină este capabilă, în 48 de ore cel mult, a încărca un bastiment de 3000 de tonuri cu ajutorul a 4 oameni care fac să meargă mașina, dar tot în acest timp ea curăță grânele, le ciuruieste, le cântărește cu cea mai mare esactitate. [Primele elevatoare la Brăila vor apărea peste 30 de ani!]*

28 febr. 1880. Ordinul circular al Min. de Finanțe nr. 5730 către Vama Brăila cuprinde „**Legea porturilor – france**”, **aplicabilă de la 1 martie**, cu „instrucțiunile neapărat trebuincioase pentru mai buna lor înțelegere”.

Art. I. *Orașele Galați și Brăila sunt menținute pe timp de zece ani în drepturile și privilegiile de porturi-france. [Ca și Sulina. Aceleași drepturi și privilegii se acordă porturilor Tulcea și Constanța.] Toate mărfurile și produsele de proveniență străină, sosind pe apă, sunt scutite de orice taxe vamale la intrarea lor în aceste orașe. Ele vor putea fi exportate libere de orice drept. Taxele de import ce se vor introduce din porturile-france în țară se vor plăti în momentul ieșirii lor din aceste orașe. Toate mărfurile înmagazinate în porturile-france pot fi declarate pentru transit [...]*

Reguli implicite:

1) *Mărfurile de proveniență străină vor fi supuse drepturilor de vamă atunci când sunt introduse într-un porto-franc, pe uscat. Această regulă n-are însă loc pentru mărfurile pământe-ne, adică produse în țară, sau împământenite, adică acelea cari, deși aduse din o țară străină, dar au plătit deja drepturile de importățiune la un alt biou de vamă.*

2) *Obiectele produse în raza unui porto-franc, fie materii prime, fie lucrate, cum sunt, de exemplu, săpunurile, lumânările de stearină ce se produc chiar în orașele Brăila, Galați etc., nu sunt supuse la plata de vamă la ieșirea lor din aceste orașe (trebuind a se proba că marfa e produsă în interiorul portului-franc).*

3) *Se acordă aceeași scutire de drepturi la ieșire următoarelor obiecte, chiar dacă n-ar fi produse în interiorul portului-franc, anume medicamente, pâinea, carnea și legumele verzi, necesare pentru uzul sătenilor dinprejurul orașelor, iar nu pentru speculă.*

Art. II. „Toate prohibițiunile de import sau esport precum și restricțiunile rezultând din convențiunile de comerț sau din legi speciale, sunt aplicabile și porturilor - france”. Așadar, toate articolele prohibite la import prin celelalte biourouri de vamă, precum armele, praful de pușcă, tutunul, sare etc. nu se pot importa nici în porturile – france. Asemenea, după art. 5 al legii din 1874 asupra impozitului spirtoaselor pentru care drepturile vamale se vor percepe la introducerea lor în aceste localități [...].

Art. III. Municipality orașelor Brăila, Galați, Constanța și Tulcea sunt obligate a înființa și întreține în bună stare șanțul înconjurător orașului, precum și clădiri la fiecare din bariere pentru serviciul vamal [...] (D I, 348).

Bariera reprezenta o instituție fiscală cu dublă subordonare (locală și centrală) și care avea să fie desființată abia în martie 1903 printr-o lege propusă de Emil Costinescu, ministru

de finanțe în guvernul liberal de atunci.

Ca porți de intrare în oraș, ele ființau teoretic din 1829. În fapt, nu existau nici în 1833, când magistratul orașului propusese construirea a „**trei poduri de piatră la trei intrări în oraș, peste șanțul cetății** și anume un pod pe drumul Călărașilor ce privește spre Monument; al doilea pe drumul Bucureștilor la capătul uliței Kiseleff; al treilea pe ulița Galațiului, dinspre grădina publică. **La capătul fiecărui pod se vor face și căsuțe pentru paznici și barieră**” (I.C. Filitti, *Primii ani...*, p. 19).

Ele devin o urgență după declararea Brăilei ca portofranco, în 1836, având în vedere scutirile vamale care acționau în perimetrul orașului și de care nu se bucurau locuitorii de pe Islaz. În mod sigur, în 1841 ființau trei bariere (dosar 4/1841, fond Primărie) la marginea orașului, aflate la capătul a trei artere principale (unde se intersectau cu șanțul împrejmuitor aflat pe locul actualei străzi Unirii), al căror nume îl purtau (de la nord la sud, în planul din 1858):

Bariera Silistrei (Poarta Pandurului) în planul lui Vermatti din 1789, numită așa deoarece dădea în vadul Pandurului, de unde se deschidea drumul spre Cuptoare și spre Odaia Vizirului, conform lui I.C. Filitti), **bariera București (Poarta cea Mare sau Poarta Dracului)** în planul sus-amintit, la capătul străzii Kiseleff conform planului din 1834) și **bariera Galați (Poarta cea Mică la capătul drumului Iașiului)**.

Pe măsura extinderii zonei locuibile (a raionului / perimetrului) a orașului, aceste trei bariere se vor strămuta la noul șanț de pe strada Griviței („raionul” întinzându-se până la actuala stradă Ștefan cel Mare), lor adăugându-li-se altele două: **bariera Sf. Gheorghe** (în perioada mai 1859 – noiembrie 1860) la capătul străzii cu același nume iar în 1861 **bariera Sf. Constantin**.

În sfârșit, o nouă și totodată ultimă strămutare are loc prin anii 1870, noul șanț săpându-se pe strada Laterală, actualmente Bd. Dorobanți. Săparea șanțului, respectiv astuparea lui,

se realizează de către cei care primeau locuri de casă pe Islaz, barierele delimitând astfel succesiv întinderea/perimetrul oraşului.

Aşadar, în Brăila au fiinţat iniţial trei bariere, apoi cinci. În Bucureşti, existaseră paisprezece bariere: Mogoşoaia; Herăstrău; Mandrit; Moşii; Iancu; Vergu; Dudeşti; Piscu; Şerban-Vodă; Craiovei; Spirea; Cotroceni; Belvedere şi Tîrgoviştei.

Ca şi la Brăila şi în Bucureşti a mai rămas doar numele unora, cum ar fi „Bariera Vergului”.

Bariera îndeplinea funcţia unui **punct vamal, având rolul deosebit de important de a încasa „accizele/axisele”, termen neadaptat în limbă în acea epocă pentru „accize”,** care tot cresc şi astăzi ca să atingă nivelul Europei. Astăzi, accizele se aplică produselor de lux, veniturile la buget fiind datorate în primul rând aplicării lor la ţigări, cafea şi alcool. Atunci, ele **erau percepute la intrarea în Comună (la bariere) a articolelor coloniale şi manufacturiere, produselor alimentare de mare consum (brânzeturi, mezeluri, făină, cartofi), petrolului etc., contribuind substanţial la constituirea vistieriei comunale, dar şi a celei a statului.** În Brăila, veniturile obţinute din accize erau concesionate anual unor întreprinzători particulari („contractii”, în terminologia epocii). Vornicia Dinăuntru/ Ministerul de Interne aproba „organigrama” funcţionarilor de la barieră şi mărimea salariilor acestora. **Dar şi la ieşirea din oraş** (v. mai departe, după prezentarea avantajelor)...

Verificarea şi taxarea mărfurilor care intrau în oraş pe la posturile de control de la bariere erau deservite de aşa-numiţii **guarzi**, pe care poporul îi numea „**spirtari**”, fiindcă grija lor cea mare era să nu se strecoare prin contrabandă mai ales băuturile spirtoase, pe care erau puse cele mai mari taxe. Astfel, în 1883, spirtul prevedea o acciză de 7 lei la decalitr, în afara barierelor fiind de 14 ori mai mică.

„Avantajele oferite Brăilei şi Țării Româneşti, ulterior României, de regimul portului liber au fost incontestabile

și acestea au dat orașului creșterea și bunăstarea sa” din cei aproape 50 de ani (Emil Octavian Mocanu, *Evoluția regimului vamal...*, art. cit., p. 409), aceste avantaje fiind sintetizate astfel de ing. Paul Demetriad, director timp de 25 de ani al Docurilor din Brăila:

1. asigurarea unei intense piețe comerciale;
 2. dezvoltarea caselor de import-export;
 3. încurajarea comerțului din interiorul țării;
 4. viața activă creată prin sosirea multor vapoare;
 5. buna utilizare a vagoanelor de pe căile noastre ferate, pentru că veneau în portul Brăila încărcate mai ales cu cereale și plecau în diferite zone din țară cu mărfurile importate;
 6. folosirea eficientă a magaziilor particulare din port
- (*ibidem*)

Aplicarea acestui regim vamal a prezentat și o serie de greutăți, tot mai evidente odată cu trecerea timpului. Era vorba, în primul rând, de contrabandă și evaziune fiscală, care, ca și astăzi, atrăgeau pierderi însemnate la bugetul statului. În al doilea rând, nemulțumeau pe vânzătorii cerealelor desfăcute în oborul Brăilei, obligați la o serie de taxe și declarații vamale pentru produsele cumpărate din oraș. Și, cum arată tot Paul Demetriad, locuitorii din restul țării îl considerau „o afacere mai puțin morală, un privilegiu nefiresc” pentru brăileni, care consumau diferite produse importate fără să plătească vamă, în timp ce restul țării o plătea.

Creat pentru a atenua sistemul vamal protecționist, acesta își îndeplinise rolul în integrarea comerțului românesc în circuitul internațional, dar își vădea tot mai mult și limitele.

În dobândirea independenței economice, un prim pas l-a constituit tariful vamal preconizat de **Legea generală a vămiilor din 15 iunie 1874**, care stabilea impunerea vamală a tuturor mărfurilor care treceau frontiera României, atât la intrare, cât și la ieșire.

Articolul 112 prevedea înființarea de antrepozite pentru mărfurile străine în porturile Galați, Brăila, Ismail, Giurgiu și Turnu Severin iar art. 113 cerea ca mărfurile să fie antrepozitate numai cu „condițiunea de-a se reexporta sau de-a plăti pentru dănsle drepturile de importatiune când se vor scoate din întrepozit pentru consumațiunea interioară”. **Crearea antrepozitelor însemna dispariția regimului de port franc, care își înceta existența de la 1 ian. 1876 (art. 261): încetarea drepturilor de porturi-franco la data de 1 ian. 1876 pentru orașele Brăila, Galați și Ismail.** Pentru ca porturile să-și creeze antrepozite reale (ale statului-n.n.), legea stabilea că „se va acorda ziselor orașe un termen care nu se va putea prelungi mai mult decât până la 1 ian. 1878”, după care dreptul de port franc va înceta.

Urmează însă noi reglementări și termene. Întrucât antrepozitele nu au fost create până în 1878, o nouă lege din 17 apr. 1878 hotăra amânarea datei de încetare a privilegiilor de port liber **până la 1 ian. 1880**. Apoi, la 15 febr. 1880, altă lege menținea Brăila și Galați ca porturi france **încă 10 ani**, întrucât acestea își încetaseră existența juridică de la 1 ian. 1880.

Această prelungire a fost iluzorie, deoarece la 28 iunie 1881, s-a votat „Legea pentru legislația magazinelor generale”, prin care se stabileau condițiile în care mărfurile puteau sau nu să fie depuse în docuri sau magazine generale, că magazinele de antrepozit puteau fi folosite ca magazine generale ș.a. **Numai că nu se construiseră nici antrepozite, nici magazine generale.**

Măsuri concrete în vederea creării acestora se vor adopta abia prin **Legea din 18 febr. 1883 (Pentru înființarea de întrepozite** (docuri, n.n.) **în orașele Brăila, Galați și Constanța**), prin care Ministerul de Finanțe era autorizat să înființeze un serviciu de antrepozit la Brăila, Galați și Constanța, cu începere de la 1 apr. 1883. Până ce localurile statului vor fi ridicate (la Brăila în 1891, de facto; în 1892, oficial), prevăzându-se și sursele

de finanțare, urma să fie închiriate „magazinele necesare pentru a servi ca întreprizite”. Aceste măsuri erau preconizate însă în momentul când se hotărâse tot prin lege, de această dată, în mod definitiv, **suprimarea de la 1 apr. 1883 a privilegiului de port franc (art. 1)**. Toate mărfurile și produsele străine, importate fără plata drepturilor de vamă până la punerea în aplicare a acestei legi și aflate în magazinele porturilor, „se vor constata și supune la plata taxelor după tarifele vamale” (art.2).

Aceste două articole de lege puneau capăt regimului vamal de porto franco în cadrul căruia se dezvoltase și înflorise comerțul exterior românesc. Tocmai de aceea, de la început, în jurul problemei desființării sau menținerii privilegiului porturilor france s-a declanșat o vie dispută.

Adepții suprimării îl considerau un obstacol în calea înființării și propășirii industriei naționale, ale cărei produse nu puteau concura cu mărfurile străine care invadaseră piața internă și care avantajau doar populația porturilor, dar produceau goluri însemnate în bugetul țării. De asemenea, prin contrabandă, evaziunea fiscală atingea cifre de ordinul milioanei, ca și astăzi, dar de ordinul miliardelor. Un al doilea argument îl reprezenta subminarea căilor ferate, a comerțului pe uscat, calea apei nemaifiind singura punte de legătură între comerțul românesc și cel internațional.

Adepții menținerii privilegiului erau, mai ales, gălățenii, care pierduseră debușeul sudului Basarabiei, anexate de Rusia în 1878, și a unei părți din comerțul Moldovei, deoarece calea ferată ocolea Galațiul pe la Barboși, luând drumul Brăilei. [Descoperim aici o primă sursă de invidie pe traseul rivalității, devenite tradiționale, între Galați și Brăila.]

Apărător statornic al regimului portului franc, Mihail Kogălniceanu va impune în Cameră, în 1880, prelungirea cu zece ani a privilegiului. În 1883, la dezbaterile noii legi de desființare a regimului portului liber, alături de Kogălniceanu au fost

însă doar 8 deputați, ceilalți 79 sprijinind guvernul. În 19 dec. 1884, când era deputat de Brăila, pe baza unui memoriu semnat de sute de comercianți, prezintă „Raportul privitor la proiectul de lege pentru reînființarea porturilor france Galați și Brăila”, prin care se cerea declararea Galaților și Brăilei porturi france (art. 1), întocmirea unui regulament de administrațiune publică care să determine modul de aplicare a regimului de port franc (art. 2), legea din 1883 de suprimare a privilegiului era și rămâne desființată „în tot ce privește efectele ei pentru porturile Galați și Brăila”(art. 3). Acest proiect de lege, iscălit de 57 deputați, a trecut prin toate secțiile Camerei, dar, la discuția generală din 5 martie 1885, guvernul opunându-se, proiectul a fost respins cu 29 voturi pentru și 61 voturi împotrivă.

La 14 nov. 1888, din inițiativa lui Lascăr Catargiu, președintele Camerei și reprezentant al Galațiului, și a lui Nicolae Blaremburg, vicepreședinte al Camerei și reprezentant al Brăilei, s-a depus pe biroul Camerei propunerea semnată de mai mulți deputați pentru reînființarea porturilor libere Galați și Brăila, dar a fost respinsă.

„Prevederile organisatorilor franco-porturilor s-au realizat - se aprecia într-un Memoriu al negustorilor brăileni din 1888 - căci ele au contribuit la activarea raporturilor comerciale dintre acele state înapoiate și statele industriale și comerciante, precum și la excepționala dezvoltare a localităților favorisate” (*Economia națională*, XII, 12 dec.1888, nr. 50, p. 1146, *apud* C. Bușe, op. cit., p. 189). Acestea au pus în valoare libertatea comerțului și existența unei substanțiale disponibilități pentru export.

Deplângerea vechiului privilegiu viza faptul că antrepozitele/magaziile generale promise și necesare au rămas la stadiul de promisiune încă mulți ani după ce porturile libere dispăruseră, fără a reprezenta „o lovitură de moarte”, cum se estima. Dimpotrivă, datele statistice indică un adevărat

salt în tranzacțiile comerciale (lucru constatat și la Galați), așa cum reiese din tabelul mișcării comerciale prin punctul vamal Brăila înainte și după desființarea portului-franc (*apud* Emil Octavian Mocanu, *Evoluția regimului...*, loc.cit., p. 416):

Anii	Import	%	Export	%	Total	%
1880	13929644	5,45	36106210	16,49	50035854	10,55
1881	12516682	4,56	31545616	15,28	44062298	9,16
1882	14842462	5,52	44310181	18,11	59152643	11,51
1883	35451590	9,85	33609793	15,24	69161383	11,91
1884	28987394	9,83	26637319	14,68	55660913	11,61
1885	31385910	11,69	47502879	19,15	78888789	15,46
1886	39541574	13,34	80258767	31,40	119800341	21,70
1887	49321459	15,74	73528727	27,67	122850186	21,17

Concluzii, dincolo de unele fluctuații: importul Brăilei a crescut de la 5,45% la 15,74% din importul României, exportul portului Brăila a crescut de la 16,49 % din totalul țării la 27,67% și de la 9,16% din totalul comerțului exterior românesc s-a ajuns la 21,17%. Mai mult: mișcarea comercială a portului Brăila a crescut cu peste 100%, în timp ce aceea a țării doar cu 22,37%. În același timp, mișcarea navigației la Brăila a înregistrat în 1880 un tonaj de 431371 la totalul vaselor maritime încărcate, intrate și ieșite din port iar în 1887-917579, crescând de două ori.

Pentru contracararea efectelor suprimării porto-francului, administrația locală, arată Emil Octavian Mocanu, *art. cit.*, p. 417, a clădit magazine provizorii și a permis comercianților să-și ridice propriile magazine (au funcționat 11 magazine particulare), unde se realizau aceleași operațiuni ca în portul franc. Celălalt atu al progresului Brăilei l-a constituit construirea magistralei Ițcani-Vârciorova, care ocolea Galații pe la Barboși, prin care se prelua o bună parte a comerțului din Moldova, totodată calea

ferată racordând Brăila la cerealele Câmpiei Române.

De aceea, remarcă același cercetător, „reacția brăilenilor față de posibilitatea recuperării regimului de porto franco a fost mult mai modestă decât cea a gălățenilor” (*ibidem*), acțiunile brăilenilor exprimând mai degrabă dezacordul față de reînființarea portului franc, pe care l-ar accepta însă dacă ar fi fost reactivat la Galați, nevrând să piardă puncte în cursa cu rivalul său. Și contradictorie. Amintisem de inițiativa deputatului conservator Nicolae Blaremburg, respinsă de Parlament. Dacă emulul său, deputatul Christodulos Suliotis, viitor primar al Brăilei, arăta că pierderile cauzate de încasările defectuoase la buget erau compensate de sporul de taxe și impozite plătite de contribuabilii implicați în afacerile comerciale, președintele Camerei de Comerț din Brăila, Ștefan Beloiu, trecea de la laudă la criticarea vehementă a inițiativei.

Rolul benefic al regimului porto-franco-ului de a fi valorificat avantajele liberalizării comerțului de sub monopolul otoman se încheiase, viitorul României ca stat independent aparținea protecționismului și regimului vamal unitar, lucru evidențiat de creșterea importului și a exportului brăilean, a cărui dinamică depășește pe cea a țării.

Așa se face că **anii de după suprimarea portului liber (1883) și până la primul război mondial reprezintă perioada de maximă înflorire a portului și a Brăilei.**

Preluând date din „Marele Dicționar Geografic al României, I”, din S. Semilian, Paul Demetriad și Coriolan Stănescu, Constantin C. Giurescu ne oferă o sinteză a acestei înfloriri economice a portului, prin excelență, cerealier Brăila în „Istoricul orașului Brăila”, ed. cit., p. 223-224, când **„exportul de cereale crește și atinge punctul maxim, după cum maxim este și excedentul exportului aspra importului”**:

În 1888, valoarea produselor și mărfurilor în greutate de 648219459 kg ieșite prin vama Brăilei se ridică la 83083681

de lei aur, în timp ce valoarea produselor și mărfurilor, în greutate de 129436018 kg intrate prin aceeași vamă, reprezintă 45974872 de lei aur. Așadar, un excedent, în favoarea exportului, de 37108809 lei aur. Douăzeci și trei de ani mai târziu, în 1911, cifrele respective sunt de 163665027 și 58305283 de lei aur, prin urmare excedentul se ridică la 105359744 de lei aur sau aproape de trei ori mai mult decât în 1888. În acest an 1911, într-o singură zi, s-au numărat în port 68 (șaizeci și opt) de vapoare maritime venite să încarce grânele și celelalte produse ale noastre. Nu trebuie să ne închipuim însă că această creștere a fost continuă; anii buni sunt întrerupți de ani slabi, de secetă, și atunci exportul scade, după cum scade și în anii când au loc războaie. Astfel, dacă în anul 1884 s-au descărcat în portul Brăila 13381 vagoane – este minimul din tot răstimpul 1878-1916 – iar în 1885, cu un spor însemnat, 23348 vagoane, cifra sare la 97852 vagoane în 1901 – de peste patru ori față de 1885 - la 97727 în 1910 și la 95423 în 1911, pentru ca apoi să cadă la 46336 în 1912 și la 49327 în 1913. Mișcarea vaselor e foarte vie: încă în anul 1890 se înregistrează în portul Brăila 6595 de vase sosite și 6599 plecate, ceea ce, socotind numai zece luni de navigație anual - în ipoteza că două luni de iarnă Dunărea e blocată de ghețuri - dă o medie zilnică de 43 de vase intrate și ieșite”.

Dezvoltarea mereu crescândă a „celui mai mare port dunărean al țării noastre” (explicabilă prin pozițiunea și situațiunea lui naturală, incinta mare a cheiului, prezența unor mari case de export, înființarea docurilor, acordarea de fonduri substanțiale de către administrația căilor ferate – de care depindeau docurile, construirea magaziiilor din inițiativă privată), **rezultă și din tabelul de vagoanele cu cereale descărcate în lunile august și septembrie și totalul anual de la 1882 și până la 1913, epoca cea mai prosperă a portului cerealier Brăila**, tabel înserat în studiul **Brăila-port** de ing. Coriolan Stăn(c)ulescu (*A.Br.*, nr. 2-3/1929), care constituie primul capitol dintr-un **studiu din 1914**, publicat în *Buletinul CFR*, Anul IV, oct.-nov./1914.

Anul	Luna		Total Anual
	august	septembrie	
1882	3492	3942	23295
1883	3432	1583	20256
1884	1607	1580	13381
1885	3332	3847	23348
1886	5605	4358	35881
1887	5643	5234	48220
1888	9666	11190	62696
1889	8790	6450	54950
1890	12019	10288	58476
1891	8728	9404	66375
1892	8444	6049	48579
1893	8086	8652	74578
1894	4023	4005	40772
1895	11860	9552	49816
1896	14770	15163	71388
1897	6882	7090	40681
1898	8843	9679	52466
1899	640	1800	21054
1900	11970	7936	51888
1901	14301	13319	97852
1902	15618	16040	80229
1903	18158	14391	83858

1904	6645	3383	28787
1905	16042	13886	69851
1906	18592	16082	86779
1907	10485	9681	70967
1908	6210	5230	39027
1909	13102	9475	60615
1910	21788	20112	97727
1911	17384	15989	95423
1912	9342	8422	46336
1913	2340	5982	49327

Examinarea tabelului arată că:

1. În prima decadă, anul 1891 consemnează cel mai mare număr de vagoane descărcate - 66375 iar lunile cele mai aglomerate au fost august și septembrie 1890, când s-au descărcat zilnic în medie 500 de vagoane, respectiv 400.

2. A doua decadă din tablou indică anul 1901 cu cel mai mare număr de vagoane descărcate - 97852 iar lunile cele mai aglomerate, august și septembrie 1896, cu o medie zilnică de 615, respectiv 631 vagoane.

3. A treia decadă conține 2 din cei mai bogați ani agricoli, 1910 și 1911, cu 97727 vagoane, respectiv 95423, anul 1910 înscriind lunile august și septembrie cele mai aglomerate, cu 21788 vagoane descărcate, respectiv 20112, corespunzătoare unor medii zilnice de 907 și 838 vagoane.

Rezultă de aici deosebita organizare și capacitatea stației, triajului, docului și portului Brăila, care reușeau să umple portul și docul cu 7-800 vagoane pentru descărcare, să le scoată apoi și să facă loc unui număr egal de vagoane ce așteptau în triaj.

Acest ritm de lucru a impus Direcției CFR noi lucrări de

îmbunătățire: mărirea gării de triaj, adăugarea unei stații de primire din direcția Barboși și a câtorva linii de legătură și triare, ca și sporirea liniilor din port.

Datele statistice indică progresul comerțului după desființarea portului franc, deși problema înființării unor „teritorii libere în porturi fără orașul propriu-zis” ca o măsură compensatorie a continuat să fie dezbătută (v. Paul Demetriad, *Un secol de încercări zadarnice pentru crearea zonei libere în portul Brăila. De la regimul de „porto franco” din 1836 la regimul de sărăcie de azi a portului Brăila*, în *An. Br.*, nr. 2/aprilie-iunie 1938, p. 35-41). Dacă în proiectul de Regulament al exploatării Docurilor din 1 iunie 1892 se specifica: „tot acest teritoriu (al Docurilor) se consideră ca teritoriu liber”, în regulamentul publicat în 1894 specificația dispărea. Mai mult, legea din 1905 admite întrepozitarea numai la magaziile exploatate în regie de către Docuri, nu și la magaziile închiriate nominal de către comercianți. Numai că administrațiile docurilor, între 1901-1908, atașate Serviciului Comercial al CFR, nu a primit niciun ban pentru crearea acestor magazii care ar fi favorizat comerțul de import și ca atare portul Brăila s-a limitat numai la comerțul de cereale.

Pentru crearea acestora se solicită și sprijinul Franței. Mărturie în acest sens este (D II, 12, 21 iulie 1919) memoriul lui George Caranfil către Ministerul Afacerilor Străine al Franței, transmis ministrului francez la București, Saint-Aulaire, privind evaluarea avantajelor pe care le-ar aduce comerțului româno-francez restabilirea zonelor libere din porturile Brăila și Galați, suprimate și înlocuite în 1883 prin antrepozite iar mai târziu printr-un sistem de docuri. Prin desființarea lor în 1883, a avut de câștigat Germania, întrucât, printr-o convenție oneroasă, tarifele aplicate vagoanelor germane reprezentau o treime din coeficientul normal de exploatare a căilor ferate, ceea ce i-a permis să înlăture concurența franceză. Restabilirea zonelor libere

ar permite Franței să bareze drumul Germaniei în Orient iar României un schimb considerabil de produse cu Franța. Doc. II, 13, 9 aug. și 15, 12 sept. 1919, relevă poziția Franței.

Crearea zonelor/teritoriilor libere este solicitată de Camerele de comerț în 1904 iar în 1910 un proiect în acest sens trece de Senat, dar nu este prezentat și în Cameră. În 1925, un proiect de lege al PNL (partid de guvernământ) lega zona liberă de autonomia porturilor (adică un regim fiscal de modul de exploatare a portului !); în 1926 guvernul averescan reia problema separând-o de autonomie, dar, ieșind de la guvernare în 1927, problema rămâne înmormântată. Va fi votată și promulgată la 29 iulie 1929 sub guvernul național-țărănist, numai că legiferarea s-a făcut într-o epocă de criză economică, lipsind investițiile necesare creării unei incinte speciale cu bazine, cheiuri și magazine iar guvernele cehoslovac și polonez, care ceruseră în ani 1921-1923 parcele din Docuri pentru întreprinderi, se îndreptaseră către porturile italiene Triest și Genova datorită facilităților la transportul feroviar.

La 9 apr. 1931, la propunerea parlamentarilor din Brăila și Galați se autorizează exploatarea de zone libere prin intermediul Regiei Autonome a Porturilor și Căilor de Comunicație pe Apă sub titlu de experiment la Galați și, în urma protestelor brăilenilor, la Brăila. Schimbarea de regim, dar și prevederea de a se crea comitete locale, ca prim pas spre autonomia porturilor, care nu convenea Regiei PCA (la regulamentul de funcționare lucrase și Paul Demetriad, autorul studiului de față) au înmormântat și această lege.

Ing. Paul Demetriad, în apr. 1932, cu ocazia modificării Legii generale a vămilor, a preconizat introducerea regimului vamal de „întreprinderi libere” după modelul celor din Triest („punto-franco”) și din Genova („Depozito-franco”), care prevedeau înființarea doar a unui „sector în incinta portului, sector bine păzit și supravegheat în exterior de organele vamale”, dar

propunerea n-a fost acceptată de Ministerul Finanțelor.

Astfel, „minunatul nostru port e lăsat cu atâta ușurință în voia soartei” [decadența fiind determinată de poziția excentrică a Brăilei în geografia României întregite (evitată de transporturile feroviare de cereale); enorma micșorare a excedentului exportabil ș.c.l.], prin ratarea creării zonelor libere după modelul italian, se află în „imposibilitatea de a atrage traficul internațional de mărfuri generale, mai ales ca transbord de la vasele de Mare la cele de fluviu” (*idem*, p. 40).

Deplângerea neaplicării zonelor libere după primul război este explicabilă prin ratarea unei oportunități. **Dar în chiar perioada de înflorire maximă, se aud voci care vorbesc de „continua decadență” a portului Brăila.** Astfel, gazeta de partid „Conservatorul Brăilei” susține revendicările comercianților ridicate în întrunirea din 8 ian. 1906 și transmise de primarul orașului Christache Suliotti ministrului Lucrărilor Publice, Ion C. Grădișteanu (*apud* Stoica Lascu, *art.cit.*, p. 92 squ.).

Revendicările sunt cuprinse în **„Memoriul relativ la cauzele decăderii portului Brăila și remediile propuse spre a i se reda activitatea din trecut” (24 ian. 1906)**, care reia de fapt un altul din aug.-sept. 1905, subintitulat semnificativ: „Îmbunătățiri de adus portului Brăila pentru a-l ridica din **starea de decadență** în care se află”. Alarmați de descreșterea activității, datorită concurenței Sulinei și Constanței, comercianții brăileni propun un pachet de măsuri ameliorativ:

1) construirea unei linii duble de cale ferată pe toată întinderea cheiului, prelungit până la Vadul Lânăriei, care ar permite **mărirea numărului de dane pentru încărcatul vapoarelor (erau doar cinci)**; mutarea Gării de triaj pe locul viran din spatele Docurilor și deplasarea magaziei de mărfuri spre a face loc liniilor noi pentru descărcarea cerealelor; dirijarea directă a vagoanelor pe linia cheiului sau a magaziilor;

2) introducerea elevatorilor, a căror utilizare la Sulina „răpea” o bună parte din șlepurile descărcate altădată la Brăila datorită spezelor mult mai reduse (în contextul „pretențiilor prea exagerate” ale lucrătorilor din port, care nu vor fi

dezavantajați însă datorită „sporului de muncă” adus de afluxul cerealelor reținute la Brăila);

3) egalizarea tarifelor de transport pe CFR care avantajau Constanța atrăgând cerealele de la distanțe mari: „Un vagon de marfă de la Iași la Brăila (263 km) plătea 106,10 lei, în timp ce același vagon pentru Constanța (490 km) plătea 124,95 lei, adică 18,85 lei pentru 227 km” ș.a.

Aceste doleanțe vor persista și în anii următori și chiar după război în ciuda unor măsuri ameliorative, cum ar fi supra-taxa de 5 lei tona pentru cerealele ce ajung la Constanța din interiorul țării, introdusă de ministrul Ion C. Grădișteanu, care, recunoscând că „portul Brăila începuse să fie părăsit de transporturile de cereale”, motivează măsura prin capacitatea de descărcare a Constanței de 200 de vagoane pe zi, insuficientă față de afluxul de cereale, față de a Brăilei de 800 vagoane, „interesele Brăilei potrivitându-se cu interesele generale ale țării, pe care mai presus de toate suntem datori a le apăra”.

Pentru „ridicarea calității și competitivității instalațiilor portului Brăila”, la cererea comercianților și armatorilor, ing. Paul Demetriad, administratorul Docurilor, a întocmit un program de modernizare în 1910, modernizarea nefiind însă niciodată dusă la capăt, ieri ca și astăzi.

„Concurența dezastruoasă” făcută de Sulina se datora utilizării elevatoarelor în manipularea cerealelor. De aici, urgența introducerii acestora și la Brăila, nu de dragul modernizării în sine, ci al „supraviețuirii concurențiale”. Preocupare a factorilor interesați din 1903, primele elevatoare sunt instalate la Brăila în 1906, în 1910 considerându-se că „introducerea elevatoarelor la încărcările și descărcările din port este acum un fapt împlinit” (*idem*, p. 98). Introducerea acestora implica și lămurirea muncitorilor portuari, care se temeau de pierderea locurilor de muncă. Se duce o intensă campanie de lămurire: transporturile de cereale din magazine și vagoane la chei se vor face tot prin munca

brațelor și chiar folosirea elevatoarelor implica utilizarea a 30-40 muncitori la fiecare elevator. Astfel, gazeta „Luceafărul” din 15 iun. 1911, relatând o întrunire a muncitorilor din 12 iunie, conchidea: „Muncitorii s-au convins în fine că nu se poate lupta pentru distrugerea elevatoarelor, care în definitiv nu sunt decât produsul progreselor tehnice și de care se servesc toate porturile din lume din cauza avantajelor ce prezintă ca timp și curățenie. Mașina înlocuiește omul pe zi ce trece. E fatal acest lucru și nu se poate lupta contra introducerii elevatoarelor, după cum nu s-a putut lupta contra trenurilor, tramvaielor etc.” (*ibidem*). Nemaivăzând în elevatoare pe „dușmanul” lor, muncitorii cer doar „introducerea lor progresivă”. Generalizându-se utilizarea elevatoarelor, proprietarii acestora se constituie în 1911 într-o asociație menită să sporească dotarea portului cu elevatoare pentru a face față nevoilor portului.

În campania de susținere a modernizării, gazeta „Expressul”, director-proprietar Sotir Constantinescu, deschide în 1912 rubrica „Din nevoile portului”, unde infirmă temerea decăderii portului, prezentând datele anului 1909, când portul nostru a importat și exportat 892032 tone în valoare de 142 milioane lei, față de Galați cu 504506 tone în valoare de 92 milioane și Constanța cu 784727 tone în valoare de 104 milioane lei. Pentru a-și menține concurențial statutul de „cel mai important port al țării noastre”, este necesar să se modernizeze instalațiile și infrastructura portului.

De aceea, cheiul în lungime de 716 m, la înălțimea de 5,5 m deasupra nivelului apei, construit începând cu 1909, dincolo de fabrica Violatos spre Vadul Budurului, destinat exclusiv vaselor de râu, încărcate cu piatră, nisip, lemne de foc, precum și șlepurilor, propune ziarul, o parte din el să fie transformat - 460 m - în platformă de manipulat vapoare mari prin ridicare, ceea ce ar permite construirea a încă 4-5 dane pentru vasele de mare, rămânând 256 m la mică înălțime pentru șleपुरi și vase de râu.

Prin dobândirea noilor dane, fiecare în lungime de 100 m, admittând numărul obișnuit de 3 vapoare la fiecare dană, se vor putea descărca, în același timp, încă 12 vase, ceea ce e un câștig în comparație cu actualele 8 dane, asigurându-se descărcarea rapidă a vagoanelor. Se relevă și necesitatea introducerii elevatoarelor, menite „nu să suprime munca brațelor, ci să o completeze, să o ajute și să cumpănească prețurile cerute pentru această muncă. Căci au fost zile când în portul nostru s-a plătit pentru 10000 kg cereale 30-40 lei !” Se impune deci introducerea la fiecare dană a unui elevator cu o putere de 80 tone pe oră. Alte propuneri: construirea unor linii de degajare a vagoanelor goale din port, dublarea liniei ferate Buzău-Galați; introducerea elevatoarelor pentru cărbuni, în paralel cu introducerea păcurii; dotarea cu un doc plutitor pentru reparația vaselor (propunere a comandoului brăilean Const. Mănescu).

Se deplânge totodată rolul insignifiant al vapoarelor Serviciului Maritim Român (doar cinci!) față de „banderele vapoarelor străine” ieșite în 1911: 535 sub pavilion englez, 364 -grecesc, 116 - austriac, 89 - maghiar, 81 - italian, 67 - rus, 44 - român, 35 - german, 24 - francez, astfel că „porturile noastre sunt amenințate de a deveni cu timpul numai niște simple puncte de scurgere pentru produsele străine, austriece, ungare etc.” Astfel, presa brăileană surprinde (v. Stoica Lascu, *art.cit.*) eforturile de racordare la exigențele tehnice și concurențiale ale timpului, corespunzător rolului principal al activităților portului în viața orașului.

Perioada interbelică

Ca-ntr-un cor al Casandrelor, analiștii vieții portului deplâng starea de după război, deși datele statistice care surprind atât anii maximei înfloriri antebelice, cât și cei interbelici dez-mint „dezastrul”.

Traficul de cereale în portul Brăila 1908 - 1945

Anii	Sosiri în tone pe calea feroviară		Total tone	Sosiri în tone pe calea apei transbordate cu elevatoarele plutitoare		Total tone
	În docuri	În portul propriu-zis		Cabotaj	Tranzit străin	
1908	56257	390270	446524	376166	90000	466166
1909	71994	606150	678144	379853	144646	524499
1910	113355	977270	1090625	625961	123139	749100
1911	190807	954230	1145037	638950	93306	732256
1912	76552	463360	539912	439801	120634	560435
1913	72518	496270	568788	453883	75577	529460
1920	25418	162000	187418	321354	37613	358967
1921	51800	234000	258800	432678	70028	502706
1922	51741	154500	206241	250019	24396	274415

1923	49659	98000	147659	525077	51625	576762
1924	119650	43660	163310	504500	67724	572224
1925	32775	38970	70845	428965	444585	873546
1926	122505	84350	206855	427850	481297	909147
1927	186634	60750	247384	624722	54069	678791
1928	58746	22920	81666	371139	87350	458489
1929	76753	169450	246203	413087	519085	932172
1930	137262	168639	298901	942222	292775	1234997
1931	157684	185440	343124	795610	274912	1070522
1932	171932	69812	241744	549071	183905	732976
1933-3 luni	7784	1343	9127	34422	60974	95396
1933-1934	65853	74875	140728	419376	822310	1241686
1934-1935	62842	63913	126755	175167	309130	484297
1935-1936	137575	48630	186205	220495	24265	244760
1936-1937	207213	141217	348430	507474	633743	1141217
1937-1938	158767	112085	270852	393423	359601	753024
1938-1939	131310	207510	338820	297599	255973	553572
1939-1940	134756	321075	455831	230732	433961	664693
1940-1941	32512	91294	123806	97617	127968	255585
1941-1942	7394	61611	69005	52618	118518	171136
1942-1943	8639	77909	86548	28254	59533	87787
1943-1944	31497	44642	76139	6576	80165	86741
1944-1945	13353	59204	72556	7234	6192	15426

Traficul fluvial și maritim în portul Brăila 1911 - 1936

Fluviale	Intrari			Total tone încărcă- mânt	Ieșiri			Total tone încărcă- mânt
Anii	Nr. vaselor				Nr. vaselor			
		Deșerte	Total		Încăr- cate	Deșerte	Total	
1911	3047	3564	6611	1613115	1876	4529	6405	1032907
1912	2628	3026	5654	1374377	1563	3973	5536	820359
1913	2506	3236	5742	1141231	1415	4271	5686	766286
1920	1084	1828	2912	592865	205	2571	2776	58291
1921	1667	2685	4352	898503	163	4032	4195	55325
1922	1321	2615	3936	554616	315	4516	3831	100332
1923	2219	2965	5184	252071	662	4441	5103	102618
1924	2104	2445	4549	774302	885	3638	4523	215049
1925	3211	2901	6112	1010611	1021	4924	5945	239701
1926	3582	3207	6789	1275584	1180	5826	7006	282892
1927	2835	2932	5767	882617	1430	4247	5677	207452
1928	1995	2466	4461	472865	1238	3194	4432	108747
1929	2451	2612	5063	922593	761	4598	5359	94531
1930	3060	3069	6129	1428259	669	5424	5092	81458
1931	2578	2904	5482	1212484	644	4483	5127	117360
1932	2058	2306	4364	929018	628	4141	4769	86475
1933/3 luni	183	342	525	86914	85	413	498	22432
1933/1934	3094	2396	5490	1426008	821	4648	5469	207967
1934/1935	1908	2643	4551	845943	729	3830	4559	182486
1935/1936	-	-	4737	576980	-	-	4716	199445

Fluviale	Intrari			Total tone încărcă- mânt	Ieșiri			Total tone încărcă- mânt
Anii	Nr. vaselor				Nr. vaselor			
		Deșerte	Total		Încăr- cate	Deșerte	Total	
1911	301	419	720	268147	665	55	721	1614591
1912	226	210	445	265762	388	67	445	904170
1913	249	233	482	246754	429	54	483	1011266
1920	90	309	399	51987	310	74	384	922979
1921	33	511	544	17574	449	85	534	940225
1922	158	317	475	45432	401	81	482	701319
1923	176	328	504	40834	452	44	496	986958
1924	183	279	462	72706	408	57	465	762859
1925	143	321	464	67376	423	40	463	950038
1926	112	468	580	27024	557	23	580	1261549
1927	116	331	447	46038	419	30	449	914024
1928	105	259	264	47420	241	23	264	375298
1929	117	341	458	70092	397	30	427	1414559
1930	132	545	677	45011	639	29	668	1633361
1931	130	406	536	79006	519	31	550	1552798
1932	130	293	423	103323	397	24	421	1110585
1933/3luni	13	24	37	34311	21	3	24	79670
1933/1934	168	274	442	187785	397	56	453	1364787
1934/1935	135	154	289	164530	247	46	293	699921
1935/1936	-	-	244	136470	-	-	243	525198

Anul 1911 reprezintă, datorită bogatei recolte agricole, maximul antebelic ca trafic fluvialo-maritim și încărcământ, reprezentat în proporție de 90% de cereale:

- numărul vaselor fluviale: 6600 la intrare și 6400 la plecare, cu o încărcătură de peste 1600000 tone la intrare și 1000000

tone la plecare, tonaj care, în anii următori, cu o producție medie, va scădea la 1100000 t, respectiv, 750000 t;

- numărul vaselor maritime atinge cifra de 720, atât la sosire, cât și la plecare (într-o singură zi din 1911, se găseau în port 68 vapoare maritime), având, la sosire, 260000 t iar la plecare, 1600000 t. În anii 1912-1913, numărul vaselor maritime este de 480, atât la sosire, cât și la plecare, dar tonajul încărcăturii la plecare se reduce până la 1000000 t.

Comparativ, traficul postbelic era prezentat dezastruos față de cel antebelic, deși, în unii ani, cantitățile depășeau anul de vârf 1911. Astfel este cazul anului 1926, care marchează însă reducerea exportului de cereale indigene la aproape jumătate din ceea ce fusese în perioada antebelică iar faptul că traficul fluvial se menține la un nivel superior era datorat tranzitului de cereale sârbești.

Din datele Vămii locale (v. *Municipiul Brăila ...*, 1937 de J. Davidescu, p. 55), rezultă că, în 1934/35, s-au importat mărfuri în cantitate de 114571 tone, din care: 58379 tone fierărie, 29542 cărbuni, 19950 orez, 3456 fontă brută etc.; în 1935/36, s-au importat mărfuri în cantitate de 92107 tone, din care: 68993 tone fierărie, 9904 cărbuni, 10304 orez etc.; în 1936/37, s-au importat mărfuri în cantitate de 98347 tone, din care: 49583 tone fierărie, 24589 cărbuni, 19819 orez, 3648 fontă brută etc., constatându-se o scădere lentă. În aceiași ani, exportul prezintă cifre îmbucurătoare: în 1934 s-au exportat 380563 tone mărfuri, din care: 244564 tone cereale, 73106 leguminoase și oleaginoase, restul petroliere, cherestea etc.; în 1935 s-au exportat 556726 tone, din care: 414003 tone cereale, 78079 leguminoase și oleaginoase etc.; în 1936 s-au exportat 950479 tone, din care: 804978 tone cereale, 84589 leguminoase și oleaginoase etc.

LAMENTO I

D II. 35, 17 dec. 1920. Raport întocmit de Serviciul de aprovizionare al județului pentru Ministerul Refacerii și Aprovizionării privind **cauzele scumpirii traiului în portul Brăila**

„Scumpirea traiului într-un port are influență vădită asupra orașelor din interior, căci portul este marea branșă a plămânului unei țări. Or, costul mâinii de lucru și prețul navlului sunt cei doi factori principali ai afacerilor din port.”

1) *Mâna de lucru.* În portul Brăila, ca și în celelalte porturi ale țării, costul mâinii de lucru a mers crescând încă de pe la 1905 și aceasta sub influența ideilor socialiste și privirea binevoitoare a autorităților. La acea epocă, ca și până pe la 1913, era just să se sprijine costul muncii, dar de la 1913 pretențiunile muncii au devenit prea mari și concurența a început la Anvers și Rotterdam prin luarea de măsuri pentru a micșora costul mâinii de lucru (aducerea de elevatoare, introducerea păcurii și a benzinei ca combustibil). A venit marele război ... La 1918 abia începe să licărească din nou viața noastră comercială, dar deja ea este otrăvită de virusul afacerilor din timpul neutralității iar în 1919, sub influența ideilor moscovite, cutezanța lucrătorilor a devenit excesivă. S-a plătit 2500 lei tona de cărbuni pusă din șlep, acostat alături; pe vapoare înainte se plătea 70 lei 90 bani, chiar statul a plătit între 900 și 1010 lei pe zi de fiecare hamal care munea la saci 6-7 ore pe zi. [...]

Marele cost al mâinii de lucru a atras în port o mulțime de lucrători, care au alergat din toate părțile așa că nu-i ajunge rândul la lucru decât 6-7 zile. [...] Lucrătorul a devenit cutezător tot mai mult iar calitatea lui a scăzut enorm.[...] Grație lipsei de măsuri energice luate la timp, costul mare s-a întins peste toate ramurile muncii unde se utilizează mâna de lucru. La cea mai mică încercare de a reduce acest cost, lucrătorii, stimulați de agi-

tatorii sindicalişti şi de oculte bolşevici, sar cu toţii, ameninţă, se pun în grevă şi forţează spre a storce preţuri şi mai mari [...] [**Muncitorimea portuară**, cunoscută îndeobşte sub numele de **hamali**, constituie un subiect deosebit de larg, care va fi prezentat sintetic la **Anexă.**]

2) **Transportul.** Marinarii, cum era natural, au cerut mărirea lefurilor, tot astfel după cum au cerut funcţionarii, pensionarii şi toţi aceia ale căror lefuri nu le mai ajungeau pentru întreţinerea vieţii. De aici, sporul lefurilor pentru scumpete şi apoi mărirea scumpetei înlesnită de sporul pentru scumpete, totul a mers crescând. (Istoria se repetă şi astăzi !). Cauze locale. Un şlep care a costat mai anii trecuţi 50-80 mii lei a adus anul acesta armatorului un venit de 5-7 mii lei pe zi, deci calificarea de preţuri fantastice nu e exagerată. Societatea SRD (Societatea română pentru navigare pe Dunăre), Societatea „Dunărea” şi „Troiano”, posesoarele a peste 1/3 din şlepurile disponibile pe Dunăre, au fost urmate de NFR, care s-a arătat chiar mai speculant ca ele, au mărit treptat preţurile navlului. Astfel că nu s-a mai putut aduce lemne pentru oraşe, căci costul navlului întrece costul lemnului...

Combustibilul s-a speculat infam în ciuda stabilirii preţurilor maxime, armatorii plătind surplusul fără martori, dar despăgubindu-se asupra preţului remorcherului, adică asupra navlului; prin urmare suferă producătorul şi consumatorul.

În oraş transportul cu căruţele susţinut de sindicate a ajuns exorbitant: 10 lei pentru suta de kg. de lemne, 15-20 lei pentru adus un colet de la gară etc.

Remediul

1) Compunerea camerei de comerţ din persoane energice şi sprijinirea ei de autoritatea judeţului, fie chiar forţa armată la nevoie, însă bineînţeles respectându-se libertatea muncii.

2) În port, pentru lucrul cu sacul, să nu se admită

decât atâți lucrători cât sunt necesari pentru lucrul zilnic și care acceptă prețurile convenite cu camera de comerț.

3) Căruțele care nu acceptă prețurile convenite cu primăria sau camera de comerț să fie înlăturate și supuse la pedepse grele dacă fac infracțiuni.

4) Lucrătorii la diversele lucrări în port, exceptate cele cu sacul, să aibă prețuri, în modul cum a procedat Administrația Docurilor, adică prețuri convenite de la care să nu se abată.

5) În caz de grevă sau refuz de lucru să fie definitiv înlăturați cei culpabili, să nu se admită jumătățile de măsuri.

6) Să se înlătore din port toți cei prinși cu abuzuri, hoții sau rea purtare. Asemenea toți cei fugiți de la alte meserii. Fiecare lucrător să aibă carnet liberat de Căpitănia portului și să se noteze în el cel puțin la 6 luni o dată modul cum servește muncitorul.

7) Produsele petroliere, prin care să poată înfrâna specula cu navlul, să se distribuie numai prin Comisiunea de aprovizionare a județului și să fie oprit oricărei alte persoane a aduce sau a vinde aceste produse.

LAMENTO II

Darea de seamă asupra activității Camerei de Comerț, Bursei, Oborului, Portului Brăila și situațiunea economică pe anul 1928, loc. cit., *passim*, p. 10-14; 86-88

Comerțul și industria brăileană trec de vreo câțiva ani printr-o **criză continuă**, care se accentuează din an în an în mod progresiv, stagnarea mișcării portului aducând în mod fatal micșorarea puterii de achiziție a locuitorilor, a căror existență, în majoritate, depinde de munca din port.

Crizei locale i se adaugă criza generală prin care trece întreaga economie a țării.

Dovada cu prisosință a regresului: situația comparativă a comerțului în anul 1928 față de anii precedenți, cunoscuți drept destul de slabi:

- în 1928, prin Bursa Brăila s-au vândut 9468 vagoane cereale în valoare de 652886000 lei, față de 19866 vagoane în valoare de 1044411000 lei în 1927;

- în Oborul de cereale s-au vândut, în 1928, 49411 care de cereale în valoare de 295290000, față de 100950 care în valoare de 537271000 lei în anul 1927;

- în Docurile Brăila au intrat în 1928, 5108 vagoane cu cereale, față de 17511 vagoane în 1927;

- în gara port Brăila au intrat 1317 vagoane în 1928, față de 4872 în anul 1927;

- prin vama Brăila, în 1928, s-au exportat 390215863 kg cereale și mărfuri, față de 955158097 kg în 1927.

Mișcarea portului Brăila în anii 1927-1928

Anul	Vase fluviale intrate	Din care românești	Tone registru / Tone Cereale / Tone Mărfuri	Vase de mare ieșite	Din care românești	Tone registru / Tone Cereale / Tone Mărfuri
1927	5769	4511	1506817; 710884; 474022	5677	4459	1494339; 153236; 54216
1928	4461	3620	1113993; 339278; 133587	4432	3608	1093978; 82316; 25431

Să mai consemnăm în anul 1928 la capitolul „intrări”, 143432 pasageri debarcați și 23637 marinari la bastimentele naționale fluviale.

Întrucât niciodată portul nostru nu a înregistrat un trafic de cereale așa de redus, dacă se vor menține cauzele se va înregistra **completa decădere a comerțului de cereale a portului Brăila, rămânând de domeniul istoriei admirabila organizare și activitate care au caracterizat primul port al Țării Românești.**

Cauze:

1) **sistema practică de CFR**, care a ridicat în 1926 tariful transporturilor în dauna Brăilei cu 40% iar în 1928 din nou cu 200-800 lei vagon intrat în port;

2) **tariful astfel aplicat a determinat deplasarea comerțului în alte centre**, cum ar fi Cernăuți, în cazul Moldovei;

3) **reducerea la hinterlandul orașului** ca oricare orașel sau port de la Dunăre;

4) **tarifele reduse germane și polone**, care atrag în bună parte exportul nostru de cereale, deoarece, spre exemplu, un vagon de cereale de la Bălți la Berlin costă 10000 lei iar de Bălți la Brăila 800 lei; unul de la Timișoara la Berlin, 12000 lei iar Timișoara-Brăila, 17000!

5) **avantajele de tot soiul oferite de comerțul pe apă la Bratislava.**

Soluții:

- **revenire la *statu quo*-ul CFR dinaintea de 1926;**

- **avantaje pentru cerealele sosite din Serbia**

Altfel, activitatea portului nostru prin covârșitorul comerț de cereale ce se făcea altădată va decădea și va cunoaște zile negre, rămânând doar în amintire ce a fost: **primul port de export de cereale al țării.**

Având în vedere că ***portul Brăila trece printr-o situație foarte critică și activitatea sa s-a redus cu totul, din cauză că***

sosirile de cereale sunt aproape inexistente, creându-se astfel celui mai mare port al țării de la Dunăre, o situație mult inferioară față de celelalte porturi mai mici, pentru a aduce o ameliorare acestei situații, Camera (președinte, Ioan G. Sassu; secretar general, C.I. Găgiulescu) a făcut următoarele intervenții:

a) la direcția Generală a CFR, al cărei tarif de transport introdus în toamna anului 1926 pare că a fost întocmit pentru a dezavantaja transporturile pe cale naturală a apei, încurajând din contră transportul pe uscat, spre deosebire de Polonia, care, prin tarife de penetrațiune și de favoare foarte reduse, a căutat să dezvolte portul Dantzig / Gdynia, de unde cerealele noastre se trimit în toate țările, care altădată le importau pe apă, solicitând:

1) **egalizarea tarifelor de transport pe CFR** pentru cereale prin tarife egale pentru porturile Brăila, Galați și Reni, lăsând pentru fiecare din aceste porturi câte un hinterland de 60-70 km, fiecare primind o cantitate de cereale în raport cu mijloacele de descărcare pe uscat din vagoane și docuri [exemple de tarife: înainte de război, vagoanele de cereale care veneau din Moldova și treceau prin Barboși la Brăila plăteau 2 lei (80 de lei la cursul din 1928) de vagon de 10 tone în plus față de Galați, pe când astăzi tariful actual prevede 240 lei, adică un plus cu totul nejustificat de 160 lei; de asemenea, cerealele venite din Basarabia prin Reni pentru Brăila plătesc în plus pentru un vagon 1200 lei, sumă foarte mare și împovărătoare);

2) **crearea de tarife de favoare din toată țara pentru cereale pentru a fi trase spre porturile Brăila, Galați și Reni** în loc să fie exportate pe uscat, deoarece statele vecine, pentru a atrage cerealele românești, au redus simțitor tariful de transporturi pe căile ferate, o soluție fiind aplicarea tarifului dinainte de război care se micșora cu cât distanța se mărea (criticat de alții, pentru că favoriza Constanța!);

3) **Cerealele adresate porturilor Brăila (Brăila-Port) și Galați-Port să aibă un tarif redus de cel puțin 25% față de**

cel de favoare ce se va introduce pentru Brăila-Doc și Galați-Doc;

4) **organizarea rapidă a transportului de cereale** spre porturile menționate prin înființare de trenuri speciale directe după cum circulau înainte de război (Buzău - Brăila, Tândărei - Brăila, Vaslui-Brăila; Bacău-Brăila, Basarabeasca - Brăila);

5) **avizarea vagoanelor la Docuri să se facă numai o singură dată pe zi**, dimineața la ora 8, nu de două ori pe zi ca astăzi, deoarece cerealele se tratează exclusiv numai dimineața;

6) **reducerea taxei de pavaj** percepute la Brăila de către CFR (58 lei de vagon de 10 tone), taxă inexistentă în celelalte porturi.

b) la Primăria Municipiului Brăila, pentru ca taxele *ad valorem* și pavaj încasate la cerealele care vin în Brăila să fie încasate numai atunci când cerealele ies la export;

c) la Docurile din Brăila ca să admită comercianților care posedă warante, având cereale înmagazinate în Docuri, să le poată vinde prin simplă cesiune;

d) la Banca Națională, pentru a mări cota avansurilor date comercianților de warante de la 50% la 70% și a simplifica formalitățile ce produceau pierdere de timp.

REMEDII

Ziarul „Ultima oră” din 24 mai 1929: „Brăila de azi și de mâine. Cauzele decăderii portului. Soluțiile de îndreptare. Industrializarea și zonele libere”, **interviu cu deputatul Leonte Moldovan** [lider al liberalilor brăileni, pe care i-a reprezentat în Parlament între 1912-1937, președinte al Senatului României între 10 febr. 1934 și 15 nov. 1935].

„**Un mare și sumbru țințirim.** E aici o liniște care te zdrobește, o sărăcie care a distrus totul...”

Cea mai importantă cauză a decăderii: „Schimbarea configurației geografice a țării, prin înfăptuirea idealului nostru național. **Portul nostru nu mai este și nu va mai fi ca**

înainte de război, canalul aproape exclusiv de scurgere spre Occident a cerealelor românești. O mare parte dintre acestea se exportă spre nord prin Polonia și Germania iar o altă parte pe Dunăre prin punctele cele mai apropiate, spre Bratislava și Viena” [...]

Tranzitul mărfurilor prin Brăila poate fi îmbunătățit prin diferite mijloace, unul dintre acestea fiind **„calea ferată în curs de executare Brașov – Nehoiși - Brăila”** iar altul – **„calea ferată Făurei – Urziceni – București”**.

Rațional, Leonte Moldovan dă și vești mai puțin bune: „Trebuie să recunosc ca **oricâte eforturi se vor face, oricâte sacrificii neprecupețite se vor săvârși, Brăila nu va mai recăpăta multă vreme, dacă nu pentru totdeauna posibilitățile de a fi aproape monopolizatorul exportului de cereale** [...] Va trebui să ne gândim serios la industrializarea localității [...] Convins fiind că avem nevoie presantă de o industrie locală bine dezvoltată, am fost anul trecut, însoțit de primarul Brăilei, D. Ion Paraschivescu, la Turda și am convins Soc. „Industria Sârmei” de acolo să facă la Brăila un laminor” (în curs de lichidare în anul de grație 2013!) [Sub primariatul lui Radu Portocală, alt liberal, în 1924 luase ființă Societatea „Franco-Română”].

O altă cale de asigurare a prosperității portului o reprezintă „zonele libere de care porturile Brăila, Galați și Constanța au imperioasă nevoie, dar conducerea efectivă a zonei să fie perfect autonomă. Ea să se încredințeze exclusiv comitetului local și tot acesta să supravegheze încasarea taxelor, pe care să le folosească pentru perfecționarea utilajului zonei respective. Trebuie evitat totalmente amestecul în conducere a Ministerului de Comunicații. Conducerea de la centru, o știm cu toții, rutinară și marcând insuficiențele inerente funcționarismului, anihilează tot ce poate fi de folos și tot ce poate contribui la progresul inițiativei”. [Problema zonelor libere a fost tratată în capitolul anterior.]

LAMENTO III

D II. 154, 27 mai **1929**. Memoriul comercianților brăileni care solicită Primăriei anumite înlesniri în scopul salvării de la decădere a portului și a întregii activități comerciale a orașului, grav afectate în timpul ocupației din primul război mondial (dec. 1916 - dec. 1918): *Să se acorde pentru portul Brăila tariful excepțional 10 fără restricția de astăzi, în sensul că toate mărfurile importate prin vama Brăila să se bucure de reducere pe CFR, conform tarifului excepțional 10 oricare ar fi destinația mărfurilor* [ca în cazul portului Reni, unde vasele ce aduc mărfuri la import rămân goale la dispoziția armatorilor exportatori de cereale și cu navlu mai convenabil, care nu mai frecventează portul Brăila] *și să se dea dispozițiuni organelor respective ca munca în port să fie liberă a o face cu cine lucrează mai convenabil, spre a corija sindicatul, care lucrează în contra intereselor binelui public* [Scumpirea muncii cu brațele a creat o mare diferență de preț între munca din portul Brăila față de cea din portul Galați].

Remedii

Radu Portocală, *Evoluția negoțului internațional al Brăilei. Probleme economice regionale*, în A.Br., nr. 2-3/1929, p. 68.

De câțiva ani se prohodește o închipuită moarte a portului Brăilei. Pesimism exagerat asupra viitorului Brăilei, având drept cauze insuficienta inițiere a lumii oficiale, o totală lipsă de pregătire a celorlalte cercuri și deci un prea superficial examen al problemei (p. 54).

Excluzând anul 1911, care a dat maximum de trafic fluvial și maritim în condițiile celei mai mari recolte de cereale, procentele traficului antebelic, în comparație cu anii 1926-1928, pe

fondul crizei, corespund nivelului scăzut al comerțului național iar portul se menține în chip mulțumitor în mijlocul dezastrului general.

Dacă înaintea războiului, traficul fluvial pe întreaga Dunăre românească cunoștea o medie anuală de 5520000 tone iar din această cantitate 2250000 t, adică 40%, revenea Brăilei, după război se înregistrează o mișcare de 2895000 t din care 1000000 t (35%) revine Brăilei. În aceeași succesiune, traficul maritim reprezenta 4120000 t, din care 1500000 t (40%) se încărca la Brăila, după război Dunărea maritimă și Constanța exportă anual 2156000 t, din care se încarcă prin Brăila 930000 t, adică 44%.

O altă paralelă ne arată că și exportul general al statului suferă aproape aceleași variațiuni ca și grafica Brăilei.

Concluziile cifrelor sunt următoarele:

a) *Traficul fluvial general dinaintea războiului scade, după război, cu peste 50%, în timp ce traficul fluvial brăilean scade cu 30%.*

b) *Traficul maritim general dinaintea războiului scade, după război, cu peste 50%, traficul maritim brăilean scade numai cu 38%.*

c) *Procentul fluvial brăilean scade cu 13%, procentul maritim brăilean crește cu 10%.*

Decăderea întregului negoț și trafic fluvial și maritim este provocată de **cauze generale și comune**:

1. *Micșorarea producției agricole (principala cauză) provocată de exproprierea proprietăților mari și mijlocii, de lipsa culturii tehnice pe proprietatea țărănească și de micimea parcelor;*

2. *lipsa unui credit agricol îmbelșugat și ieftin, (care) a lipsit țara de posibilitatea unei intensificări a culturii și a unei perfecționări a metodelor de lucru și*

3. *seceta continuă ce a bântuit țara de la 1916 și până astăzi.*

Remediarea acestor cauze ar face posibilă îndulcirea crizei chiar în anii de secetă. Este necesară însă *aplicarea consecventă a principiului solidarismului social*, pe baza căruia s-a efectuat exproprierea, neaplicat însă și proprietăților parcelate, care nu mai realizează aceeași producție calitativă și cantitativă realizată anterior de marea proprietate.

Cauze speciale:

Noua configurație politică a Europei a condus la schimbarea căilor exportului de cereale: Moldova către Polonia, Oltenia și Muntenia pe calea Dunării în sus spre Austria;

1) politica muncitorească a portului, care a respectat tarifele uniforme de muncă stabilite la nivelul sindicatelor portuare, neacceptând prețuri inferioare, ceea ce a condus la atragerea traficului destinat Brăilei la Galați, Reni și Constanța, respectiv trafic diminuat și șomaj. Concret, docherii brăileni pretind un supliment de 50% pentru descărcarea tuburilor de sondaj, pe motiv că este vătămător catranul de la capete, ajungându-se la un trafic de 470 t în 1927 față de 8446 t în 1924, traficul acestora strămutându-se la Constanța, unde nu se solicită acest supliment.

Se impune armonizarea muncii manuale cu cea mecanică, în avantajul reciproc, prin crearea unei societăți anonime *potrivit sistemului comercializărilor; între Stat, exportatori - importatori - capitaliști și muncitori... pe baza adevărului economic: nu poate exista nici libertatea absolută a muncii, nici independența completă a capitalului, ci numai raporturi de interdependență*.

2) tariful exagerat al Comisiei Europene a Dunării perceput pentru tona-registru, în loc de tona-caric (povară) și scăderea adâncimii barei de la Sulina, care trebuie menținută prin dragaj la 7,20 metri, altfel împiedicându-se pătrunderea navelor maritime de mare tonaj. Remediarea: intervenția statului.

Soluția ar fi una singură: *abandonarea canalului Sulina* și construirea unui nou canal, pentru care există 3 proiecte:

a) Cernavodă-Constanța, cel mai scump de realizat (10 miliarde lei), care ar avea *consecința funestă de a desființa porturile Brăila, Galați, Reni, Ismail, Chilia și Sulina, care ar rămâne numai pentru micul cabotaj (traficul interior)* [A se vedea urmările construirii canalului Dunăre-Marea Neagră!]; b) crearea unui canal maritim cu ecluze din brațul Sf. Gheorghe de la gura Dunavățului la mare sau la lacul Razelm și c) punerea în funcțiune a brațului Chilia prin gura Oceacov.

1) crearea unui sistem convergent de șosele spre Brăila (construirea de poduri pe Buzău și Siret, dublarea liniei de tren la Buzău etc.)

2) împărțirea rețelei drumului de fier în direcțiuni regionale

3) prăbușirea aproape a unanimității caselor de export provocată de variațiunea cursului schimbului internațional.

Remedii

1) autonomia portului și crearea unei zone libere reale (comerciale și industriale), ale căror venituri să fie destinate exclusiv lucrărilor locale, precum mărirea cheiului, înmulțirea silozurilor, crearea de noi bazine, perfecționarea și întreținerea utilajului etc.

2) recâștigarea încrederii străinătății (pierdute în anii de după război de cei atrași de înșelătoare câștiguri, deoarece odată cu pierderea creditului moral care a condus și la prăbușirea celui financiar) prin reorganizarea arbitrajului care să ofere garanția banului străin investit și siguranța executării contractelor, datorie de onoare națională, dar și măsură de interes material negustoresc.

Prin urmare, ofensivă pentru recâștigarea încrederii și pentru pregătirea renașterii.

LAMENTO IV

Ilie Gr. Christescu (vicepreședinte al Consiliului județean), *Brăila economică. Traficul portului Brăila înainte și după război. O situație paradoxală în aparență. Cauzele scăderii activității portului Brăila*, în *Anuarul economic*, 1933, editat de S. Semilian)

După ce constată faptul că traficul postbelic este apropiat de cel antebelic, pe care-l depășește chiar în unii ani, caută cauzele decăderii postbelice, *comerțul Brăilei trăind din ce în ce mai greu*:

- *cantitatea de cereale produsă după război și a disponibilului exportabil (consumul intern fiind astăzi de 75% din producția totală de cereale), care nu mai este astăzi de 50%, așa cum era odinioară;*

- *Brăila (primul port de export al țării) nu mai are aceeași situație geografică în granițele țării, astfel că, luând ca exemplu anul 1922, se exportă mai puțin (327861 tone) decât prin Episcopia Bihorului (356606 tone) sau Salonta (390280 tone);*

- (cauza cauzelor): *cerealele ce sosesc astăzi în portul Brăila sunt transportate pe apă (aproape 80% din mărfurile sosite fiind manipulate cu ajutorul elevatorilor) iar sosirile feroviare sunt abia a 6 sau a 7-a parte din ceea ce erau înainte de război (în 1929 au sosit, pe calea ferată, abia 17000 vagoane; în 1930, au intrat în port 16100 vagoane, pe când traficul antebelic era de 60-100000 vagoane anual). Din această cauză, brațele muncitorilor care erau altădată ocupate la descărcatul în magazine a vagoanelor sosite, stau încrucișate. Puterea de consumație a celor câteva mii de lucrători ai portului, din lipsă de lucru, s-a redus la minimum posibil și, drept consecință, în aceeași măsură, volumul afacerilor tuturor categoriilor sociale din orașul Brăila.*

- Soluția: găsirea unei posibilități de utilizare a muncitorilor portului, din ale căror beneficii zilnice, s-ar alimenta piața, resimțindu-se astfel întreg angrenajul economic.

LAMENTO V

D II, 258, 10 febr. 1934. Raportul Camerei de Comerț și Industrie Brăila către Primăria municipiului cuprinzând deciziile ce trebuie îndeplinite pentru redresarea activității portului și vieții economice

Deziderate locale pentru reînvierea muncii în port:

1) Zonă de tarife CFR. Traficul pe CFR al cerealelor a fost redus în acest an cu 50% față de anul trecut datorită unor tarife vexatorii CFR

2) Reducerea taxelor de manipulare la silozuri (mai scumpe cu 200 lei decât taxele similare de la Constanța)

3) Armonizarea manipulării cerealelor ca preț în raport cu prețul cerealelor.

Fără realizarea acestor trei deziderate, activitatea portului va fi definitiv înmormântată, rămânând a fi avizată numai de tranzitul pe apă.

Urmează alte 21 de deziderate urgente sau de durată, din care spicuim doar primele 10, care vizează activitatea portului:

1) Plata primelor la exportul de grâu pentru care exportatorii sunt paralizați în activitatea lor din cauza întârzierii plăților

2) Egalizarea prețului muncii la mărfurile grele și în cantități mari, cel puțin așa cum se practică la Constanța

3) Navigabilitatea Dunării pe timp de iarnă prin cumpărarea de spărgătoare

4) Reducerea taxelor Comisiunii Europene a Dunării

5) Terminarea liniei Brașov-Buzău

6) Terminarea liniei Rm. Sărat-Brăila

7) Construirea șoselei Brăila-Galați și pod peste Siret

8) Aducerea unei conducte de petrol la Brăila spre a se face export prin Brăila

9) Crearea unei zone libere, care va aduce atât activitatea comercială, cât și întrebuințarea brațelor muncitorilor noștri

10) Industrializarea Brăilei. Să atragem industrie cât mai multe pentru că au marile avantagii de a aduce materiile prime direct pe Dunăre. Să li se acorde terenuri cu prețuri foarte scăzute, reduceri de taxe etc.

D II, 264. 2 martie **1934**. Cererea lui V. Demetrescu-Brăila, fost ministru, deputat de Brăila, către Ministerul de Industrie și Comerț pentru reducerea taxelor la export de către CED. Comisia a sporit, în 1924, taxele de 3 ori față de perioada dinainte de război, în scopul dragării brațului Sulina, amenințat cu astuparea. Se propune o taxă de 100 lei în loc de 700 lei - *care ucide comerțul porturilor dunărene* - pentru exportul produselor petrolifere, direcționate spre Constanța prin conducta de petrol în tot timpul anului, deși de la Ploiești sunt 112 km în plus. *Oricât de puțin ar încasa, tot va fi mai mult ca astăzi, când nu încasează nimic.*

D II, 268, 13 aprilie **1934**. Sfatul negustoresc, *pentru ridicarea orașului nostru decăzut*, solicită primarului municipiului, Liviu Macedonescu, să intervină la guvern pentru:

1) împietruirea șoselei Brăila - Galați și construirea unui pod stabil peste Siret, care ar atrage populația Basarabiei de Sud;

2) introducerea unui ferryboat Docuri-Ghecet în locul bacurilor prea costisitoare, care ar aduce o bună parte a populației dobrogene pentru nevoile ei de vânzare și cumpărare la Brăila și

3) terminarea liniei ferate Brașov - Nehoiăș - Buzău, care ar face ca transportul de mărfuri din și pentru Ardeal să se realizeze prin Brăila.

D II, 9 mai **1934**. Camera de Comerț solicită primăriei să intervină la Consiliul de miniștri pentru efectuarea unei anchete

asupra „situației dezastruoase a portului nostru”, starea orașului reclamând „pentru acest ceas final în care a ajuns, o mână neîntârziată de ajutor”.

D II, 13 oct. **1934**. Memoriul Camerei de Comerț și Industrie către Camera de muncă cu privire la necesitatea procurării de spărgătoare de gheață în vederea prelungirii perioadei de navigație pe Dunăre, deoarece *iarna vine și paralizează orice activitate, căci înghețul Dunării sau chiar numai temerile unui îngheț opresc orice activitate, împiedicând exportul de cherestea și de porumb*, al cărui preț crește în mod sistematic spre sfârșitul toamnei și în timpul iernii, fiindcă țările consumatoare sporesc consumul. CED trebuie să dea curs acestei cereri discutate încă din primăvară. Cu două spărgătoare acțiunea poate începe.

Remedii

D II, 330. 4 martie **1939**. Elemente pentru proiectul de sistematizare a orașului, Arh. Șef C. Niculcea:

- o nouă legătură cu pontoane cu comuna Ghecet
- **un pod peste Dunăre ar fi, din toate punctele de vedere, atât de necesar**

- față de importanța și avântul luat de celelalte porturi ale României, atât la Dunăre cât și la mare, se întrevide fatal un nivel redus al vieții comerciale a portului Brăila. De aceea, ca o compensație, va trebui să se dea curs industriilor, acordându-le toate avantajele posibile, stabilindu-se cartiere speciale industriale.

- În Brăila, aproape tot malul Dunării constituie locuri pitorești, având în față frumoasa perspectivă a bălților. Malul acesta trebuie organizat, consolidat prin ziduri și plantațiuni

iar din loc în loc și, în special, la capetele străzilor importante, de făcut scuaruri, balustrade, scări monumentale sau chiar rustice etc.

LAMENTO VI

Ziaristul Sotir Constantinescu și literatul George Buznea în lucrarea tipărită cu concursul Primăriei în vederea Congresului general al „Uniunii orașelor din România”, ținut la Brăila în octombrie **1937**, *Brăila prin veacuri și în zilele noastre cu o expunere documentară critică asupra situației economice de azi a orașului Brăila și perspectivele sale. Contribuțiuni monografice la viitoarea istorie a Brăilei*, ne oferă o sinteză cuprinzătoare, după cum rezultă și din titlul operei, subliniat de noi, care argumentează, pe puncte și subpuncte, **„regresul de după război al Brăilei”**, **„cel dintâi mare port de export al României”**, „regres” nu întotdeauna argumentat (p. 53-70).

Dovezi ale „regresului”:

- media pe anii 1920-1925 a exportului de cereale prin port – 343900 tone, adică o reducere la mai puțin de jumătate față de media anilor 1911-1913 [deși, în 1930, s-au exportat 1178818 tone; în 1931, 884440 tone; în 1932, 690674 tone; în 1933, 729479];

- media traficului fluvial între anii 1920-1925 – 800000 tone, ceea ce reprezintă 35% din traficul mediu antebelic [deși din 1926 traficul a crescut în continuu, atingând în unii ani aproape cuantumul celui antebelic]

Cauze ale „regresului” („decăderii” de la rangul de prim port de export al țării):

- trecerea bruscă, în urma reformei agrare, de la marea la mica proprietate a condus la scăderea producției cantitativ și calitativ, în condițiile măririi consumului, deoarece Transilvania nu-și poate satisface necesitățile interne numai prin producția proprie (înainte de război, excedentul exportabil al țării era de 3,3 milioane tone, în timp ce după război acesta s-a redus la 1,7 milioane tone);

- prin mărirea teritoriului național, Brăila a ajuns un punct excentric, lărgirea granițelor creând noi puncte de export la frontierele de uscat (astfel, în 1922 s-au exportat prin Brăila - 327861 tone, prin Episcopia Bihorului - 356606 tone iar prin Salonta Mare - 390280 tone);

- politica de susținere și de favorizare a portului Constanța și de încurajare a micilor schele, și în primul rând a portului Reni, care preia cerealele Basarabiei de Sud, dar și alte cereale care se exportau, de regulă, prin portul Brăila;

- scăderea enormă a sosirilor feroviare, care au ajuns la a șasea sau a șaptea parte din sosirile antebelice (dacă în 1906, s-au înregistrat sosiri în port de 722980 tone iar în 1913 de 496270 tone, în 1920 s-a ajuns la 162000 tone, în 1925 la 36045 tone, în 1930 la 95510 tone iar în 1934 la 72153 tone);

- reducerea sosirilor în oborul de cereale (dacă anterior în obor se adunau zilnic mii de care de cereale din cele mai îndepărtate colțuri ale județului și chiar din județele învecinate), încheindu-se tranzacții de sute de vagoane pe zi, din anul 1931 scad pronunțat intrările iar carele nu sunt pline, ci doar pe jumătate sau trei sferturi pline, astfel că cele 65256 care intrate în obor în 1911 reprezintă mai mult chiar decât maximum de intrări din 1930: 120332 care. Concret, statistica Camerei de Comerț la **numărul** de care cu cereale intrate în obor indică următoarele date: în 1911 - 65256; în 1912 - 42778; în 1913 - 85343; în 1914 - 63724; în 1915 - 100262; în 1920 - 84244; în 1921 - 98504; în 1922 - 65822; în 1923 - 71450; în 1924 - 38102; în 1925 - 54563; în 1930 - 120332; în 1931 - 80837; în 1932 - 54744; în 1933 - 25468.

Decăderea este determinată de împrejurări fatale, dar și ordin subiectiv - „rezultante ale neputinței, nepăsării, vitregiei, parțialității sau miopiei unora din factorii politici și economici, care au prezidat la destinele țării, de la război încoace, între care **nedreapta sau greșita politică tarifară a căilor ferate**, care fa-

voriza Constanța (un vagon de la Iași la Constanța costa în plus doar cu câțiva lei față de un vagon Brăila-Constanța) și dirijarea vagoanelor în acest fel spre Constanța (doar prin intervenția parlamentarilor brăileni și a Camerei de Comerț Brăila mărindu-se frecvența acestora).

Întrucât interesele Brăilei se confundă cu cele naționale prin valorificarea la export în bune condițiuni a avuției noastre naționale, se impun:

I. *o revizuire a politicii tarifare în sensul ieftinirii lui și stabilirii unui regim tarifar preferențial în favoare portului Brăila;*

II. *o acțiune hotărâtoare a Statului pe lângă CED pentru a o determina să reducă taxele de navigație atât de împovărătoare, la nivelul antebelic (cel puțin la jumătate, prin acordarea de subvenții din partea statului, subvenție acoperită din excedențele realizate de PCA și din veniturile taxei de jumătate la sută ce se încasează în porturi odată cu taxele vamale);*

III. *asigurarea navigabilității Dunării în timpul iernii cu ajutorul spărgătoarelor de gheață (în lunile de iarnă se pierd cele mai bune conjuncturi pentru plasarea porumbului nostru pe piețele străine în absența ofertei porumbului argentinian de pe piață în aceste luni), problemă în curs de rezolvare, în parte (în urma acțiunii parlamentarilor brăileni și a Camerei de Comerț, prin președintele ei, G. Ciurea), prin achiziționarea de către Stat a două spărgătoare de gheață, comandate la un mare șantier naval din străinătate;*

IV. *realizarea de noi comunicații și modernizarea celor existente (căi ferate și șosele) pentru a se apropia portul Brăila de hinterlandul său, de portul vecin Galați și de regiunile Buzău, Rm. Sărat și Brașov [orientarea rețelei de cale ferată a Ardealului spre Dunăre, având ca punct terminus porturile dunărene; finalizarea liniei Brașov - Nehoiși - Buzău, mai scurtă decât cea prin Predeal; o linie Brăila - Rm. Sărat; finalizarea*

lucrărilor de șoseluire pe distanța Brăila - Galați; construcția șoselei Brăila - Buzău, la care s-a dat în antrepriză primul lot de 25 km de la Brăila la Urleasca];

V. *modernizarea și dezvoltarea portului propriu-zis și a silozurilor; a căror capacitate de înmagazinare este insuficientă [în inferioritate față de Constanța, deoarece tot excedentul PCA a fost înghițit de portul Constanța];*

VI. *intervenționismul de stat să lase loc liberei inițiative individuale și colective, adoptându-se o politică de export, vamală și valutară, cât mai elastică. Centralismul excesiv să fie înlocuit cu o politică descentralizatoare, acordându-se o zonă liberă portului pentru a se mări traficul și a se activa tranzitul și comerțul de tranzit [scăderea excedentului portului brăilean la export datorat creșterii consumului intern, concurenței portului Constanța trebuie compensată prin tarife menite să atragă și să dezvolte tranzitul de mărfuri din Europa centrală spre Orient; aplicarea legii zonelor libere, modificată în aprilie 1937, doar la Galați, trebuie să fie extinsă și la Brăila, cu atât mai mult cu cât există o identitate de situații între aceste două orașe vecine, menite într-un viitor, care nu este atât de depărtat, să se unească și să formeze un Rotterdam al Dunării, așa cum a visat Mihail Kogălniceanu” (p. 66).*

Pentru a evalua situația corect, autorii menționează că portul Brăila a rămas „încă centrul comerțului de cereale, cel mai important port de export de pe Dunărea românească”, fapt dovedit și de existența unor case de cereale de export continentale și chiar mondiale (*Louis Dreyfus & C-ie*, fondată la Brăila în 1889; *Bunge*, fondată în 1930; *Compania Continentală de export*, director Conrad G. Grupper, președinte al Bursei din Brăila și consul al Republicii Panama; *Sared*; *Richard Stein*; *Kugel*; *G. și F. Grupper*; *Centrala cooperativelor de import și export*) și a unor agenții de vapoare și societăți de transporturi particulare și de stat (NFR; SRD; SFND; SMR; Intercontinentala Maritimă;

Agențiile maritime unite pentru Dunăre și Marea Neagră; Gattorno SAR; P. Macri & Son; Vuccino & Boscoff; Watson & Yuell; cehoslovacă (CSD); DDSG, MFTR, BL și SDG (Societăți de navigație cartelate); iugoslavă (IRP) și Troianos Brothers); a numeroși armatori (Draculis Andrei, Frații M. Daniel, Ghenciu & S. Dimitriu, Moreno Klarsfeld, Levendis, Jean Matzouchis, Troianos Z. Gherasim și Wexler Arcadius), a unor importante instituții de credit, în afară de Banca Națională, sucursale ale marilor bănci particulare din Capitală: Banca Românească, Banca de Credit Român, Banca Comercială Română, Banca Comercială Italiană și Română, ca și a unor societăți de asigurare (Adriatica, Agricola Fonciera, Asigurarea Românească, Dacia-România, Metropola și Steaua României), în frunte cu „Generală”, fondată în 1897, a cărei clădire monumentală, azi sediul Flotei de la Dunăre, dovedește forța sa economică.

Anii 1950 - 1990

Modificările survenite la nivelul economiei naționale după anii 1950 au condus în mod obiectiv la o modificare radicală a structurii traficului de mărfuri derulate prin portul Brăila. Consacrat ca port cerealier timp de o sută de ani, trece la materii prime pentru industrie și produse finite realizate de industria românească. Se accentuează îmbunătățirea activității portuare, atât sub aspect cantitativ, cât și calitativ.

În anii primului cincinal, traficul maritim a crescut semnificativ:

Anul	Total trafic	Trafic maritim
1950	100	4%
1953	123	5%
1955	169	18%

Pentru realizarea sarcinilor de plan pe perioada 1966-1970, șeful portului, ing. Oprișenescu Ioan, având în vedere că **în 1970 se vor manipula 2100000 tone mărfuri față de 1263560 tone în 1965**, propune luarea următoarelor măsuri pentru sporirea capacității de trafic a portului (Dosar 10/1965):

1. construirea a 2 dane maritime (16 și 17 la bazin), precum și a platformelor aferente a acestor dane;
2. montarea a 4 macarale portal de câte 5 tone la danele 16 și 17;
3. construirea a 2 depozite de mărfuri pe platformele danelor 16-17 de 10000 t mărfuri, prevăzute cu linii de garaj;
4. reconstruirea danelor 11, 12 și 14, 15 din bazin;

5. montarea a 4 macarale portal de 5 tone în danele 11, 12, 14 și 15 în locul celor existente [...]

13. amenajarea danelor de lemn de celuloză între Agenție și Docuri prin montarea a 6 macarale cu deschidere de 30 m și 5 tone putere de ridicare deasupra cheiului [...]

16. amenajarea punctului de trecere Brăila – Smârdanul Nou;

17. dotarea portului cu încă 50 tractoare și 100 remorci pe 2 axe și capacitate de 4 tone;

18. dotarea cu încă 15 autostivuitoare de câte 3 și 5 tone;

19. dotarea cu 6 automacarale de câte 5 tone tip Bucegi;

20. dotarea cu 12 benzi transportoare de tip greu pentru descărcarea produselor de balastieră;

21. dotarea cu 4 excavatoare de 5 mc.

Mai ales după 1975, se accelerează înfăptuirea unui vast program de reconstruire și sistematizare, ceea ce va duce la modernizarea operațiunilor și la dezvoltarea capacității de manipulare a mărfurilor. Astfel, la 31 decembrie 1978, portul avea în dotare 4 macarale electrice de cheu a câte 5 tone, o macara electrică de pod transbordor de 8 tone, 2 macarale electrice de cheu a câte 16 tone, 7 macarale plutitoare cu o capacitate între 2-5 tone, 3 macarale cu putere medie de ridicare, precum și 15 macarale de teren, 44 tractoare și 49 remorci, 27 trailere, 6 peridocuri, 20 autostivuitoare și autoîncărcătoare iar pentru manevrele în radă - 4 remorchere.

Prin portul Brăila se derulează mărfuri de masă în vrac (fosfat, minereu de fier, cromnichel, bauxită, pirită, cărbuni), materiale de construcție, între care cimentul avea o pondere de 90%, produse chimice (azotat de amoniu, nitrocalcar, caolină etc.), produse metalurgice (lingouri, blumuri, colaci de oțel beton, țagle, colaci de sârmă, role platbandă, legături de fier beton etc.), produse ale industriei ușoare, petroliere și din lemn etc.

An de an, crește numărul navelor maritime și fluviale, se

intensifică traficul, sporește și numărul pavilioanelor, constatându-se un viu proces de redresare a portului Brăila.

Dinamica traficului portuar (mii tone)

Indicatorul	1955	1970	1975	1978
Trafic total	1076	1477	1655	1814
Import	-	36,6	85,8	173,5
Export	302,4	255,0	367,1	535,8
Tranzit	291,6	445,4	318,8	297,5
Cabotaj	462,6	683,6	864,4	804,4

Portul fluvialo-maritim Brăila (NFR 1990, p. 165) dispune de următoarele utilaje destinate operării navelor maritime și fluviale: 13 macarale de cheu de 5-16 tone, 1 pod transbordor de 8 tone (pentru operarea mărfurilor de masă vrac), 31 macarale mobile de 5-40 tone, 50 autostivuitoare de 1,5-8 tone, 58 tractoare U 650, 45 trailere de 12-40 tone, 9 macarale plutitoare (3 de 16 tone, 1 de 10 tone și 5 de 5 tone) etc.

Capacitatea de depozitare a mărfurilor în portul Brăila constă din următoarele:

a) magazine de siloz = 12 mii mp ca suprafață cu 400000 tone capacitate anuală,

b) platforme = 172 mii mp, cu o capacitate de 2,6 milioane tone/an,

c) depozite = 136000 mp, cu o capacitate anuală de 2,9 milioane tone

Total general = 320 mii mp suprafață cu 5,9 milioane tone/an capacitate depozitare.

Analizând activitatea de trafic începând cu anul 1945 desprindem ideea că în portul Brăila au acces pentru operațiuni doar 5 nave maritime sub pavilion sovietic și numai 2650 nave

fluviale sub pavilionul a 9 țări față de 5811 în anul 1936 sub pavilionul a 13 țări. Începând cu anul 1949 activitatea se înviorează atât sub aspectul cantitativ cât și calitativ în sensul că numărul navelor maritime și fluviale, traficul de mărfuri, precum și numărul pavilioanelor cresc drept rezultat al ritmului industrializării și creșterii comerțului exterior al României cu un mare număr de state de pe toate continentele. Cele mai frecvente mărfuri care au caracterizat traficul – fosfați, minereuri, pirita, cărbuni, ciment, materiale de construcții, azotat de amoniu, nitro-calcar, produse ale industriei ușoare și chimice, produse ale industriei de neferoase, produse finite din lemn, produse petroliere etc.

Transpuse în limbaj publicistic, datele arată astfel în reportajul lui N. Grigore Mărășanu: *La Brăila, primăvara vine pe Dunăre - Flacăra*, august 1984:

Industrie portuară: cheiuri verticale, magazine pântecoase în care intră sau ies tot felul de mărfuri, platforme betonate, macarale plutitoare sau macarale electrice de chei, remorchere de manevră portuară, tractoare, stivuitoare, autoîncărcătoare, alte macarale pe pneuri și șenile, ateliere de reparații nave și utilaje.

Ioan Oprișenescu, directorul Grupului de exploatare flotă și activități portuare: *Forța asta mecanică face să se opereze mecanic până la 90% din volumul mărfurilor manipulate. Din 1950, până astăzi, traficul derulat prin portul Brăila a crescut de aproape 6 ori. La danele brăilene acostează sute de nave maritime sub pavilioanele a peste 25 de state. În 24 de ore, în portul Brăila se pot descărca 200 de vagoane de mărfuri. Și încă rezerve mai sunt: portul se va dezvolta și mai mult: își va dubla capacitatea în următorii cinci ani. [...] Cât privește numărul vaselor,,șapte sute de barcuțe de altădată, care figurau ca nave, nu transportau toate la un loc atâta marfă câtă transportă azi un astfel de vapor.*

S-a mărit capacitatea de transport a navelor, s-a mărit

traficul derulat, timpul de staționare la ancoră a navelor s-a redus simțitor, dar s-a schimbat și structura traficului: locul cerealelor l-au luat materiile prime pentru industrie și produsele finite industriale.

Pentru a se evidenția mai pregnant rolul portului Brăila în perioada anilor 1955-1985 și perspectiva pentru anul 1990 în exportul țării noastre pe calea apei, redăm structura traficului (*Navigația Fluvială Română*, p. 166):

Trafic - ani	1955	1960	1965	1970	1975	1980	1985	1990
I. maritim total								
- mii tone din care:	142	176	558	639	779	1357	598	675
- export	8	-	278	187	374	657	268	350
- import	4	-	-	32	86	343	168	175
- tranzit	130	176	280	420	319	357	162	150
II. fluvial total								
- mii tone din care	516	580	508	812	875	923	32	50
- export	19	15	24	59	15	3	30	50
- import	4	-	-	4	-	-	2	-
- cabotaj	493	565	484	749	860	920	-	-
Total trafic								
- mii tone din care	658	756	1066	1451	1654	2280	630	725
- export	27	15	302	246	389	660	298	400
- import	8	-	-	36	86	343	170	175
- tranzit	130	176	280	420	319	357	162	150
- cabotaj	493	565	484	749	860	920	-	-

Se constată că, în perioada 1955-1985, traficul total a crescut de aproximativ 3 ori iar în 1990 creșterea este de 2 ori, o creștere deosebită înregistrându-se la traficul maritim în anii 1955-1980 (9,5 ori), a cărui pondere în traficul total a crescut de la 20% la peste 60%.

Traficul de export-import a crescut considerabil după anul 1965 – de fapt înainte de 1965 el nici nu exista – creșterea fiind pe seama exportului de laminate și a importului de mine-reuri, ponderea acestor mărfuri în traficul de export și respectiv import ajungând în anul 1981 la 75% și respectiv la 50%. Traficul de tranzit a crescut în intervalul 1955-1980 de 2,7 ori, ponderea deținând-o produsele chimice. În fine, traficul de cabotaj a crescut și el în intervalul anilor 1955-1985 de peste 2 ori datorită cerințelor mereu crescânde la produsele de carieră-balastieră, produse de primă necesitate la realizarea obiectivelor de investiții din această perioadă, în primul rând Canalul Dunăre - Marea Neagră și Casa Poporului.

Aceste cifre trebuie raportate la progresul țării. Astfel, în anul 1988 față de 1945, producția industrială a crescut de 128 de ori, de oțel de 120 de ori, industria chimică de 1300 de ori iar agricultura de 9 ori.

La începutul anului 1990 își desfășurau activitatea în portul Brăila peste 1200 de oameni ai muncii, din care 250 docheri, 325 mecanizatori, 300 navigatori, 43 ingineri, tehnicieni și economiști, 4 maiștri și alte categorii.

În 1976, s-a realizat un cămin de nefamiliști de 300 locuri, în 1977 prin reamenajarea vechii cantine o cantină-restaurant iar în 1979 s-a repus în drepturi vechiul club NAVROM de pe str. Danubiului.

Directorii portului Brăila în această perioadă au fost: Gheorghe Comșa (1950-1954), Nicolae Petrescu (1954-1958), Florin Ariton (1958-1961), Gheorghe Belcin (1961-1965) și Ioan Oprișenescu, director al Grupului de exploatare flotă și

porturi Brăila, grup creat pe osatura portului Brăila, în perioada 1965-1990.

Ioan Oprișenescu. n. 4 iulie 1932, Traian Sat; tatăl - primar PNT, avere: o moară; deținut politic timp de 5 ani (din care 3 ani la Canal, Năvodari, Poarta Albă/ Saligny km 4 iar restul la Giurgiu și Pitești), Liceul „Nicolae Bălcescu” Brăila, absolvit în 1951; Institutul Politehnic Galați, Facultatea absolvită în 1955, după ce fusese exmatriculat datorită originii „nesănătoase” și reprimat în urma audienței la Ștefan Voitec, Ministrul Învățământului.

A funcționat la NAVROM Brăila timp de 33 de ani din 1955.

- 1955, inginer
- 1959-1964, inginer șef
- 1964 - ian. 1990, director

[1973, bursă PNUD, călătorie de studii în Belgia, Anglia, Olanda. Propunerile de modernizare avansate ministrului Drăgănescu neaplicate din lipsă de fonduri: începuseră lucrările de la Podul de la Cernavodă și Hidrocentrala Porțile de Fier II] [1986-1987, conduce Departamentul Transporturi Navale de la Constanța, unde fusese mutat de prim ministrul C. Dăscălescu, din Min. Transporturilor]

A pornit la drum cu 2300 de salariați (dar, în perioadele de vârf, aducea 3-400 muncitori necalificați din Moldova), în 1990 au rămas doar 1800, datorită mecanizării: 15 macarale de cheu, de 8 și 12 t, și 3 macarale plutitoare de 5; 10 și 15 tone. A colaborat cu ing. Lucian Mocanu - șef secție navigație. Flota Navrom cuprindea navele de pasageri *Tudor Vladimirescu*, *Republica*, *Borcea*, *Muntenia* și *Moldova*, asigurând circulația pe 11 relații, capete de linie fiind Galați, Tulcea, Sulina, Sf. Gheorghe, Măcin, Pecineaga, Periprava, Hârșova; remorchere și șlepurii pentru transportul granitului concasat, pe Canalul Măcin de la Turcoaia. Până la malul Dunării, piatra era cărată manual

cu roaba. Alte puncte de lucru: Armanu, Troesmis, Iglicioara, Pecineaga. De la Călărași – nisip. NAVROM Brăila a furnizat 80% din necesarul construirii Casei Poporului. **La intervenția primului secretar județean Anton Lungu, a „redirecționat” 7 șleपुरi pentru Casa Tineretului, și multe altele pentru Digul Brăila-Galați sau pentru Maternitate.** De la Mahmudia se aducea macadam (15/25 cm, 8/15 cm), savură (pietricele) și nisip mărgăritar. Se exploatau și transbordau 5000 t/zi; astăzi, la redeschiderea carierei de la Turcoaia se exploatează 10000 t/lună (!).

- 1991-1995, detașat la București. Sub ministeriatul lui Doru Pană, prezintă în guvern nota de fundamentare, după obținerea avizelor, a Legii zonelor libere. La solicitarea oficialilor brăileni, contribuie hotărâtor la înființarea Zonei Libere Brăila înaintea Galațiului.

Registrul istoric al Căpităniei cuprinde doar anii 1932-1972, oferindu-ne deci date pentru perioada 1951-1972

An	Nr. nave fluvi-ale intrate-tone metrice	Nr. nave maritime intrate - tone registru	Mărfuri Import/t	Mărfuri Export/t	Pasageri / Mărfuri Tranzit/t
1951	5419=2153005	43 = 33711	484128= intrate	87738= ieșite	Pasageri deb.-amb. 196975-155733
1952	6019=2274986	25 = 19883	471510= intrate	69580= ieșite	Pasageri deb.-amb. 162190-162659
1953	5881=2400275	26 = 17672	4030	7220	43372 Pasag. deb.-amb. 207333-204644
1954	4730= 2013448	44 = 41365	13397	23663	32181 Pasagri deb.- amb. 166199-167160

1955	6276=2438004	79 = 72303	478600= intrate	180797= ieșite	Pasageri deb.-amb. 174856-99399
1956	5711=2112597	75 = 60414	455745= intrate	162376= ieșite	Pasageri deb.-amb. 127550-133230
1957	6323=2379388	116=84531	660630= intrate	186238= ieșite	Pasageri deb.-amb. 146160-155041
1958	7615=2529359	113=86911	574073= intrate	202307= ieșite	Pasageri deb.-amb. 182772-186108
1959	8630=3256502	167=156668	608353= intrate	289057= ieșite	Pasageri deb.-amb. 179498-187447
1960	10004=2879408	205=208743	576542= intrate	451936= ieșite	Pasageri deb.-amb. 209857-201893
1961	8325=2411692	224=219550	599754= intrate	470660= ieșite	
1962	7497=2148409	211=191349	638562= intrate	395508= ieșite	
1963	7386=2024931	206=226562	677621= intrate	458995= ieșite	
1964	7845=2375847	221=309588	1230477= intrate	699578= ieșite	
1965	7622=2272294	216=259344	1131406= intrate	621836= ieșite	
1966	9119=3010836	247=238919	1156700= intrate	596739= ieșite	
1967	9795=3249214	284=298132	15405	421240	288236
1968	11020=3185424	265=264504	236513	374056	317033
1969	10286=2951185	232=261695	2071	310800	370530
1970	11958=3064931	254=248903	38347	216815	475531
1972	12315=3495082	310=313543	53027	209976	444206

Anii 1990 și în prezent

După 1989, s-a produs prăbușirea comerțului exterior, pe care o ilustrăm prin prezentarea următorilor indicatori:

1. dacă în anul 1980, **volumul comerțului exterior** (export-import) pe cap de locuitor era în România de circa 1100 dolari iar în anii 1988-1989 de circa 900 dolari, depășind media mondială, în 1994 nu mai reprezenta decât circa 560 dolari iar în anul 1996 circa 780 dolari, fiind cu mult sub media mondială;

2. dacă în anii 1975-1980, **ponderea României în comerțul mondial** era de 0,6-0,7 % (import-export), în 1988-1989 scăzuse la 0,4%, în 1994 la 0,14% iar în 1995-1996 la 0,18-0,20 %;

3. dacă în anul 1988, România ocupa **locul 38 în exportul mondial**, în 1996 ocupa doar locul 59.

4. **dacă în 1989 datoria țării era zero** iar rezerva valutară a statului depășea suma de 2 miliarde de dolari, **în 1996 datoria se cifra la peste 5,5 miliarde dolari**, cifră mereu în creștere prin apel la noi credite străine, care servesc prea puțin dezvoltării economice.

Acești indicatori explică și decăderea activității portuare brăilene, ilustrată de datele oferite de Direcția de Statistică Brăila pentru anii 2004-2012.

TRAFICUL PORTUAR MARITIM DE MĂRFURI ÎN PORTUL BRĂILA (vezi tabel pag.217)

Obs.: Nu se mai pot face comparații cu rivalele de altădată (de ex., în 2004): Constanța -37547; Galați -1191. Urma Mangalia cu 243. Doar la Constanța, Tulcea, Sulina este consemnat „traficul portuar de pasageri de croazieră”.

-Mii tone-

Real-iz at în anul	în % față de anul		Din coloana 1							
			Mărfuri încărcate				Mărfuri descărcate			
			Export	Intern	Total	% col.5/1	Import	Intern	Total	% col.9/1
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
2004	210	101,9	186	-	186	88,6	24	-	24	11,4
2005	257	122,4	246	-	246	95,7	11	-	11	4,3
2006	263,8	102,6	244,6	-	244,6	92,7	19,2	-	19,2	7,3
2007	258,2	96,7	Internat. 215,1	Național	215,1	83,3	Internat. 43,1	Național	43,1	16,7
2008	268,6	104,1	Intra UE 99,8	Extra UE 122,5	222,3	82,8	Intra UE 20,1	Extra UE 26,2	46,3	17,2
2009	366	136,3	165	148	313	85,5	5	48	53	14,5
2010	841	229,8	310	231	541	64,4	10	289	300	35,6
2011	703	83,6	211	265	476	67,7	18	209	227	32,3
2012	352	50,1	124	180	304	86,4	7	41	48	13,6

TRAFICUL PORTUAR DE MĂRFURI PE CĂILE NAVIGABILE INTERIOARE - BRĂILA

-Mii tone-

Real-iz at în anul	În % față de anul	Din coloana 1							
		Mărfuri încărcate				Mărfuri descărcate			
		Export	Intern	Total	% col.5/1	Import	Intern	Total	% col.9/1
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
2004	2003	45	4	23	38,6	53	302	355	61,4
2005	2004	20	178	266	43,3	66	283	349	56,7
2006	2005	1,3	246	194,1	30,2	98,4	351,0	449,4	69,8
2007	2006	Inter-naț. 1,7	Național 114,6	116,3	12,6	Inter-naț. 151,8	Național 654,9	806,7	87,4
2008	2007	9,4	295,5	304,9	32,4	90,2	544,7	634,9	67,6
2009	2008	13	134	147	30,1	50	291	341	66,9
2010	2009	36	142	178	37,9	84	208	292	62,1
2011	2010	30	108	138	27,7	111	249	380	72,3
2012	2011	6	84	90	21,9	47	274	321	78,1

Obs.: Nu se mai pot face comparații cu rivalele de altădată (de ex. în 2004): Constanța -12230; Galați-8740. Urmau: Tulcea-2047, Mahmudia-1796, Medgidia-1420, Măcin-816, Giurgiu-603. La „traficul portuar de containere pe căi navigabile interioare” apar (în anul 2007) porturile Constanța, Giurgiu, Drobeta Turnu-Severin, Midia, iar în alți ani porturi ca: Orșova, Oltenița, Bechet. Q. E.D. !

Ultimele date, cumulate, ale traficului portuar de mărfuri ne sunt oferite de site-ul CNAPDM Galați, Sucursala Brăila (mii tone):

Tip trafic/nr. nave	2011	2012	2013 (sem. I)
<i>Trafic maritim</i>	703, 741	352,687	163,308
<i>Nr. de nave</i>	208	116	60
<i>Trafic fluvial</i>	499, 810	420,039	169,311
<i>Nr. de nave</i>	476	380	174
<i>Trafic general</i>	1203, 551	772,726	332,619
<i>Nr. de nave</i>	685	496	234

Comparând cele 2000000 tone din anii 1980-1990 cu cele 700000 din 2011 și 352000 din 2012 (ca să nu mai amintim de prezența într-o singură zi a 61 de bastimente, față de 60 în primul semestru al anului curent) se constată „decăderea” dezastuoasă a Brăilei, cel dintâi port al țării în urmă cu secol, prosper până în 1989, când cheul era ocupat de laminatele de la *Oțelul Roșu, Câmpia Turzii, Hunedoara, Târgoviște*, dar și de la *Laminorul Brăila*, ale cărui produse exportate ajungeau „fierbinți” pe cheu. Amintiri ! Astăzi *Laminorul* care exporta 2-3 vapoare pe lună e falimentar! Mai era ocupat de lingourile de aluminiu de la Slatina și de cheresteaua (cu destinația Libia). Laminele și lingourile indicau pulsul industriei românești, care, calificată drept „morman de fier”, astăzi este *sublimă, dar lipsește cu desăvârșire !*

Astăzi, mai exportăm doar fier vechi în Turcia (dar importăm minereu din Rusia cu o concentrație de 20-30 % !) și

cereale, dacă *mama Natură* se îndură de noi. Scriu aceste rânduri în 15 iulie 2013. Se pare că este un an bun. Și din iunie până în ianuarie vapoarele încarcă cereale. Mai întâi, rapiță, apoi orz, grâu, floarea soarelui, porumb și soia. Importăm însă masiv cărbune din Ucraina și chimicale, pentru că la noi acestea costă foarte mult trebuind să se acopere salariile mari și primele de sărbători.

Pentru anul 2013, se prevăd:

- realizarea unui trafic de 770000 tone/an
- nr. de nave maritime operate nu va fi mai mic de 150 nave/an
- realizarea unui trafic fluvial de 430000 t/an
- nr. de nave fluviale operate nu va fi mai mic de 300 nave/an.

Protecția mediului 2013:

- Dana 19 port Brăila este dană pentru buncheraj, dotată cu navă nepropulsată, amenajată în vederea preluării, tratării și depozitării temporare a deșeurilor colectate de la nave. S-a dat în folosință „punctul de colectare a deșeurilor sortate”.
- Nava DEPOI 6 specializată pentru preluarea apelor poluate de la nave, precum și separarea gunoaielor groșiere aflate în stare de plutire pe suprafața apei.

Zona liberă Brăila a renăscut, dar nu mai este ce-a fost și ce-ar fi trebuit să fie...

Definiție: *O suprafață limitată din teritoriul unei țări, de regulă situată pe importante trasee comerciale (porturi, aeroporturi etc.) și care se bucură de privilegiile porto-franco (Alexandru Puiu) / o enclavă în teritoriul vamal al unui stat, unde nu se aplică restricțiile taifare și netarifare ale regimului vamal obișnuit, ceea ce conferă acestor zone elementul de atracție pentru (diverse) societăți comerciale din țară și străinătate (Gabriel Năstase și Cantemir Pop), apud Ionica Soare, op. cit., p. 294). Scopul constituirii zonelor libere în orașele Brăila, Galați și Sulina era promovarea relațiilor internaționale și atragerea de capital străin. Alegerea acestor orașe era urmarea unei experiențe benefice pentru economia națională în secolul al XIX-lea.*

În conformitate cu Legea nr. 84 / 21 iulie 1992 privind regimul zonelor libere, terenurile și construcțiile pot fi concesionate sau închiriate persoanelor fizice și juridice române sau străine pe maximum 50 de ani; mijloacele de transport, mărfurile și alte bunuri provenite din străinătate sau destinate altor țări, care se introduc sau se scot din zonele libere, sunt exceptate de plata taxelor vamale și a impozitelor; agenții economici care desfășoară activități în zonele libere sunt scutiți de plata impozitului pe circulația mărfurilor, a accizelor și a impozitului pe profit pe toată durata activității.

Pe baza documentației SC IPTANA SA București și a unei hotărâri a Agenției Zonelor Libere, la 22 iunie 1994, s-a emis Hotărârea Guvernului nr. 330 privind instituirea regimului de zonă liberă și a Regiei Autonomie *Administrația Zonei Libere Brăila (AZL)*, aprobându-se o suprafață de 65,1 ha, compusă din trei platforme (deși în proiectul inițial au fost propuse 4 platforme,

cea de-a patra trebuind să fie situată în zona Chiscani, unde se afla portul combinatului chimic construit în 1957 și reamenajat în 1983, astăzi dispărut, ca și Combinatul!). Totodată, s-a deschis Punctul de control pentru trecerea frontierei Zonei libere și s-a înființat Vama „Zona Liberă Brăila”.

Perimetrul 1 situat în aval de km 169 (de port), lângă punctul de trecere cu bacul spre Tulcea, mărginit la vest de fa-leza malului și la est de malul stâng al Dunării, la nord de digul de protecție iar la sud de drumul național 22. Are o suprafață de 67,8 ha, conform HG 478/1999. Inițial, deținea o suprafață de 22,5 ha și se afla pe un teritoriu de luncă inundabilă. Limitat între malul fluviului și digul de apărare, urma să se învecineze în amonte cu incinta rezervată realizării unui terminal de containere cu platforme adiacente și în aval cu un terminal pentru operarea navelor maritime și fluviale. Se intenționa a fi amenajat ca terminal de cereale sau pentru containere (singurul pe Dunăre de la Viena la Marea Neagră), având în vedere accesul direct la Dunărea maritimă (unde pot acosta nave maritime de până la 15000 tdw), la calea ferată și la drumurile rutiere. Se pot executa construcții utilitare și se pot amenaja platforme de depozitare. Este scindat în 16 parcele. La nivelul anului 2000 a existat o tentativă de luare în exploatare a lotului B4 de către John Morees. În 2003, avea funcționalitate doar lotul „A” prin SC ROMANEL pentru comerțul de cherestea.

Perimetrul 2 se află la periferia din amonte a orașului, în zona Vărsătura, încadrată la NV de DN 21 Slobozia-Brăila și la SE de malul stâng al fluviului Dunărea. Incinta zonei libere (27,2 ha) este îngrădită, cu punct de control, iluminat perimetral, drumuri interioare, alimentare cu energie electrică și apă curentă. S-au stopat lucrările de canalizare, introducerea gazului metan și construirea liniilor de garare C.F. Perimetrul este destinat activităților de procesare și asamblare, depozitare și prelucrare a mărfurilor ce intră în zonă. Neocupat. A existat o tentativă din

partea unor întreprinzători greci și români de înființare a unei zone denumite „Proprietate industrială” cu o suprafață minimă de 4 ha pentru activități ale întreprinderilor mici și mijlocii, dar a rămas la stadiul de inițiativă.

Perimetrul 3, amplasat în incinta portului, mărginit la N de Pescărie și la S de Gara fluvială (între km 167 și 175), la V de str. Anghel Saligny și la est de str. Debarcaderului. Incinta de 7,1 ha este îngrădită, cu punct de control. Dispune de toate facilitățile necesare activității: drumuri rutiere, cale ferată, lumină electrică, apă curentă, gaz metan, clădiri existente, care pot fi amenajate ca depozite, birouri etc., ca și dane pentru nave maritime de până la 15000 tdw. Este zona cu cel mai ridicat impact, aici desfășurându-și activitatea un mare număr de agenți economici.

Până în 2001, în Zona Liberă Brăila și-au desfășurat activitatea peste 150 de firme cu capital privat și de stat, dintre care amintim: *Coty Cosmetics*, *Enterprises ET CO*, *Rom Tem*, *Blumstahl Trading*, *Vexia Capital* etc. Au prevalat produsele industriei chimice (cosmetice, detergenți, hârtie tipografică, anvelope) și industriei textile (bumbac importat din Turkmenistan).

Prin intrarea în UE, la nivelul căreia se aplică tarife unificate, zona liberă brăileană poate oferi doar produse în tranzit cu destinația Ucraina și Republica Moldova. Odată cu aderarea României la Uniunea Europeană (2007), facilitățile oferite investitorilor din zonele libere au dispărut, acest fapt conducând la o reducere a solicitărilor pentru activități și la plecarea unor firme importante de import-export, care aduceau venituri însemnate la bugetul local și național. În prezent există un număr de 13 firme care dețin contract de concesiune a unor loturi de teren în Zona Liberă, care mai are disponibile spre concesiune peste 50 de hectare.

În perimetrul I, fusese proiectat „Parcul Industrial Brăila”, care a eșuat lamentabil după plecarea constructorilor turci, rămânând clădirile de birouri și halele în diferite grade de con-

strucție și de finisaje interioare și pierzându-se astfel finanțarea UE. Statul se judecă și acum cu antreprenorul general al proiectului, dar, între timp, administrația locală caută posibilități de continuare a investiției și, împreună cu AZL se promovează ideea concesionării ca întreg a clădirilor și halelor sub brandul de „Centru Logistic și de Producție” sau la împărțirea pe loturi a complexului.

Astăzi aici se derulează două proiecte de amploare aparținând companiei „Bioromil” (având ca asociați „Haropi Trading Limited” din Cipru – 60% și persoana fizică Chettrar Vladislav din Republica Moldova – 40%) și SC „Mizara Impex” (asociați - două firme din Anglia: „Brewster Enterprises Limited” - 25% și „Keenmark Limited” - 75%).

Firma „Bioromil” finalizează proiectul început în 2006, când a concesionat câteva hectare pentru o perioadă de 49 de ani: două fabrici de biodiesel și de ulei vegetal, proiectate cu o capacitate de producție de 50000 tone anual fiecare, valoarea totală a investiției fiind de 25 milioane de euro. La darea în folosință, vor lucra câte 50 de salariați în fiecare fabrică.

Firma „Mizara Impex” dezvoltă un megaproiect, cu o valoare estimată la circa 86 milioane de lei fără TVA (beneficiind și de finanțare europeană prin POR - Programul Operațional Regional - pe axa prioritară privind dezvoltarea unor structuri de sprijin a afacerilor), care prevede realizarea în etape a următoarelor obiective: 1) clădire de birouri, parter plus trei etaje, parc de rezervoare cu stație de pompare aferentă, rețele de apă potabilă și de incendiu; 2) extinderea rețelei de cale ferată adiacent frontului de acostare pe o lungime de 300 m, unde vor fi montate 2 linii pe dale de beton armat pentru a fi circulabile și pentru mijloacele auto, racordate la sistemul feroviar existent în zonă; 3) lucrări pentru cheu și pentru stația de pompare / captare apă din Dunăre, ce va fi amplasată pe cheu (realizat pe 8 perechi de coloane cu diametru de circa 2 m, lungimea totală a amena-

jării portuare fiind de aproximativ 100 m; 4-5); realizarea rețelei electrice, a rețelei de drumuri în incinta perimetrului și conectarea la drumurile de acces ce fac legătura mai departe cu DN 22 B, respectiv DN 2 B. Mai explicit: se vor construi spații de birouri pentru întreprinderile din zonă, plus spații de depozitare și o structură portuară ce va asigura încărcarea/descărcarea de mărfuri lichide și vrac.

Elementul de legătură, în afara perimetrului, îl reprezintă firma „EMARCONS”, cea care asigură consultanța financiară pe partea de fonduri europene pentru ambele proiecte, această firmă fiind implicată și în proiectul axat pe promovarea brandului turistic al Brăilei prin realizarea portului turistic de la Chiscani.

Brăila face parte din Rețeaua Trans-Europeană de Transport, ca ultim port fluvialo-maritim.

În anul 2013, având drept ghid pe dl. ing. Mocanu Dumitru, director general APDM (Compania Națională „Administrația Porturilor Dunărea Maritimă), sucursala Brăila, am trecut în revistă danele 44-18, până atunci „dana” nereprezentând pentru mine decât un articol de dicționar. Dl. ing. Mocanu, absolvent în 1977 al Institutului de Construcții, București, Facultatea de Hidrotehnică, s-a identificat cu istoria portului brăilean de la repartiție, timp de 35 de ani, aflându-se de circa 20 de ani în calitate de director. Este o istorie trăită, expusă în date de maximă rigurozitate.

Zona APDM (danele 47-18) = dane maritime

[Am optat pentru prezentarea danelor din aval spre amonte, datorită caracterului operativ al acestora.]

Danele 47-46 – SC ROMANEL, operator portuar (încărcare + descărcare nave): cheu, platformă, 2 macarale închiriate, post de transformare, magazie pe teren concesionat.

Ne aflăm în zona liberă (care, după intrarea în UE și

desființarea taxelor, devine inutilă, nemaivând granițe decât cu R. Moldova și Ucraina), perimetrul I, unde se mai află: un depozit de fier vechi - patron Kiraloglu ; o stație de biogaz realizată cu fonduri europene, abandonată, dezmembrată și un parc industrial, inițiat de prefectul Mihai Manea, din care s-a ridicat o hală pentru birouri și o sală de conferințe, abandonat.

Dana 45 – mal liber

Dana 44 – 43 (la « Ciupercă ») - SC ROMNAV , trecere Tulcea, DN 22, două bacuri, mare și mic

Dana 42 – 41, SC DANUBTRANS SRL, trecere Tulcea, DN 22, 2 bacuri, construiește o platformă, pe teren înălțat, închiriat de la APDM Galați. Tot aici, se află VAMA Brăila, cu depozite; stația PEQO; 2 cântare auto (CEREALCOM + HERCULES); Stația de betoane CONCIVIA; SC TEHNONAV (reparații nave, patron dl. Grigore Potec) și o macara capră (pod rulant).

Dana 40 – dană operativă. Între dana 40 și capul de mol, se află intrarea în Bazinul docurilor.

Dana 39 –La intrarea în bazin, docul Poliției de frontieră
De la dana 38 până la 34 inclusiv, cheu vertical-dane maritime.

Dana 38 – S.C. HERCULES, 2 macarale de 5 tone

Dana 37 - 4 macarale de 5 t și de 16 t + o magazie de 12000 t

Dana 36 - Silozul Saligny (care, în exterior, arată ca o de clădire abandonată): fost CEREALCOM, astăzi, GLENCORE (Olanda)

Danele 35 și 34 - 2 macarale de 5 tone și un siloz de cereale automatizat (din siloz, marfa ajungând la vapor); 2 uscătoare (1 - SUA; 1 - Germania) pentru cele 6 celule ale silozului din tablă ondulată (proiect american GSI)

Dana 33 (în bazin), dană de așteptare=doc de reparații - SC DUNAV (patron dl. Broască) și SC TEHNONAV= construcții

și reparații nave

Danele 32 – 31 = 2 macarale de 16 tone forță + platformă betonată pentru distrugere substanțe toxice

Dana 30 - dană de așteptare nave

Danele 29 și 28 - Poliția de Frontieră

Dana 27 – dană operativă, la Dunăre, cu magazie din beton (cu 2 macarale plutitoare /platformă – SC Hercules)

Dana 26 - specială cu ponton pentru încărcat cereale cu elevatorul

Dana 25 - pentru ulei vegetal (depozit)

Dana 24 și 23, cheu vertical, SC TRANSEUROPA SA

APDM Galați - proiect „Lucrări de infrastructură portuară: Cheu dană 23 și 25 parțial din portul Brăila”, finanțat prin Programul Operațional Sectorial Transport 2007-2013, în cadrul axei prioritare 2. Valoarea totală a proiectului este de 42214800 lei, din care 19167342, cofinanțare din Fondul European de dezvoltare regională iar 23047458, contribuția de la Bugetul de Stat.

Construirea danei noi, dana 23, care prelungește zona de operare principală, dana 24 și modernizarea danei de așteptare, respectiv dana 25, va crește în perioada următoare capacitatea de trafic în zona portului Brăila până la 154000 tone pe an. Au fost realizați 100 m de cheu vertical în dana 23 și 65 m de cheu pereat în dana 25, la km 170 în amonte, respectiv aval de dana 24.

Danele 22-17 au cheu pereat.

Dana 22 – dană de așteptare nave, TRANSEUROPA

Dana 21 - idem

Dana 20 - dană de așteptare, Sc. DUNAV + TEHNONAV

Dana 19 - SC PHÖNIX

Dana 18 (în fața Căpităniei) - 3 pontoane - APDM - Administrația Porturilor de la Dunărea Maritimă; ANR - Autoritatea Navală Română / Căpitănia; SRI;

Dana 17 / Dana Băi - transbordare mărfuri de pe nave

maritimo-fluviale: încărcare și descărcare pe fluviu

**Primăria Brăila (170 km+875m - 175km+800m,
până la UM Vărsătura/Arapu)**
**[Ghid - dl. ing. Rusu Gheorghe, inspector de specialitate în
cadrul STPLCAP Brăila]**

Danele 1-17

Dana 17 - ponton acostare nr. 2765 pentru nave de croazieră. Reabilitarea centrului istoric cu fonduri PHARE, proiect SEDESA, constructor - SC DUNAV SRL. Aici a acostat nava de pasageri NESTROY, pavilion elvețian, 110 m lungime, 250 de pasageri din Germania, în lunile august și octombrie (23 oct.) după vizitarea mănăstirilor din Nordul Moldovei și escula din Delta Dunării.

Dana 16 - ponton acostare

Dana 15 - pontoane, contracte prestări servicii portuare

Dana 14 - ponton și navă AFDJ - Administrația Fluvială a Dunării de Jos Galați: siguranța navigației

Dana 13 - persoană fizică și juridică

Dana 12 - vasul prezidențial *Mureș*, cheu nou, drept, până la pupa navei, și înclinat, în locul unde staționează

Danele 11, 10, 9, 8, 7 - persoane fizice și juridice, contracte de prestări servicii portuare

Dana 6 - ponton acostare șalupa *Grindeni* (CLM), construită în 1974 la Rubinsk - URSS, 11 persoane

Dana 5 - ponton acostare nava *Lacu Sărat* (CLM), construită în 1990 la SANAB, 90 persoane, căpitan Sighinaș Titi

Dana 4 - ponton acostare nava *Borcea*, căpitan Tincu Ilie[Descriere din *Anuarul Dunării, 1930*: Corp fier, punte lemn. Vas de călători cu zbatouri. Port de înscriere: Turnu Severin. Construit: Turnu Severin, 1914. L=38 m, l=6,50 m, Î la borduri =

1,90, pescaj maxim = 0,70. Tonaj reg. Net = 83. Mașină înclinată, dublă expansiune, 190. Combustibil: păcură, 160 kg/oră, Viteza medie – 14 km / oră], proprietar: Palatul Copiilor Brăila [Date la zi, vezi mai departe în cap. *Promenadă la Dunăre*]

Dana 3 - persoană fizică

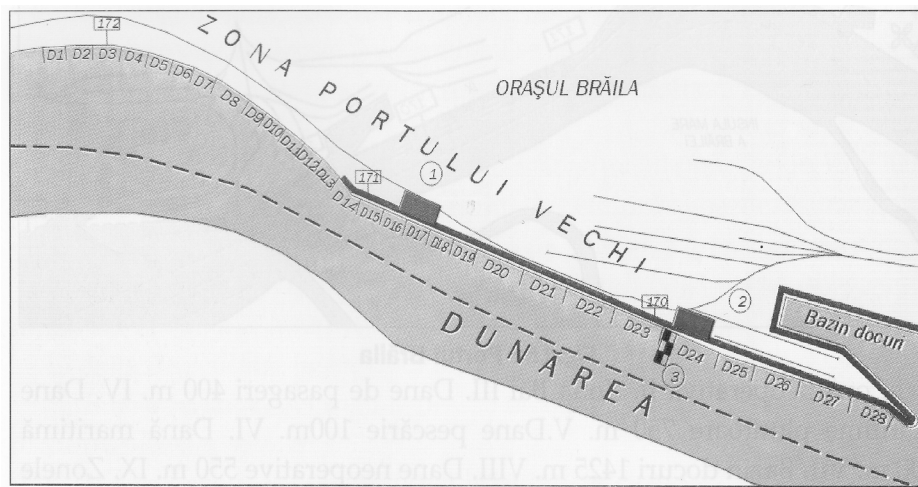
Dana 2 - ponton acostare în spatele scenei: nava *Ovidiu* a Consiliului Județean, fostă a Liceului de Marină

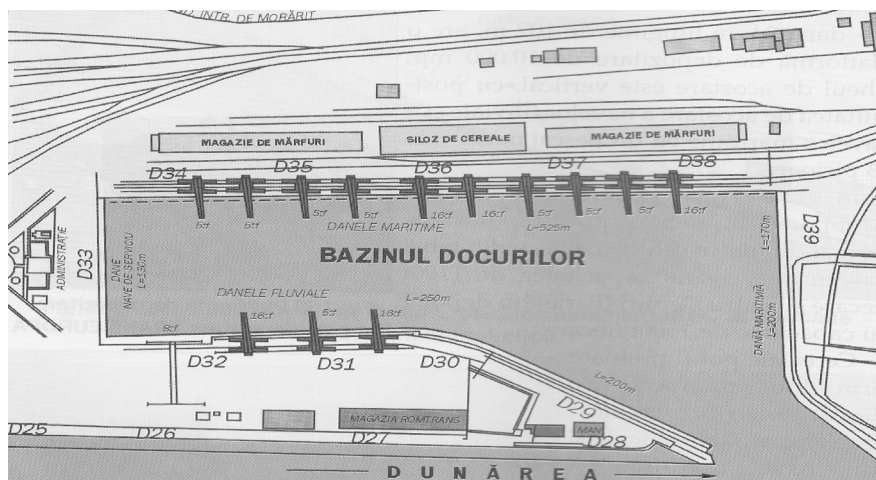
Dana 1 - persoană fizică și juridică

Dana sportivă (agrement), BRAICAR, modernizată prin proiectul SEDESA, cu fonduri PHARE, constructor Black Sea Magic

Mal natural de la Km 173+400: SC AGRICOST SRL
Km 174: SANAB - cală de lansare. De aici și până la Vărsătura, mal natural. La Vadul Stânca, trecere bac pentru Insulă.

1. Agenția NFR. 2. Pescăria. 3. Mirahidrografică

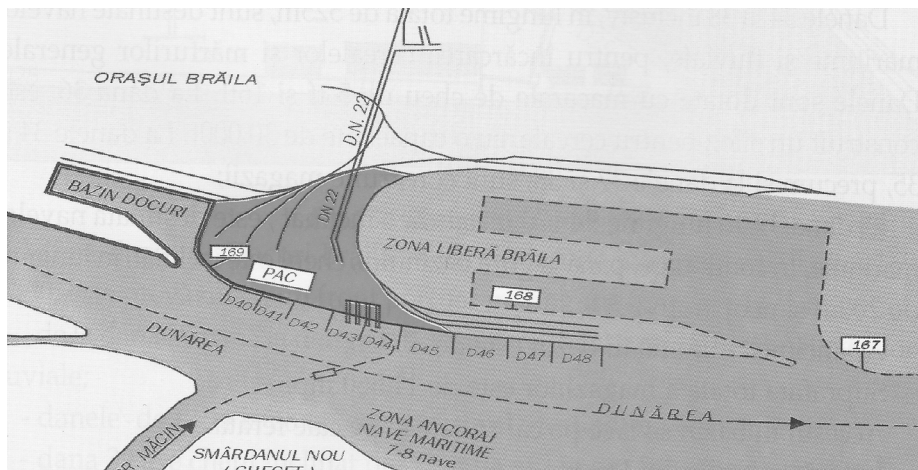




Bazinul docurilor



Danele pentru cereale



Zona danelor 40-48

Principalii operatori (date din prezentările pe INTERNET)

SC HERCULES SA – Este o firmă cu capital integral privat, care activează în portul Brăila ca operator de servicii pentru încărcarea/descărcarea în/din navele maritime și fluviale, pentru stocarea de mărfuri generale pe platforme și în depozite proprii.

Este principalul operator în portul Brăila, cu o cotă pe piața locală de 100% în operațiunile siderurgice și 55% în domeniul cerealelor, având legături tradiționale cu firme românești consacrate precum: MITTAL STEEL SA Galați, MITTAL STEEL SA Iași, ROMTRANS SA, ALFRED TOEPFER INT. România, NORTH STAR SHIPPING, CARPAT AGREGATE SA ș.a. Firma este prezentă pe piața serviciilor, plasând macarale plutitoare și în alte locații ca Agigea, Oltenița și Călărași pentru încărcare și descărcare de cereale. Dacă inițial, în decembrie 1998, când a devenit societate privată, firma avea

doar două împingătoare de 600 CP și două macarale plutitoare, astăzi numărul a crescut la 51 de echipamente.

Operațiunile de manipulare și depozitare sunt efectuate în două centre: „Brăila Port” (plasat pe o suprafață de aproximativ 25 ha) și „Gura Arman” (plasat pe canalul Măcin la km 32, cu o suprafață de 12 ha). De asemenea, asigură transportul fluvial intern și internațional de-a lungul Dunării.

Port servicii:

- încărcarea, descărcarea, depozitarea, stivuirea, amara-re, sortarea;
- marcarea și alte servicii legate de bunuri;
- depozitarea mărfurilor în paleți, colete, containere, saci;
- transport intern și internațional de mărfuri
- curățarea hambarelor de la bordul navelor;
- servicii de agenții pentru nave;
- reparații de nave și piese de echipament;
- buncheraj;
- supravegherea navelor fără echipaj.

Active fixe în atingerea acestor servicii:

a) „Brăila Port”:

- silozuri de cereale cu o capacitate de aproximativ 17000 t cu utilitățile necesare

- 11 macarale cu o putere de 5-16 tf
- 16 macarale sondă
- 26 tractoare
- încărcătoare frontale
- 4 depozite portuare având o suprafață totală de 9809 mp
- platforme amenajate în suprafață totală de 70968 mp
- platforme neamenajate cu o suprafață de 44032 mp

b) „Gura Arman” Port

- două macarale
- încărcătoare frontale
- trei bends pentru încărcarea produselor de carieră

c) activitățile de transport fluvial și operațiuni portuare realizate cu:

- 2 împingătoare de 2720 CP, cumpărate în 2005: „Vultur 1” și „Aldebaran”
- 2 împingătoare de 2400 CP
- 1 împingător de 1780 CP
- 1 remorcher de 1500 CP
- 2 împingătoare de 600 CP
- 1 remorcher de 650 CP (în reconstrucție)
- 21 șlepuri
- 3 macarale plutitoare
- 19 barje

SC TransEuropa Port Brăila, cu 138 de angajați, asigură:

- servicii portuare fluviale
- activitatea de manipulare a mărfurilor în port
- depozitarea și manipularea de containere
- docuri și antrepozite
- transport fluvial de marfă
- barje, șlepuri
- tranzit de marfă pe căi navigabile interioare
- trecere cu bacul la Smârdan / Ghecet

SC DUNAV, unic asociat și administrator Vasile Broască, 95 de angajați, are ca obiect de activitate repararea și întreținerea navelor și a bărcilor.

Promenadă la Dunăre

Dacă datele statistice nu sunt deloc încurajatoare, vă invit la o plimbare pe faleză pentru a căpăta un tonus mai reconfortant ...

Odinioară, orice copil învăța să viseze pe malul Dunării. Astăzi, malul/cheiul a rămas doar pentru promenadă.

Locurile de promenadă a brăilenilor sunt numărabile pe degete: Lacul Sărat, Parcul Monument, Grădina Mare, Bd. Independenței și Faleza, deoarece plimbarea pe Bulevardul lichid al Dunării a rămas o amintire ante-decembristă.

Cea mai frumoasă plimbare de vară a celui mai sărac dintre brăileni, dar și a celui bogat, în anii egalitarismului socialist, **era o cursă la Galați cu vaporul.** Costa 9 lei dus-întors. Numai un drum - 6 lei. (Pe atunci trenul pe aceeași distanță costa 9 lei.) Erau 3 curse la dus și 3 la întors. Plecai de la Căpitănie, admirai panorama orașului, depășeai Ghecetul mângâiat de razele soarelui și, acompaniat de bătaia zburătorilor (deoarece adevărata promenadă era cu vapoarele cu zburători **Anghel Saligny** sau **Borcea**, relicve centenare ale navigației pe Dunăre), ajungeai la jumătatea drumului când vedeai ambele orașe. În Galați, pașii te purtau în centru, cercetai vitrinele de pe Domnească, te opreai în Grădina Publică unde pe o bancă te desfătai la un picnic: ouă, chiftele, roșii și suc... de la țâșnitoare. Urma drumul înapoi. O oră la dus (aval), o oră și jumătate la întors (amonte)...

La școală, copil fiind, învățam, laudat fie numele profesorilor, că transportul pe apă este cel mai ieftin, că se va putea

călători (dacă se va epuiza țițeiul) din nou cu pânze. (În port la Galați a reînviat **Pânzariul lui Ștefan cel Mare!**) Am avut o flo-tă, a nu știu câta din lume! S-a dus! La munca patriotic - obliga-torie din Insula Mare a Brăilei mergeam cu **Tudor Vladimires-cu**. Dimineata, cu ochii cârpiți de somn, pe ceață, nu apreciam „plimbarea”, dar, la întoarcere, dacă nu te angrenai în elegantul salon de clasa I la o partidă de șestic, era o frumusețe!

Cu șalupa treceai la Coroișca, la Ghecet cu vaporeșul iar cu relații ajungeai pe canalul Filipoiu. Dacă erai amator de o cursă mai lungă, luai vaporul și la drum pe Dunărea Veche. Sau până la Tulcea (unde se putea ajunge și cu **Săgeata** dacă aveai treburi!). Refăceai astfel o mică parte din călătoria – pelerinaj pe care înțeleptul rege Carol I o făcea în fiecare an de la Turnu Severin până la Sulina.

Documentele atestă că navigația internațională s-a născut pe Dunăre în 1830, o dată cu prima călătorie între Viena și Buda iar în 1835, la Brăila, ancora prima navă de călători –**Argo**, sub pavilion austriac. Povești! A fost odată ca niciodată...

Între fosta și actuala căpitănie, situată în linie cu cea ve-che, drept Danubiului, este amplasat un monument realizat din marmură, cu un soclu din ciment și plăci de travertin, reprezen-tând un **Marinar, sculptor Mircea Ștefănescu, 1959**. Soclul prezintă două basoreliefuri: lateral stânga - scenă de pescuit și lateral dreapta - scenă de muncă portuară.

Acest perimetru a fost transformat într-un „ecoparc”, destinat copiilor, finanțat de Fundația pentru Parteneriat și Mol România. Pe 11 iunie 2012, 50 de elevi de la Liceul de Arte au ecologizat zona. În scuarul de 1624 mp, s-a realizat o tablă de șah în aer liber, două de șah și câte una de „dame” și „Nu te su-păra, frate!, ca și un labirint. Vor fi plantați 30 de copaci, stejar roșu și castani și vor fi amplasate 10 jardiniere cu flori și 8 bănci. O inițiativă întru totul laudabilă și demnă de urmat. Ce s-a reali-zat și, mai ales, ce se va menține rămâne de văzut.

Pe dreapta Moara Violatos, str. Anghel Saligny nr. 1A, Fața Portului nr. 1 dimpreună cu uriașul coș, construite în 1898, ce figurează pe Lista Monumentelor Istorice, la poziția 108 (Prezentarea monumentului și a activităților conexe Dunării, la **Anexă**, în cap. „Industria portuară”).

Ajungem pe **faleză**, definită în dicționar drept „mal înalt și prăpăstios...de pe țărmul mării!” A existat, într-adevăr, un „mal înalt și prăpăstios”, așa cum ne apare în gravura lui Saar din 1826. În anii '60, faleza a fost amenajată în peluze de înălțimi diferite, oferind vizitatorului un covor odihnitor de verdeață și de flori decorative. În față ai perspectiva Dunării în continuă mișcare, prilej de a descoperi intuitiv metafora heracliteană *pantha rei* („totul curge”). Enunțul original al metaforei râului se află la Platon: „spune Heraclit că toate se mișcă și nimic nu stă pe loc și compară lucrurile cu scurgerea unui râu, spunând că în același râu nu vom intra de două ori”, metaforă cunoscută îndeobște sub forma „Nu ne putem scălda de două ori în apa aceluiași râu”. Dar, mai ales, un prilej de a contempla curgerea și de a o asocia poetic scurgerii vieții înseși.

Altădată puteai vedea numeroase nave, astăzi doar câte o ambarcațiune de promenadă sau câte o barjă – două, aval sau amonte. În lipsa vaselor, privirea se oprește pe malul drept al fluviului, cu șiruri de plop negri plantați pentru protecția digului sau cu resturi din pădurea de sălcii, care acopereau odinioară Balta Mare a Brăilei.

Plimbarea începe de la Căpitănie sau de la Fântâna CINETICĂ...

Pe faleză pot fi văzute câteva piese de artă monumentală. Mai întâi, grupul statuar „**Pescarii**” (1967) de Doru Popovici, din piatră buceardată, reprezentând „un grup de trei pescari, încordați, ca o forță unică, în gestul comun de ridicare din ape a năvodului plin” (Ana Maria Harțuche). Alte câteva monumente au fost realizate în cadrul **Taberei de sculptură** „Donaris 1981”:

Interferențe de Alexe Călinescu-Arghira, **Icar** de Alexandru Ioan Bujor, **Valurile Dunării** de Aurel Cucu, **Oglinda soarelui** de Mihail Tudor, **Curcubeul** de Virgil Mihăescu, **Sirena** de Rodica Stanca Pamfil, **Veghe** de Dumitru Pasima, **Sub imperiul iminenței** de Adrian Popovici, **Stavilă** de Florența Tănăsescu și **Păsări de foc** de George Apostu, în care „cele două fragmente masive de rocă sunt în primul rând semne ale victoriei desprinderii de sol – sensul zborului, al înălțării “ (Ana Maria Harțuche). S-ar cuveni ca măcar numele autorilor și operelor să fie menționate, numele operelor invitând la descifrarea semnificației acestora, ceea ce nu e puțin lucru.

La tabăra de sculptură **Donaris** au participat 10 artiști plastici, membri ai Uniunii Artiștilor Plastici din România, cunoscuți atât în țară, cât și peste hotare. La apariția celor 20 de lucrări, Brăila a fost numită *orașul cu statui*. Au mai apărut în parcul Monument alături de Sala Polivalentă alte statui (Donaris II, 1985), care n-au mai fost instalate pe socluri, fiind loc de joacă pentru copii. Se cade să fie reabilitate și cele de pe faleză, dar să fie puse în drepturi și *pietrele* din parc, sursă zilnică de vandalizare.

Amintim cu această ocazie, ca un memento, cuvintele rostite în 1981 de primarul de atunci al Brăilei, Ion Neculai: *După trei luni de efort artistic lăudabil, în care zilele au fost mai lungi pe faleză - întotdeauna drumul pietrei spre viață este lung și aspru - iată, speranțele, ce le nutream la deschiderea simpozionului, într-o artă autentică, durabilă, care să îmbogățească patrimoniul artistic al Cetății de la Dunăre, au devenit frumoase certitudini atât pentru sculptori, specialiști, cât și pentru cetățenii Brăilei, care, cu recunoscutul lor simț pentru arta adevărată, au asimilat cu satisfacție noile semne și însemne de acum din spațiul falezei municipiului nostru.*

O hotărâre a CLM aproba în septembrie 2012 solicitarea

transferului unei suprafețe de teren (16222 mp), situate pe malul Dunării, din domeniul public al statului în domeniul public al municipiului pentru extinderea amenajării falezii de promenadă (agrement) și amenajarea malului ca să nu mai existe pericol de inundație de la prelungirea străzii Griviței până la trecerea bac IMB, prevăzându-se realizarea de obiective socio-economice generatoare de venituri la bugetul Comnsiliului. În prezent, terenul se află în administrarea Serviciului de Transport Public Local de Călători și a portului Brăila. [În prelungirea străzii Grivița, s-a construit Clubul Ra Ay. Sport & Spa al omului de afaceri iranian Rozbeth Madadi, care a obținut o autorizație de la primărie în 2007, deși terenul aparținea statului. În aceeași porțiune, firma *Range Trans* a început construirea unui cheu pentru nave fluviale între km 172+600 și 172+900, fiind amendată de Apele Române pentru lipsa acordului de mediu. Vizavi de Club, pe malul celălalt, firma *Madystour* a construit un port turistic.]

Pe apă, multe pontoane și pasarele, **fosta navă prezidențială Mureș**, staționară, locație pentru recepții și simpozioane, pe care eu aș transforma-o, dacă tot nu mai este folosită (!), în **punct muzeistic, cu intrare contra cost**, unde aș expune istoricul navei și al cheului construit pentru ea, călătoriile tovarășului de 23 August (neomițând expoziția agricolă de la Căpitănie), oaspeții străini, sala de șah, modul de utilizare a cabinelor și a saloanelor, vizita încheindu-se, neapărat, cu invitația la contemplarea lozincii monumentale: (CEAUȘESCU - nume decupat / radiat) ȘI POPORUL, locul fiind lăsat liber pentru un alt conducător, dat fiind cunoscută dorința de ocrotire a românului din partea unui PATER, de-a lungul timpului, de la care se așteaptă covrigi pentru cozile câinilor comunitari, în spirit „politically correct”, nu vagabonzi.

Un loc important ar fi rezervat **vizitelor lui Ceaușescu** și escalelor de la Căpitănie... După ce asista la defilare, lua elicopterul și ateriza la Brăila pentru a lua nava și a se deplasa

la km. 64, la cabana Uzlina, de pe brațul Sf. Gheorghe. În așteptarea evenimentului, timp de 3 săptămâni se aranja portul. Suntem în 1988. Constatând că iarba de la Căpitănie era arsă, tovarășul prim secretar Lungu a dispus ca remorcherul *Lainici* de Șantierul Naval, de 1200 HP, să pună în funcțiune pompele de incendiu, timp de 6 ore, ca să „învie” gazonul. De pregătire, se ocupa Brăila, care organiza o expoziție agricolă în zona Căpităniei și mobiliza școlile pentru ovațiile necesare, repetându-se scandările, niciodată, în viziunea șefilor, suficient de entuziaste. Se ocupa, mai ales, securitatea. 40 de securiști cu 2 săptămâni înainte, cazați pe pontoane dormitor, verificau zona, fixând luncțiști pe traseu. Un punct obligatoriu se afla în turnul căpităniei, la stația radio. Cu un an înainte, s-a auzit: „obiectiv în vizor”: o femeie de serviciu de la Căpitănie (pe nume Nemeș), care voia casă, trecând de cordonul cerberilor i-a înmănat un plic pe strada Danubiului... În paralel, un grup autonom de scafandri verifica fundul apei și al vasului. Nava era flancată în croazieră de 4 vedete militare, 6 șalupe de siguranța navigației deschizând drumul. Acum, armata era în dispozitiv. Se ocupau oficialii din MAPN și de la Transporturi: Vasile Bulucea, ministru; Hîrjeu, contraamiral, Iurașcu Gh., inspector șef navigație civilă. La pontonul Bulgaru, unde era acostat vasul *Mihai Viteazul* (condus de Căpitanul Rang I Cucu), era un covor din petale de garoafe. A urmat știrea că tovarășul nu mai vine, elicopterul aterizând la Uzlina. Imense păreri de rău... Primul secretar a trimis 2 coșuri de flori cu vasul *Mihai Viteazul*. Nu se știe însă dacă au mai ajuns la destinație...

Nava, numită inițial *Mircea cel Mare*, fusese însă folosită de Ceaușescu doar o singură dată, în 23-24 august 1986. Fusese gata în 1985, după 7 ani, construită la cele mai înalte standarde la Oltenița: 96 m lungime, 14 m lățime, 18 m înălțime și 2,4 m pescaj; 3 motoare principale a câte 2465 CP fiecare, 30 km/h viteză maximă. Personal – 80 de marinari. Puntea

este structurată pe 3 niveluri-etajul I, spațiile de protocol, plus 4 apartamente și 12 cabine; etajul II-2 saloane, unul în suprafață de 231 mp, adevărată sală de bal, și altul „doar” de 110 mp. Cei doi soți ocupau câte un apartament individual, care păstrează mobilierul original. Puntea helio port-331 mp. Sufrageria – 197 mp, capacitate 110 persoane. Pentru simpozioane are sală de festivități – 254 locuri iar sala de concerte – 110 locuri.

Utilizată ca navă de comandament și de protocol „zero” de marina militară, multe din tratativele premergătoare aderării la NATO s-au purtat pe puntea sa. Cel mai recent protocol „0”, la care au participat președinții Serbiei, Bulgariei și României, a avut loc în 2007, în timpul exercițiului „Danube Guard 07”. Astăzi, personalul numără doar 18 marinari de cea mai înaltă calificare. Poate fi închiriată, după cum spuneam, și pentru recepții (nu și nunți) sau croaziere, doar până la Orșova, deoarece podurile sârbești nu permit deplasarea unor nave de înălțimea „Mureșului”. Distracția însă costă: o oră de marș - 600 euro și costul combustibilului-600 l motorină pe oră. Pentru recepții – 600 euro și doar 30 l /oră, pentru energia electrică. Închirierea se face doar cu aprobarea șefului Marelui Stat Major al Forțelor Navale... Am avut șansa să fiu de două ori pe navă: o dată cu ocazia vizitei ministrului învățământului R. Pop și a doua oară – la recepția oferită cu ocazia lansării „Ziarului de Brăila”, lansare americanescă, cu fanfară și defilare prin oraș, ziar care a decedat însă după puțină vreme.

Mai descoperi și câteva nave de agrement: *Grindeni*, *Lacu Sărat*, ale CLM, și *Borcea*, a Palatului Copiilor.

Vaporul cu zbaturi „Borcea” reprezintă prima navă construită în România și în același timp ultima navă cu zbaturi construită în Europa. Este o navă cu zbaturi, propulsată cu ajutorul aburului, deci poate fi numită și vapor.

Construcția navei „Borcea” la Șantierul Naval din Turnu Severin a început în 1911 și a fost lansată la apă în 1914.

În primii ani de activitate, a servit drept iaht casei regale, fiind utilizată de regele Ferdinand. A participat în Primul Război Mondial ca atelier mecanic mobil pentru navele de luptă de pe Dunăre. În perioada interbelică, a fost navă de pasageri între localitățile dunărene Cernavoda și Călărași. În cel de-al doilea Război Mondial nava a fost folosită ca unitate de transmisiuni. După sfârșitul războiului, nava a fost luată drept despăgubire de război de către URSS, însă remorcherul sovietic care o transporta a luat foc iar nava a plutit în derivă, fiind incapabilă să navigheze în apa sărată a mării, până ce a fost găsită de o navă românească și repatriată. În 1974, nava a fost abandonată în cimitirul de nave de pe brațul Măcin (Dunărea Veche). De acolo a fost recuperată de căpitanul Ilie Tincu, care o comandă și în prezent. Este în proprietatea Palatului Copiilor, fiind utilizată la călătorii de agrement.

Nava cu aburi și zbaturi „Borcea” e inclusă în patrimoniul național la categoria tezaur, cea mai înaltă clasă a patrimoniului, din anul 1999.

Date tehnice

Lungime: 39.43 metri

Lățime la cuplul maestru (în dreptul zbaturilor): 10.90 metri

Pescaj nava goală: 0.90 metri

Pescaj mediu: 1 metru

Pescaj maxim: 1.07 metri

Înălțime maximă la catarg: 9.15 metri

Propulsie: Mașină cu dublă expansiune în 2 pistoane cu 2 cilindri (1 cilindru de înaltă presiune, 1 cilindru de joasă presiune). Mașina cu seria no. 1705 a fost construită de uzinele germane Krupp-Gebruder Sachsenberg în 1913.

Cazan de apă 7 tone, presiune de regim 8 kg forță / centimetru pătrat

Combustibil: păcură / tot ce arde, inclusiv reziduuri petroliere

Consum combustibil : păcură - 190 kg/oră , reziduuri – 400 kg/oră

Propulsia se face cu 2 zbatouri, maximum 45 de rotații pe minut

Viteza medie: 14 km/oră; 18 km/oră în aval, 10 km/oră în amonte

Cârma dotată cu servo - mecanism acționat cu abur, suprafața de 2,5 metri pătrați, 2,5 metri lungime, 1 metru înălțime

Sistem de ancorare cu vinci manual cu cap de șarpe.

În urmă cu câțiva ani, începuse opera de reabilitare a Falezei, în cadrul unui proiect, care cuprindea „lucrări de reabilitare, proiectare, stabilizare, amenajare și dotare pentru refacerea și îmbunătățirea calității mediului în zona Falezei Dunării (și a Grădinii Publice), finanțat din Fondul pentru mediu, în cadrul Programului Național de îmbunătățire a calității mediului prin realizarea de spații verzi”. S-au realizat vreo 20-30 de metri în continuarea morii Violatos, care însă arată astăzi la fel de sălbăticic ca înainte de reabilitare (chiar panoul măreț cu mențiunea obiectivului de-abia se mai zărește din bălării), deși se cheltuiseră sume de neimaginat. Este încă o mostră de risipire a banului public.

Să lăsăm în pace bulevardul curgător al Dunării, inaccesibil muritorilor de rând, și să ne continuăm promenada. În față ne întâmpină scara monumentală din granit de Dobrogea, din care a fost construit și stadionul olimpic din München (1972).

Urmează **esplanada**. Nicăieri termenul nu corespunde mai bine definiției din dicționar: „loc deschis, de dimensiuni foarte mari, aflat în fața unui edificiu important”. Loc de odihnă pe băncile în amfiteatru sau de vizionat spectacole. Cel mai cunoscut, ajuns la ediția a X-a: *Festivalul muzicilor militare*, inițiat și coordonat de colonelul Gogu Petrea. Aici, se prezintă și galele diferitelor concursuri muzicale de rezonanță națională, inițiate la Brăila, de la „Darclée” la „George Grigoriu”, manifestările

dedicate Zilelor Brăilei din luna august și multe altele.

Pe traseul de odinioară al Vadului Budurului, după ce urci scările ansamblului, ajungi la Fântână, care constituie obiectul proiectului de „Reabilitare zona de promenadă cuprinsă între Calea Călarașilor și Faleză Dunării”, finanțat prin Programul Operațional Regional 2007-2013, Axa prioritară 1-Sprijinirea dezvoltării durabile orașelor - poli urbani de creștere. Am reprodus limbajul ezoteric spre întunecarea cunoașterii. Finalizarea este prevăzută pentru august 2013.

Fântâna cinetică, opera sculptorului Constantin Lucaci. Spre deosebire de variantele din București, Constanța, Turnu Severin, Vaslui și Reșița, la Brăila oțelul inoxidabil perfect polizat s-a constituit într-un ansamblu unic prin fuziunea dintre estetic, urbanistic și mediu natural. „Oțelul și apa se transsubstanțiază”, capătă „o rezonanță cosmică, trimițând în cele patru zări ale lumii sensul simbolic al posibilei re-întineriri. Jeturile de apă își potolească treptat forța mișcării ascendente, își acordă timp de odihnă în bazine special rezervate, la altitudini scăzând treptat, până când privirea se odihnește, la oarecare distanță, pe cursul vast și calm al Dunării. Apa reintră astfel în condiția sa primară, naturală” (Ana Maria Harțuche).

Am urmat drumul falezei. Drumul poate începe însă și de la Fântână: însoțești jocul apelor și te oprești la Esplanadă, după care îți continui promenada până la Căpitănie, după ce ai adăstat pe o bancă, contemplând jocul undelor și al pescărușilor.

Închei excursul turistic, prin port și pe faleză, reamintind **monumentele istorice**, menționate pe parcurs:

Clubul NAVROM, astăzi, sediul BCR, filiala Brăila, str. Danubiului nr 12, datare 1910

Gara fluvială, str. A. Saligny nr. 4, 1906-1907

Moara Lykiardopulos, Vadul Rizeriei nr. 2, 1911-1912

Moara Violatos, str. A. Saligny nr. 1A, 1898

Silozurile „Anghel Saligny”, lângă Bazinul Docurilor, 1887-1891

În loc de încheiere

Celui căruia îi mergea mintea mai greu,
nepricepând un fenomen, i se spunea:
Îți dau cu vaporul la cap.

În 1705, Gianbatista Vico a propus o lege a evoluției istorice printr-o formulă care va face carieră: *Corsi e ricorsi*, *Creștere și descreștere*, cunoscută sau intuită și de învățatul principe Dimitrie Cantemir, așa cum rezultă din titlul *Istoriei Imperiului Otoman*, care cuprinde noțiunile de „*creștere și descreștere*”, urmat de alți români întru scrierea istoriei turcilor, a „dușmanilor” noștri, Ienăchiță Văcărescu și Nicolae Iorga.

Ecoul formulei se regăsește în subtitlul nostru: *Mărire și decădere*, deși mai exact ar fi sunat „decadență”, neologismului preferându-i însă pentru simetrie infinitivul (sau s-ar fi putut zice *Magnificență și decadență* !).

Brăila a fost la început o „poartă” românească spre Occident, via Brașov (din 1368), mai apoi o altă spre Orient / Constantinopol (din 1538), pentru ca, după 1829, ca prim port de export cerealier al Țării Românești și al regatului României până la primul război mondial, să integreze țara în comerțul european, în procesul de modernizare, realizată tocmai excedentului datorat de exportul „sacului de grâu”.

Desființarea „porto franco”-ului nu a dus la regres, anii de după 1883 și până la primul război mondial transformând Brăila, poate, în cel mai înfloritor oraș al României. Câteva tăblițe (...din tablă !) consemnează existența unor clădiri-monumente

istorice din acea perioadă. Suntem departe de plăcile în bronz de pe Corso-ul sibian, care înregistrează casele-monument ale mai marilor oraşului, ca să nu mai vorbim de înscrisurile-efigie din bronz (realizate cu fonduri germane) din Timișoara, care evocă, în trei limbi, istoria unor edificii a căror frumusețe înfruntă timpul. Aniversarea din 1968 – 6 secole de la atestarea documentară a Brăilei – a fost marcată și de turnarea în bronz – *aëre perrenis* - a unei steme a cetății de odinioară, amplasate pe câteva clădiri reprezentative, dar fără vreo explicație.

Doamna Camelia Hristian, în cadrul proiectului *Un grec, Doi Greci, Trei Greci...Brăila*, a realizat o hartă a Brăilei vechi cu mai multe clădiri aparținând unor armatori de origine greacă, neincluse în rândul monumentelor istorice, cu nimic mai prejos decât acestea, a căror semnalare ar îmbogăți zestrea arhitectonică a urbei noastre, întărind superba metaforă – **Mica Europă -**, lansată de regizoarea Martha Marmeliuc, **urbe reprezentativă arhitectonic pentru Europa anului 1900.**

Ținem la dispoziția Direcției pentru Cultură și a Primăriei alte zeci de adrese reprezentative pentru arhitectura și personalitățile Brăilei, care ar putea constitui obiectul unui proiect de valorificare a patrimoniului brăilean.

Părăsind ideea descreșterii, să apelăm la mitul păsării Phœnix invocat de Sotir Constantinescu și George Buznea:

Istoria Phœnix-ului este însăși istoria Brăilei: de atâtea ori a fost arsă și de atâtea ori a renăscut din propria-i cenușă. Va renaște încă o dată.

„Creșterea” în timpul regimului de *porto franco* s-a datorat comercianților străini, greci în primul rând (în anii 1900 înlocuiți de evrei). Astăzi, așteptăm ajutor / sprijin de la UE. Știm că avem o infrastructură portuară veche, cu cheuri înclinate care fac operațiunile vulnerabile la fluctuațiile nivelului apei (cărora li se adaugă ceața și înghețul). Dar mai știm că figurăm în coridorul 7 european și aspirăm la statutul de port european cu

conexiuni la hinterland, care prevede implementarea de situri industriale de-a lungul Dunării (așa cum a fost în trecut - v, anexa - *Industria portuară*), cu producția cât mai aproape de apă, ceea ce ar determina creșterea nevoii de transport pe Dunăre.

Fiică a Dunării și a Bărăganului, Brăila își datorează nașterea și ascensiunea Dunării (fiică a Bărăganului este și... Slobozia !), pe care nu ne rămâne decât să o invocăm acum și în viitorime, deoarece ***Brăila nu va pieri decât în ziua când va pieri Dunărea. Și Dunărea e eternă.***

Literatura portului Brăila

Chira Chiralina

(Povestea Chirei răpite de harapul buzat e proiectată pe fundalul portului, rapsodul înregistrând, ca un funcționar de la Căpitănie, felul ambarcațiunilor și al mărfurilor descărcate și încărcate în schela Brăilei.)

*În vadul Dunării
Printre caiacele,
Mai în jos de schele,
Carcă-mi-se, carcă,
Două-trei sandale,
Nouă galioane...
Dar ce se descarcă
Și cu ce se-ncarcă?
Descarcă din greu:
Tot fir ibrișin,
Blănuri de samur,
Bogasin d-el bun,
Tutun inigea,
D-el de bea pașa...
Sculuri de mătase,
Marfă femeiască,
Că e mai bănoasă...
Dar cu ce se-ncarcă?
Grâu și cu secară,
Adunat din țară
Porumburi alese,
După câmp culese.*

(Ca s-o ispitească, o duce la „galion” și-i oferă marfă femeiască:)

*Brâie și marama,
Rochie și năframe,
Paftale de aur
Cu solzi de balaur.
(dându-i și „burdușele de aur”:)
Parale mărunte,
Pe sârme țesute,
Galbeni venetici
Care sunt mai mici.*

Glosar

Caiac (tc. *kaiuk*) – corabie mică și lată mai mare decât luntrea

Sandale (tc. *sandil*) – un soi de șalupe mari și lungi

Galioane (it. *galeone*) – corăbii mari comerciale și chiar de război, cu care spaniolii au cărat bogățiile din „Indii”

*La Brăila-n vale,
Șapte bolozale
Și șapte sandale
Descarcă la zamboale
Și-ncarc la stamboale.
Descarc băcalii
Și-ncarc dimerlii,
Tot de grâu marunt
Și de arnăut.*

Glosar

bolozale - un fel de luntre

stamboale – coloniale

dimerlii – măsură de cereale

arnăut – grâu mare în bob

Iacob Cerchez

Lângă mal, terasa (din Grădina Publică) domină șirurile de magazine lungi, învelite cu olane, țărmul larg, pavat, bordat

de cheiul de granit, mișcarea portului, cărucioarele negre cu un cal care circulă încărcate cu saci de grâne, diverse gherete și birouri de agenții; apoi Dunărea ce nu pare prea lată; vasele ancorate, trecerea în sus și jos a vapoarelor și altor șalupe... (Însemnări din viața mea – însemnare din 25 iulie 1904).

Nicolae Iorga

La mal nu mai păzește sentinela, căci nici n-ar avea de ce s-o facă. Dunărea e moartă și corăbiile au fugit spre alte ape, veșnic slobode, sau hibernează înțepenite, jalnice, în iernatul lor în docuri, unde se îndeasă unele în altele boturile negre nemișcate, lungile catarte prin funiile cărora cântă crivățul de iarnă grea, nemiloasă. Ici și acolo, se mai vede câte un chip negru rătăcind leneș pe puntea înghețată, ori câinii păzitorilor latră furios către cel mai mic zgomot și cea mai mică tresărire în aceste mari întinderi albe, mute și moarte.

(De la Brăila la Mecin pe Dunărea înghețată, 1907, în „An. Brăilei”, an V, nr. 1, 1933, p. 6)

Panait Istrati

Casa Thuringer

(Ed. Rieder, 1933, transpusă în românește la „Cartea românească”, 1934)

Vătafi erau toți ieșiți din clasa muncitoare, tot rămânând niște bătăranii, analfabeți până a nu ști nici să-și semneze numele, în ciuda averilor considerabile pe care le adunau. Acești vătafi reușiseră să izoleze complet masa muncitoare de patronii ei legitimi, exportatorii, luându-i orice posibilitate de contact direct.

Ca să poată obține numărul de brațe necesare operații-

lor lor de încărcare a vapoarelor, casele de comerț erau nevoite să trateze cu această corporație de vătafi, pe care nicio legislație n-o consacra. Ea trăia în marginea legilor, puternică prin bogăția membrilor ei și grație complezenței marilor electori ai ținutului, cărora vătafi le aduceau, în vremea alegerilor, voturile exploataților lor.

Exploatarea muncitorilor de către acești foști muncitori era odioasă. Nu numai că vătafi smântâneau gros sumele ce le obțineau de la armatori ca plată a muncitorilor, dar aceștia trebuiau, dacă nu voiau să moară de foame, să lucreze în condițiile următoare: 1) să accepte, fără să crâcnească, leașa pe care vătaful binevoiește să i-o dea; 2) să fie mușteriu regulat al cârciumii vătafului și să închidă ochii asupra unor anumite greșeli la facerea socotelilor; 3) să execute toate „beilicurile” cerute de vătaf; 4) să urmeze pe acesta la urne și să voteze după indicațiile lui; 5) să suporte, uneori, chiar să fie bătut.

Netăgăduit, acest nemilos sistem de muncă nu se putea menține fără ca zilnic să aibă loc bătăi sângeroase. Din cauza asta, vătaful se înconșura totdeauna de-o ceată de „gâtoși”, muncitori autentici, plătiți pentru mișelia lor or răsplătiți numai c-o muncă regulată, cum nimeni nu putea s-o aibă. Aceștia împingeau uneori cruzimea până la asasinat. Dar deseori, ucigașul era un hamal care-și ucidea fratele de muncă, nu din nevoia de a-și asigura o pâine, ci din beție, din răzbunare ori numai din mândria rănită. [p. 43-44]

Mai ales în epocile de muncă abundentă în port, viața femeilor era un iad. Într-un capăt de mahala, puteai număra pe degete pe soții gospodari, ce-i vedeai seara întorcându-se de la muncă cu pâinea la subțioară. Cei mai mulți se duceau de-a dreptul la cârciumă, unde se îndopau cu fripturi și băutură, puneau să cânte lăutari sau o flașnetă, jucau și chiuiiau până după miezul nopții. În vremea asta, caii, tovarășii lor de trudă, înțepeneau afară, la ușa cârciumii, picând de istoveală

și neavând pe nimeni să le plângă de milă; iar acasă, o biată nevastă, o mamă bătrână, moșăiau lângă foc, ținând mâncarea caldă ceasuri întregi.

De cele mai multe ori, nenorocitele vegheau nemâncate, fie că așa le ordona tiranul, care cerea să fie așteptat cu masa, fie că nu îndrăzneau ele să mănânce singure. În sfârșit, când bețivanul se hotăra să se întoarcă acasă, bătându-și calul cu coada biciului și înjurând în puterea nopții, groaza ce le apuca pe sărmanele femei era mai mare decât dacă diavolul în persoană ar fi apărut în mijlocul curții. [p. 64]

Era pe la sfârșitul lui iulie. O recoltă dintre cele mai abundente făcuse ca întreg orașul să fie cuprins de frigurile omului care crapă de bucurie. Portul fiind sufletul tuturor afacerilor locale, dacă el lucrează, fiecare e mulțumit. Și, în vara aceea, portul zbârâna ca un imens stup. [p. 67]

Cu docherii erau, în adevăr, aproape șase mii de muncitori, dintre care cam vreo opt sute de căruțași, numiți **ghiociari**, din cauza căruței lor cu un cal, zisă **ghioci**. Plecărilor în masă a acestor vehicule, la patru dimineața, dezlănțuiau pe pavajul orașului un zgomot care se auzea până la o leghe depărtare. Ai fi zis o cavalcadă de câteva regimente de artilerie, alergând în galop. Se poate ușor închipui în ce infern trăiau nenorociții locuitori ai străzilor pe unde treceau aceste opt sute de căruțe.

Dar iadul cel mai intolerabil începea seara, odată cu bețivăniile care aveau să dureze până târziu în noapte. Cea mai mare parte dintre căruțași și hamali, sfârșind munca zilei, se opreau regulat pe la cârciumile semănate în drumul lor. Ei nu erau hotărâți să întârzie mai mult de un sfert de ceas. Mulți dintre ei erau chiar încărcati cu târguieli pentru casă: pește, carne, pâine. Era vorba doar să ciocnească un pahar cu un „frate”. Iată de ce nici nu luau loc la o masă; beau în picioare, rezemați de tejghea, ținând într-o mână știuca spânzurată de sfoară.

Apoi, fiecare dintre cei doi „frați” ținea să plătească el

cel din urmă rând, ceea ce făcea pe celălalt să comande, din ambiție, un „kil și două fleici”, ba chiar și să puie pe un țigan să le cânte la ureche. În felul acesta, îi apuca miezul nopții, când „frăția” degenera într-o încăierare generală, unde puteai vedea știuca strivindu-se în capul celui mai bun prieten, sticlele zburând în bucăți și sângele curgând din belșug.

Uneori, spectacolul acesta era ambulant. Doi ghiociari, după ce și-au distribuit reciproc o bună porție de pumni, se urcau în căruțele lor și o porneau într-o goană turbată pe străzile pustii cufundate în întuneric, biciuindu-și caii și biciuindu-se între ei, până ce, la un colț de stradă, violența unui viraj îi trimitea pe amândoi cu capetele pe caldarâm. [p.70-71]

Greva generală a portului se declară singură și cu totul pe neașteptate. Rămăși fără conducători, miile de muncitori se duseră să-și arunce greutatea și volumul pe toată întinderea portului, unde se lungiră la soare și nu se mai mișcară. La venirea nopții, masa de corpuri omenеști rămase neclintită. Ba mai veniră și femeile, ca să aducă bărbaților hrană, tutun, o haină mai groasă, ca să petreacă noaptea. Ele nu-i părăsiră decât atunci când trebuia să se ducă acasă ca să îngrijească de copii. Și dacă bărbații dădură dovadă de un calm perfect, cel puțin la început, femeile lor, în schimb, fură de-o agresivitate puțin obișnuită. Ele se duceau și veneau numai cu cârdul, și vai de polițistul care le ieșea în cale. Era strașnic scărmanat.

Această ocupare a portului de către o mulțime liniștită nu plăcu deloc autorităților. Primele două zile, prefectul se arată tolerant, neînchipuindu-și că o astfel de glumă putea să dureze, apoi, sub asaltul armatorilor care spumegau de mânie, și văzând pe hamali că începeau să se instaleze de-a binelea, cu pături, perne, și oale, el veni să asiste în persoană la formarea echipelor trădătoare, pe care vătăfii se declarau în stare să le alcătuiască. Se făcu apel la toți cei care voiau să muncească, și mare fu mirarea când se văzu câtă lume venise să se înscrie.

Dar, de îndată ce „poștele” începură munca, brusc, numeroase fluierături răsunară din toate părțile, și atunci se asistă la un spectacol de necrezut. O parte dintre muncitori arunca în Dunăre pe cealaltă parte, cu vâtafii în frunte și cu sacii de grâu pe deasupra lor.

Nicio arestare nu putu fi făcută, autorii acestei isprăvi dispărând imediat în mulțime.

Astfel erau lucrurile miercuri, înaintea prânzului, când un eveniment neprevăzut veni să întărească curajul greviștilor și să-l dărâme pe acela al autorităților. Toate gardurile fură acoperite de afișe purtând textul următor, cu litere de o șchioapă:

*„Muncitori din orașele dunărene! Citiți în ziarul „Dimineața”, cu
începere de mâine, joi, 2 octombrie:*

LIPITORILE PORTURILOR

de Adrian Zografi,

*fost hamal în portul Brăilei, care descrie greaua existență a robilor
sacului și dezvăluie cruzimea exploatativilor lor.”*

Urma enumerarea a câtorva subtitluri din seria de articole. Iar în „Dimineața”, din aceeași zi, un fulgerător articol de fond, semnat de Constantin Mille, soma guvernul să pună imediat în libertate pe cei doi deținuți, dintre care unul era secretarul organizației sindicale iar celălalt „chiar corespondentul ziarului”. Încercarea „stupidelor autorități locale” de a amesteca pe acești oameni într-un atentat al cărui autor era perfect cunoscut, nu putea fi decât „o provocare polițienească de cea mai ordinară specie”. Ea putea să ducă la „conflicte sângeroase”, care trebuiau evitate cu orice preț. Muncitorii nu cereau decât suprimarea vâtafilor, „lipitorile lor”. Dacă politica nu și-ar da osteneala să susție pe „acești bătășani ai colegiului al III-lea”, muncitori și armatori s-ar putea pune de acord fără nicio dificultate. Autoritățile să binevoiască, deci, să respecte legea. Fiecare ceas de grevă, în condițiile actuale, ruinează economia națională.

Atât ziarul, cât și afișele inundară portul. Furnicarul omenesc le devoră. Primele efecte ale acestei viguroase campanii, care se anunță bogată în revelații neplăcute, nu întârziară să se producă. Sediul sindicatului fu predat muncitorilor iar Adrian liberat chiar în seara aceea, pe când Avramache era expedit în timpul nopții la locul lui de origină. A doua zi, „Dimineața” fu smulsă din mâinile vânzătorilor. Și o mare întrunire se organizează singură, la Casa Muncitorilor.

Adrian apăru în tribună, cu vânătași pe obraz, și povesti, în urletele de indignare ale asistenței, cum el și Avramache fuseseră bătuți cu o vână de bou în beciul poliției, în timpul celor trei zile de arest. [p. 121-123]

Lunea următoare, a treia luni de grevă, portul avea aspectul unui oraș devastat și părăsit. Vreo sută de bieți derbedei, recrutați în grabă, se târau de colo-colo, înotând într-o papară de cereale care acoperea o întindere de mai multe hectare. Ar fi trebuit să se mobilizeze pe loc câteva mii de brațe capabile de a repune în valoare această mare cantitate de grăunțe vătămate.

O lovitură grea fusese dată comerțului de cereale. Imobilizarea totală, timp de cincisprezece zile, a unui port de însemnătate Brăilei, în momentul în care zeci de mii de vagoane de grâne se îndreptau spre el, pe apă și pe uscat, cauzase pierderi ireparabile. [p. 127, din vol. Viața lui Adrian Zografi, Editura Minerva, București, 1983].

Codin

(Ed. Rieder, 1926; Ed. Ig. Hertz, 1935, postum, în traducerea autorului)

Când ajunserăm între marile magazine cu fațadele întunecate și cu porțile zăvorâte, de pe linia a treia a portului – linie ocupată de un nesfârșit lanț de vagoane cu cereale – încă nu se luminase bine. Sondorii rupeau plumburile, împingeau cu iuțea-

lă porțile și săreau dintr-un vagon într-altul, ca niște veverițe, având în mână micile sonde, nu mai mari decât niște eprubete, iar buzunarele pline de mostre. În fața unui depozit cu poarta căscată și neagră, o mulțime înghesuită, nerăbdătoare, urla să fie primită la lucru, cu o furie care îmi amintea grohăitul porciilor în fața jgheabului. Un om cu mutra posomorâtă și cu glasul tunător, suit pe o grămadă de saci, forma „poștele” și le trimitea la muncă. Dând din coate cu putere și înjurând năprasnic, cei mai voinici se impuneau și izbuteau să „apuce sacul”, pe când cei piperniciți se învârteau neputincioși, strigând că stau de mult fără lucru și că s-au săturat.

Codin mă lăsă câteva minute să privesc această gloată, apoi, luându-mă de braț, îmi șopti la ureche:

- Aici vătaful își alege oamenii pe sprânceană, numai dintre ai lui, cei care îl lingșesc și îi plătesc să bea. Sunt mulți nenorociți care așteaptă rândul de la două dimineața. Înțelege? Trebuie să se mulțumească cu ce „cade”, fiindcă sunt slabi. N-au pumnul destul de greu ca să facă, uite așa...

Și, cu fața întunecată, cu fălcile strânse, porni domol, ca un elefant, spre mulțimea gălăgioasă. Mă urcai repede pe scara unui vagon și privii. Fără să spună un cuvânt, își croi drum printre trupurile omenești ca printr-un tufiș de stuf. Zărindu-l, vătaful își potoli glasul și mișcările iar pe figura lui se ivi un surâs. Îl văzui întinzând lui Codin o mână, pe care acesta abia o atinse, dar n-am putut auzi nimic din cuvintele lor, atât era zgomotul de asurzitor. Din ce în ce mai uimit, îl văzui pe Codin chemând mai mulți hamali amărâți și distribuind fiecăruia câte un sac, pe care ei îl apucau ca pe-o pâine caldă. Alții strigau:

- Și mie, Codin, și mie, că-mi mor copiii de foame!

Codin, cu fălcile încleștate, se uita încruntat în jos, îl examina o clipă și-i arunca sacul, în timp se vătaful turba și tăcea chitic. Când termină, Codin ieși din mulțime și mă luă cu el într-un loc singuratic:

- *Frate Adrian, acum poți să te duci la școală și să spui profesorului tău ce-ai văzut aici. Într-un sfert de oră, ai învățat mai mult decât în zece ani de școală. Ai văzut „adevărata față a lumii”.* [p. 297-298, din vol. *Chira Chiralina*, Editura Minerva, București, 1982]

În Docurile Brăilei

(manuscris neterminat din 1929, Panait fusese ucenic la Atelierele mecanice din Docurile Brăilei, în 1898)

De dimineață până seara, în ziare ca și în discuții, se susținea că acesta era viitorul omenirii: în fier, în hărmălaie, în duhoare sau, dacă vreți, în această mecanică ce ne cădea ca un pârțait la o masă de nuntă.

Mama mi-a povestit într-o zi cum bătrânul său tată a strigat la vederea primului tren trecând pe la marginea satului:

- N-o să mai avem deloc berze!

Un orășean care se afla de față, i-a replicat:

- Dar se spune că o să avem belșug.

- Belșugul, îi întoarse vorba țaranul, ne vine de sus!

Dacă n-o să plouă, apoi din drumul vostru de fier o să ne cadă atâta belșug cât din căciula mea. [p. 395]

În acele zile, totul ni se părea frumos: bătaia motoarelor, scrâșnetul pilelor, concertul ciocanelor, zumzetul înfiorător al ventilatoarelor, zornăitul înspăimântător al macaralelor și al „Titanului”, în sfârșit, i-am fi sărutat pe maeștri într-un loc, dacă ne-ar fi cerut-o.

Dar iată și zilele de spaimă. Încă de dimineață, nici chip de-a te înțelege cu cineva. Nimic care să meargă. Sfredelele, cuțitele strungurilor, dălțile se sparg de parcă ar fi de sticlă. Ni le aruncă în cap: „căleală proastă” (ca și când noi, ucenicii, le-am fi călit). Meșterul fierar arde una după alta piesele de oțel, apoi

nu-i mulțumit de felul în care lovim cu ciocanele. Cum capetele noastre se află în bătaia ciocanului său, ni le acoperă repede cu cucuie. Și pe deasupra, șiragul de înjurături, ca aceasta: „Du-te în aia a mătii!”.

Colac peste pupăză, în asemenea zile, mai vine și inginerul șef în inspecție. Inginerul șef este o înaltă competență tehnică, unul din puținii germani care nu au putut fi înlocuiți cu români sinecuriști, așa cum a fost cazul când s-a crezut că se pot lipsi de ei. S-a întâmplat acest lucru, dar rezultatele au fost jalnice. Peste tot, matrapazlăcuri, jaf, incapacitate. S-a spus „prin noi înșine”, în timp ce cu germanii totul mergea pe roate.

Mai întâi, pe lângă pricepere, se spune că sunt cinstiți, scrupuloși. „Când un neamț ți-o strânge un șurub, apoi e strâns cum trebuie, în timp ce noi îl batem cu ciocanul”, zic muncitorii. De asemenea, se mai spune că ei aparțin unei națiuni care n-a învățat să facă decât asta. De aceea, pe câmpiile noastre, când un țăran vede că un mecanic face prompt o reparație grea, spune chiar și astăzi: „Al dracului neamț!”, fără să se intereseze dacă-i într-adevăr un neamț sau nu. [399-400]

Cea mai importantă dintre ele era sosirea periodică a miilor și miilor de care înțesate cu grâne și pe care holdele i le trimiteau voioase. Orașul le primea cu multă bucurie, purta poverile pe umeri și le arunca în pântecul sutelor de vapoare ce-i făceau curte, Brăila mea fiind vestită pentru dărnicia ei.

Așa s-au petrecut lucrurile până în zilele copilăriei mele. Și nu era rău deloc. Putea foarte bine continua. Șase mii de hamali, care împreună cu familiile lor alcătuiau patru cincimi din populația orașului, câștigau cu ce să trăiască aproape în belșug. Cealaltă cincime, negustorii, câștiga și mai bine. Deci, toată lumea era mulțumită. [...]

Dar când toată lumea este mulțumită, dracul își vâra coada. Și dracul din zilele noastre nu-i altul decât Progresul. Progresul a însemnat căi ferate și apoi Docurile.

Toți se întrebau ce putea să însemne asta: „doc!” Primi-ră o explicație elogioasă: minunatele noastre cereale sunt mur-dare, ceea ce le scade prețul pe piață. În docuri și silozuri, ele sunt curățate cât ai clipi din ochi, fiind apoi păstrate în bună stare. Grație bazinului ce se va săpa acolo, vor veni vapoare cu tonaj mult mai mare decât cel cunoscut până acum, ancorând de-a lungul cheiurilor; ferite de valurile Dunării; vor încărca re-pede cerealele noastre, ferchezuite, plătindu-le mai scump. Asta va sălta afacerile fiecăruia.

S-a băgat seu în carne grasă. În schimb, Brăila își avu prima jertfă de mâini strivite și schilozi. Apoi, o a doua, care o costă ceva mai mult: înzestrarea Docurilor cu două elevatoare pe șine, fiecare dintre ele smulgând pâinea de la gura câtorva sute de hamali. Dându-și seama de asta, hamalii fură cât-pe-aci să le arunce în apă, în ziua inaugurării. Multă vreme a fost ne-voie să fie apărate cu baioneta la armă.

Dar totul se uită, devine obișnuință. Mi-am dat seama de asta, comparând povestea primei ciocniri sociale – pe care nu am văzut-o – cu nepăsarea acelorași oameni care treceau acum pe lângă elevatoarele ce-și afundau cupele cu lanțuri în silozuri, sorbind zilnic sute de vagoane cu cereale, mânuite doar de câțiva mecanici. În felul acesta, hamalul află că Docurile și elevatoarele sunt dușmanii lui de moarte. El crezu că s-a ales numai cu această pacoste, a cărei amărăciune nu i-a stăruit prea mult în gură. Și porni să-și câștige pâinea de-a lungul chei-urilor noroioase ale Dunării, spunându-și: „Aici, elevatoarele nu vor veni!”

Veniră și acolo.

[p. 405-406, din volumul Amintiri. Evocări. Confesiuni,
Ed. Minerva, București, 1985]

Dumitru Panaitescu-Perpessicius

Mirajul planului oraşului Brăila (1917)

[...] În faţa mea e malul copilăriei mele,
Smălţat de muşetelul cu capetele blonde,
În dreapta mea e vadul ce duce drept la schele
Căruţele ce-ncarcă corăbii vagabonde.

Din vale portul urla – un târtar de catarguri –
Hamali în zdrenţe-n cârcă duc aur – saci de grâne –
Aceste bastimente porni-vor mâine-n larguri,
Iar ei le vor petrece din ochi şi vor rămâne.

Dar Dunărea cuminte, cu valurile-i calme,
Acestei fierberi pune o paşnică surdină
Şi-n bărci pe care le saltă lopeţi proptite-n palme
Te duce-n umbra bălţii şi grijile-ţi alină. [...]

Itinerar sentimental (1932)

[...] Şi-i forfotă pe cheiuri, pe schele, pe coverte,
Ca-n preajma unei grindeni, ce stă să se deşerte,
Ca în preziua unei năprasnice bejenii:
Hamalii trec în fugă pe punţi – danteşti vedenii –
Căruţele aleargă pe vaduri fără frâne,
Pontoanele tresaltă, febril, între parâme,
Când navele desprinse de-otgoane şi de binte
Sunt la iernatic duse-n bazin, mai dinainte... [...]

Radu Tudoran

Dunărea revărsată

[Romanul, ediția I - 1961; ediția a IV-a – 1977, oferă o imagine în marginea adevărului, care anticipează evoluția șantierului naval actual și ne ajută să pătrundem în intimitatea statutului cartierelor Brăilei, într-o notă optimistă, înfirmată de zone mai mult sau mai puțin marginale, destul de întinse, despre care un reportaj din „ads Brăila” titra: *Cartierul Radu Negru, la oraș, dar ca la țară*. Ne însușim titlul, și putem înlocui fără frică ... numele cu acela al suratelor lui de pe Islaz.]

Șantierul naval luase fință (în 1943, n.n.) pe când armatele hitleriste erau alungate din Uniunea Sovietică și se retrăgeau ca un val sălbatic. În graba lor de a salva cât mai multă pradă și material de război, nemții foloseau atunci toate mijloacele de transport, prin văzduh, pe uscat și pe apă – și dacă ar fi putut, ar fi mers și pe sub pământ.

De această întâmplare era legată de venirea lui Năsturaș aici. Blond, scund, gras, jovial, prietenos, îmbrăcat alandala, cu pantaloni reiați, de la un fost costum de ceremonie, cu cămașă colorată, cu guler detașabil, cum nu mai purta nimeni de multă vreme, cu cravată tricotată, după o modă rămasă cu douăzeci de ani în urmă, cu panglica pălăriei slinoasă, cu o servietă mare în mână, el apăru în oraș având în buzunar comanda nemților către șantierul naval „Năsturaș S.A.R.”, să construiască până în februarie următor cincizeci de cabotiere de lemn, de câte trei sute de tone (subl. mea - I. M.).

Șantierul nu exista sub nici o formă la data aceea. Totuși, comanda era reală și întărită cu două sute cincizeci de milioane de lei vărsați la Banca „Generală”.

După cum arătau planurile și normele de construcție, navele se făceau la iuțeală, în întregime de brad: chilă, coaste, traverse, bordaj, punte - având menirea să întreprindă o singură

călătorie pe lângă coastă, la Odesa sau în Crimeea, iar de acolo, întorcându-se la Dunăre, să meargă în sus, până la Viena.

Năsturaș veni însoțit de inginerul Baciș, cumnatu-su, însoțit cu o soră a sa, om din familie. O săptămână mai târziu, șantierul era în funcțiune.

Probabil, în clipa sosirii, Năsturaș avea o anumită documentare, nu părea chiar picat din lună. Știa că, înainte de toate, îi trebuie un teren pe malul Dunării. Al doilea, o masă și două scaune...

Terenul îl găsi în partea de sud a orașului. Latura lui dinspre fluviu, întinsă pe șapte sute de metri, dădea puțința să se amenajeze o cală spațioasă, mai ales că în acea parte plaja era largă și părea stabilă. Apele rupeau din ea doi-trei metri pe an, e drept, dar aceasta nu putea fi un neajuns pentru o mică întreprindere improvizată și trecătoare.

În partea cealaltă a domeniului, înspre șosea, stătea încă în picioare o veche construcție, lăsată în părăsire, o fostă fabrică de rahat și zaharicale. Năsturaș socoti că fără prea mari cheltuieli clădirea putea fi amenajată pentru birouri. Deocamdată își puse masa și cele două scaune absolut trebuitoare afară, sub un cort care crea locului invadat îndată de oameni o atmosferă colonială.

În sfârșit, chilipirul cel mare era existența unei linii de garaj. O mică societate dispărută voise să construiască aici o fabrică de uleiuri, și cum unul din acționari era director la regionala Căilor Ferate, începuseră prin a construi linia, fiindcă se putea face cu parale puține. În jurul terenului, Năsturaș trase gard de sârmă ghimpată, făcu poartă de fier în dreptul viitoarelor birouri iar deasupra puse o firmă de șapte metri lungime: „Șantierul naval Năsturaș - Societate Anonimă Română”. În ziua aceea începeau să vină și vagoanele cu materiale. Din moment ce erau scânduri, se ridică pe faleză un șopron lung de 50 de metri, lat de 15, cu podea de lemn bine dată la rândeș și bine

încheiată - prima construcție care începea să justifice firma. Mai târziu, se făcură și pereți de scândură, cu ferestre imense înspre Dunăre. Aici era sala de trasaj, pe a cărei imensă dușumea-planșetă începură să se tragă liniile viitoarelor cabotiere, în timp ce de-a lungul gardului se descărca repede cheresteaua.

Pe urmă, fură instalate sub cerul liber șase bandzeiguri, ferăstraie mecanice, se puseră stâlpi, se trase curent de forță, se aduseră bormașini electrice, ferăstraie de mână, tesle, topoare - și șantierul intră în funcțiune. Lucrau marangozi adunați de pretutindeni, și nu doar marangozi, ci oameni de tot felul, care știau să țină un topor sau un ciocan în mână.

Cabotierele, vase pentru o singură călătorie, de o simplitate extremă, se lucrau la iuțeală și fără rigoare. Între timp, veniră strunguri, raboteze și mașini de frezat. Se instalară afară, în nădejdea că n-o să plouă, și începură să se lucreze organele mecanice, cârmele, axele elicelor, transmisiunile. Se aduseră aparate de sudură și se confecționară accesoriile de fier ale punții. [...] Istoria acelor vase fu și mai departe precară. Până în primăvara anului 1944, din cincizeci de cabotiere părăsiseră șantierul doar nouăsprezece. Puțin înainte de 23 august, în timpul unui bombardament, ziua la douăsprezece, o bombă incendiară căzu în mijlocul calei și toate cabotierele arseră, până la unu, lăsând mormane de cenușă și câteva vagoane de bulonerie, strâmbată, topită, fără nici un folos de acum încolo. Nemții plecaseră, fără cabotiere, în schimb rămăsese șantierul, această improvizație unde totuși erau angajați patru sute de oameni. [...] Societatea Franceză de Navigație își pierduse în bombardamente cel mai important șantier de reparații de pe Dunăre. Năsturaș se angajă să-i repare șlepurile și remorcherele - și această comandă, deși nespectaculoasă, îi aduse câștiguri însemnate, fiindcă la începutul anului următor își mări șantierul, construind o hală de scânduri, un mare atelier de cazangerie, unde făcu noi instalații pentru prelucrarea fierului.

*În același an, demonstrând cu abilitate că dispunea de utilajul și de oamenii necesari, obținu de la minister o comandă nechibzuită, șaisprezece pescadoare de lemn și patru șlepuri de câte o mie de tone. Un asemenea șlep cere prelucrarea a două sute cincizeci de tone de fier, ceea ce înseamnă o sută cincizeci de mii de ore de lucru... Improvizația lui Năsturaș intra măcar teoretic în rândul adevăratelor șantiere. Pescadoarele se lucra-
ră, majoritatea fură predate, din șaisprezece, azi se mai aflau numai cinci pe cală, și în două luni, probabil, aveau să fie gata de lansare. În schimb, șlepurile, comanda cea mare, se împot-
moliseră de multă vreme. Aproape un an trecuse cu pregătirea lucrării, în anul următor se chinuise materialul în cazangerie, cu rebuturi îngrozitoare, ceea ce prilejuise dese anchete din par-
tea ministerului...*

*Abia în toamna anului 1947 începură să se înșire table-
le șlepurilor pe cală, toate patru deodată, deși nu erau echipe destule, graba neavând alt scop decât să adoarmă neliniștea și nemulțumirea beneficiarului. Dar cum aconturile uriașe luate
asupra lucrării se irosiseră, pe la mijlocul iernii șantierul nu mai avu cu ce plăti muncitorii. Ultima manevră a lui Năstu-
raș în fața acestei situații grele, când comisiile de anchetă des-
copereau nereguli în mânuirea banilor, fu să ia două comenzi noi pentru primăvară, și cu avansul umplu la iuțeală golurile.
Era vorba întâi de reparații importante la șapte șlepuri și cinci ceamuri ale lui Anatol Petrini, mare armator, cunoscut pe toa-
tă Dunărea. Apoi de o construcție nouă, nespus de temerară, dacă țineai seama că șantierul n-avea nici o experiență și nici o tradiție în acest domeniu: o motonavă de nouă sute de tone,
pentru vestitul exportator de cereale, Chiriazzi, care voia să-și investească avutul în acest vas și să-l scoată din țară. Motorul
exista, un Diesel nou Sulzer, de șase sute de cai, cumpărat de la un armator constănțean. Acesta îl importase din Elveția în-
aintea războiului și nu mai apucase să-i dea întrebuințare. Fu*

adus cu trenul și depozitat, sub acoperiș de carton, în curtea șantierului. [...]

Astăzi, șlepurile fuseseră și ele naționalizate. Pentru noua conducere a șantierului, repararea lor însemna o obligație contractuală și o datorie de onoare...

*Aceasta era, deci, situația întreprinderii la naționalizare (care atunci primise numele de **Victoria** - n.n.).*

Vasile Băncilă

***Copilărie și miracol brăilean* (1968)**

Dunărea este pulsul, puterea și, într-un fel, emblema fiecărui adevărat brăilean. Ea este pentru el cel mai mare «drum mergător». Acest „drum” îl leagă de centrul sau inima Europei, într-o direcție, și de imperiul mărilor și oceanelor, în altă direcție. Prin acest fluviu, aproape cel mai mare din tot continentul, Brăila devine oarecum planetară. Ea conferă omului brăilean sentimentul unui început de ubicuitate, chiar când stă pe loc. Iar dacă se mișcă, dacă iese din țară, se simte, în oarecare măsură, acasă, atât timp cât e pe Dunăre ori se întâlnește cu ea din când în când, până dincolo de Viena. De aceea, pentru brăileni e destul să audă cuvântul «Dunărea», pentru ca acesta să fie evocator și emoționant ca o epopee: o lume într-un singur cuvânt, căci pentru noi Dunărea nu e un fluviu oarecare, ci o geografie, o istorie, un destin... Sunt cuvinte cari echivalează aproape un dicționar: așa e «Dunărea» pentru omul Brăilei. Pe scurt, realitatea Dunării îi dă locuitorului din această parte a lumii sentimentul sau demnitatea maiestății. Iar portul Brăila îi potențează acest sentiment.

Fănuș Neagu

Brăila - stare de legendă a Dunării

La începutul mileniului trecut, Brăila era deja o legendă! Locuitorii ei își admirau fără rezervă urbea, animați poate și de o undă de snobism, de orgoliu tipic negustoresc. Brăila nu era numai cel mai mare port de export al Vechiului Regat, nu numai un oraș frumos și punct pe Dunăre foarte atractiv pentru excursioniști, dar reprezenta și un punct principal mondial în comerțul cu cereale. Piața Brăilei adesea dicta prețurile mondiale ale cerealelor. Folosind criterii proprii, brăilenii pretindeau că orașul lor este cel mai preferat după Capitală, fiindcă aici se consuma tot atâta șampanie cât în toată țara, avea femeile cele mai frumoase și mai elegante iar înmormântările respectabile erau acelea la care dricul era tras de 24 de cai; cât despre nunți, ele reprezentau culmea rafinamentului, petrecăreții aprinzându-și țigările cu hârtii în valoare de 1000 lei aur.

Scaunul singurătății (1987)

Dunărea-i șarpele casei noastre [...] Din valul ei ne tragem cu cangea la mal hălci de legendă. Marea Neagră e avansul nostru spre largul pământului, însă Dunărea ne dă pâinea și vinul. Dumnezeu când se spală pe față, cu apă din Dunăre se spală. Și când îi e sete, tot din Dunăre ia cu pumnul și bea.

Nicolae Grigore Mărășanu

Fluviul (1986)

*Ești asemenea hamalului neîmblânzit,
fluviul meu:
mofluz,
ciolănos,*

*sentimental,
prost plătit,
burdușit de revolte!
Jugul dulce al erelor ți-a ros greabănul;
ai bube pe trup, te-am auzit mârâind ca un câine!*

*Cum de nu te dor malurile-valurile de-atâta cărăușie?
Luntre smolite,
papuci zburători,
mici șalupe sulemenite,
barcaze până la uzne cu pești,
cargouri cu viața rostuită pe etaje -
toate bat sârba pe coloana ta vertebrală!
Răbdătorule,
dă-mi pacea ta
să pot îndura sudalma gurii care-mi macină inima!*

*O stea sângerândă vine și își răcește lancea de foc în
tine,*

*marinarul te suduie,
femeile portului te adulmecă,
pescarul rupe din tine cu dinamită,
hingherul aruncă în valuri cu câini morți,
fermierul îți toarnă pe gură chintale de amoniacuri,
și peste toate rănilile tale se lasă pacea și mreana sare
deasupra apei și cântă ca o mierlă în zori!
Învățătorule,
arată-mi calea ce duce spre culmea acestei iluminări!*

*Iată,
învăț sufletul să se supună caznei
prin care valul ți-ai vindecat,
poate astfel ochiul tău din adânc
mă va veghea încă o noapte!*

Petre Mihai Băcanu

Flăcări sub apă. Mărturii din viața scafandrilor

Editura Eminescu, București, 1988, p. 415-416

În noaptea de 25 spre 26 mai (7-8 iunie) 1877, pe canalul Măcin, șalupe torpiloare „Rândunica”, comandată de maiorul Ion Murgescu, a scufundat cuirasatul „Duba Seifi”. Lupta s-a dat la km 6, pe canalul Măcin, printr-un atac surpriză și merită povestită mai pe-ndelete.

La lumina torțelor din seu de oaie, slujitorii Coranului pregăteau bairamul. Brăila era pe atunci cel mai important port dunărean. Era doar un fir din acea pânză de păianjen care învăluisese Balcanii. Marinarilor turci le-a fost frică să ancoreze în apropierea portului și, de aceea, au aruncat ancora la adăpostul sălcilor de pe canalul Măcin, acolo unde este împlântat acum kilometrul 6. Căpitanul considera că aici s-ar afla în siguranță, la adăpost. Lansară imediat la apă o barcă. Comandantul și o parte din echipaj, înarmați până-n dinți, se strecurară cu barca pe sub sălcii, să controleze împrejurimile raialei, care se profilau acum în fața lor. Barca luneca încet, cu facile aprinse, în timp ce pe vas se făceau pregătiri febrile pentru una dintre sărbătorile Cornului de Aur. Și, în special, se pregăteau mâncărurile Seraiului. Era doar perioada serbărilor. Până aici, la kilometrul 6, treburile turcilor au mers ibrișin. N-aveau de unde ști că șalupe-torpiloare, cu luminile stinse, urmăriseră ca umbrele monitorul. „Rândunica” și „Sinaia” ancoraseră și ele în aval, la mai puțin de o jumătate de kilometru de locul unde avea să se dea lupta. Doar noaptea se lăsa mult așteptată. Echipajul monitorului, rămas pe punte, scotea de la cuptor ultimele sarații pentru petrecerea din acea seară. Cel mai mult munciseră bucătarii. Comandantul nu se înapoiase încă de la Ibraila.

Înainte de apariția lunii se pune în mișcare „Rândunica”. Era construită în 1874, lungime 15 m, lățime 3 m, pescaj 10,75 m, viteză 14 km/oră. Urma să atace prima. Se lăsă în derivă până în apropierea monitorului. Torpila stălucea în vârful școndrului. Doar ea putea să-i dea de gol pe marinarii români. Când se aflau la câțiva metri de țintă și o grămadă de gloanțe și obuze se năpusti asupra șalupei, maiorul Murgescu apăsă pe telegraf: „Mașina înainte!” Se mai auziră în acel moment câteva împușcături, dar au fost acoperite de o explozie puternică. O flacără imensă lumina cerul. O jerbă de apă se ridicase câțiva metri. Mica șalupă dispăruse parcă. Explozia fusese atât de puternică, încât nu mai era nevoie de acea luptă de corsari, pe care o pregătiseră marinarii de pe „Rândunica”. Modernele tunuri Krupp de pe monitor reușiseră să lanseze câteva obuze la întâmplare, pentru că pupa celui mai puternic monitor turcesc, desfigurată de suflul exploziei, se lăsă în involburarea apei, în timp ce prova sălta ca un cal nărăvaș. Torpila găurise canoniera cuirasat de jos în sus. Marinarii turci intrară în panică. Se auzi o hărmălaie infernală, de nu se mai înțelegea nimic din graiul turcilor. În câteva minute, „Duba Seify” era la fund. Nu mai putea bloca fluviul.

Nicu Teodorescu

Casa cu migdali,

Vol. I, Editura „Opinia”, Brăila, 1993

- Hei, băiete, băiete! Așezarea asta de n-avea Dunărea în coastele ei, apoi n-ar fi fost mai mare ca sătucul nost' de-acasă. Dunărea este apa vie a orașului, cea care l-a împins așa de iute înainte și tot ea îi va da și în viitor repede înaintare. Tine-rețea fără sfârșit și viața fără de moarte. În această apă vie îi va sta întreaga lui mărire.

- Eu știam că apa vie este doar acolo unde se bat munții cap în cap. Așa îmi spunea mama când eram mic.

- Fiule, ea de-acolo o fi pornind subțirică, dar tot curgând la vale, puterea ei crește mereu și, iată, la Brăila, capătă întreaga ei forță. Nu vezi că aici poposesc zeci și sute de corăbii care vin și pleacă în toată lumea? Care duc în toate colțurile pământului sau aduc de acolo ce vrei și ce nu vrei? Care țară n-ar vrea să aibă o Dunăre ca a noastră? [...]

- Orașul acesta se va lăși și mare lucru de n-o ajunge și capitală a țării. Dunărea, Anastase! Dunărea e tot secretul lui. Negoțul pe apă e tare lesnicios. Apoi, nu numai Dunărea, ci și balta ei îi aduce mari bogății. Cică cresc acolo, în baltă, toate animalele pământului, de nu le mai știe nimeni rostul. Porcii, se spune că se sălbătesc. Așa zic oamenii. Vitele dispar cu lunile și vin înapoi cu puzderie de pui după ele, mai ales vacile și scroafele. Se mai spune că pescarii doar ce arată peștilor prostovoalele și aceștia sar singuri în căruțe ca nebunii. Apoi, mai e și bogăția asta de stuf, de nu se mai termină. Tai un maldăr și cresc zece în loc. Lemnul de foc și câte și mai câte. Unde cresc zarzavaturile Brăilei? Nu tot acolo în baltă? Dar toamna, când pepenii și pepenoaicele cât roata carului inundă orașul? Astea de unde vin? Nu tot din baltă? Trec Dunărea luntrele încărcate, de zici că, acu-acu, se scufundă. [p. 30, 35]

Corneliu Ifrim

Orbul cu privirea albastră. Povestiri bizare,

Editura Ex libris, Brăila, 2003

Se tocau bani mulți la Brăila. Între cei care îi întorceau cu lopata, în afară de fabricanți, boieri retrași de pe la moșii, angroșiști, mișiți și armatori, tari de tot cu banii erau – de mi-

rare! – hamalii. Da... Pe vremea aceea, cam prin '38, când se depășise criza economică și luase Carol al II-lea puterea, la îndemnul Lupeascăi, metresa lui, hamalii urbei aveau bani-gârlă. Venea câte-un vapor și poposea în port cu o marfă – măsline ori portocale, să zicem, din Grecia. Una era să dureze descărcatul o zi și jumătate și cu totul altceva, dacă se-ntindea pe o întreagă săptămână. Sau, una era să încarci cereale, grâu, de pildă, în cinci zile, în loc să le bagi în pânțelele navei într-o noapte. În primul caz, proprietarul mărfii și-al navei pierdea milioane – iar milionul era pe-atunci, mare de tot – în al doilea câștiga o avere. Munca pe chei era ea însăși o avere. Clar, în mâna hamalilor...

Și încă ceva: pe-atunci, hamalii nu erau oameni de rușine, ci meseriași. Fără de ei, portul ar fi fost mort. Dar mort cu totul, nu așa, ca o zicere aruncată în vânt. De hamali depindea averea celor cu multă avere. Într-o noapte, într-o singură noapte, hamalii puteau face pe un bogat, mai bogat, iar pe altul îl puteau aduce în pragul falimentului. Nu-i poveste... (p. 26-27)

Paharul cu rouă,

Editura *Ex libris*, Brăila, 2003

Ce vremuri treceau, atunci, prin Brăila, Doamne... Hamalii erau la preț, îi angajau armatorii pe bani buni, numai să plece marfa repede și să vină banul tot așa. Adevărat, cărau de se cocoșau, li se-ndoiau spinările sub saci și pârlăiau punțile sub greutate, dar câștigau, mamă-mamă; uneori, cu banii pe-o lună, și-ar fi putut ridica un rând de case. Dar cei mai mulți îi risipeau pe băutură, la cârciumile din port, prin bordelurile de pe Unirii și Neagră. Se lăfăiau în trăsurile boierești, cu arcuri moi și cai buni, căroră le prindeau în coame ghirlande de sute, să vadă lumea și să se minuneze de bănetul și trufia lor (p. 24-25).

Nicolina Mitu

Mă cheamă Dunărea

în vol. *Dacă vei veni...*, Editura EDMUNT, Brăila, 2009

*Mă cheamă toamna pe faleză,
La fel ca-n fiecare an,
Culori anume-armonizate,
Ca-ntr-un tablou de Tizian.*

*Mă cheamă iarna pe faleză,
Copaci și frunze de cleștar.
Culori desprinse din paleta
Lui Șiskin și lui Levitan.*

*Mă cheamă vara, val zglobiu,
Vibrații ale blândeii brize,
Sclipiri de verde-azuriu
Ca la Spirescu sau Alupe.*

*Mă cheamă iarăși primăvara,
La fel ca-n fiecare an.
Minunea – însăși mă-nfioară
Ca-ntr-o pictură de Hatman.*

*Mă cheamă-ades faleza-mi dragă,
Cu pomii și cu valul său:
S-o îmblânzesc, de-i supărată,
Sau s-o pictez mereu-mereu.*

*Mă cheamă Dunărea grăbită,
Șoptind cu persuasiune...
Dar eu te-aștept cu mine-alături,
Vreau s-o împart și-acum cu tine!*

Anastase Popescu

Portul Brăila

(în rev. *Vocea a treia*, nr.3/2003)

*Pe malul Istrului bătrân
Și-mi zboară gândul ca și fulgul
La practici, vremuri, care-apun.*

*Cum forfotea odată lumea
Pe chei, la case-ntr-o vâltoare,
Cum se-agita ca să apuce
Diverse vase plutitoare.*

*Dar azi în bietul port săracul
E-o liniște apăsătoare,
Parcă aud cum i se cântă
Un imn de veci, de-nmormântare.*

*Nici un vapor nu acostează
Pe-ntinsul chei de mult uitat,
Nici o sirenă nu mai sună
Semnal că vasul a plecat.*

*Doar o șalupă mititică,
Cu rare curse la Smârdan
Mai face câteodată valuri
Care se pierd rapid în van.*

*Arareori câte-un pescar
Cu-a lui năpatcă învechită
Mai scoate când și când din apă
Câte o fâță pricăjită.*

*În rest, nimic, nici o mișcare
E o tăcere mormântală,
Doar apa când adie vântul
Mai cântă-n taină o clipoceană.*

*Precum se stinge-n vatră focul
Când gospodina l-a uitat,
Așa se stinge-ncet, dar sigur,
Străvechiul port abandonat.*

ANEXĂ

A. Pagini din istoria Marinei militare scrise la Brăila

Prevederea Tratatului de la Adrianopol de reînființare a unor formațiuni militare naționale a condus la dreptul țărilor române de a organiza la graniță *cordoane sanitare și carantine pázite de ostași băștinași înarmați*, constituindu-se, după 1830, *straja pământeană sau miliția națională*. Ca urmare, de-a lungul Dunării, s-a instituit un *cordón sanitar*; *Miliția* de pe cursul fluviului având sarcina de *a păzi granițele, de a organiza carantinele pe timp de epidemii și de a menține ordinea în porturi*. Așadar, primele formațiuni de marină (*pázitorii după apă*) au apărut și se vor dezvolta în cadrul miliției naționale (armata de uscat). Același Regulament preciza *faptul că slujba pe apă a liniei Dunării se va împlini cu 18 caice înarmate, orânduite fiecare dintrânsele de un ofițer și opt vâslași pentru Muntenia și opt caice pentru Moldova (Regulamentul Organic al Valahiei și Moldovei, vol. I, București, 1944, p. 80 și 88*. Ca reprezentanți ai autorității statale au fost instituiți **căpitanii de port**, doi în Țara Românească (Brăila și Giurgiu) și unul în Moldova (Galați). În martie 1833, în Muntenia s-au luat măsurile necesare pentru construirea a *12 caice trebuincioase pentru preumblarea soldaților străjeri pământești până la linia Dunării, pentru supraveghere între Vârciorova și Brăila*.

Domnitorul Gheorghe Bibescu a dispus achiziționarea din Austria a trei nave de tipul *șalupelor canoniere* pentru paza liniei Dunării, comanda nefiind însă onorată. [Șalupa canonieră, introdusă în flotila de la Boulogne, construită de Napoleon pentru invadarea Angliei. Apte pentru navigația pe fluviu, dar și în apele maritime costiere.]

1845: Cele trei șalupe canoniere au fost armate una cu trei tunuri iar celelalte cu câte un tun. La comanda lor a fost numit **locotenentul /praporgicul C. Petrescu**, care mai târziu a fost numit comandantul flotilei Munteniei și al Flotilei Principatelor. În 1845 raporta marelui spătar Constantin Ghica, șeful oștirii muntene, despre sosirea la Vârciorova a trei șeici.

În anul 1845 s-a întocmit *Regulamentul de poliție a porturilor dunărene*.

Cu ocazia instalării guvernului provizoriu, la Brăila, o șalupă canonieră a tras 101 salve de tun și a arborat pavilionul românesc împreună cu alte nave.

Prin Decretul nr. 122 din 5 iulie 1850, Flotila Munteniei s-a constituit într-un Corp aparte, având pe căpitanul C. Petrescu comandant. În 1850, C. Petrescu comanda șalupa canonieră nr. 1 [Șalupa canonieră avea velatura unei brigantine, 4 tunuri de 120 mm; echipaj, 42 oameni din care 22 tunari iar restul marinari. Dimensiuni: 25 m lungime, 5,5 m lățime și pescaj-2 metri], celelalte două aflându-se la Giurgiu și Turnu Severin. În perioada războiului Crimeii (1853-1856), șalupele - misiuni de luptă în folosul armatei ruse.

6 oct. 1860, ordin de zi al min. de război I. Em. Florescu, confirmat de Al. I. Cuza prin Înaltul Ordin de zi nr. 174 din 22 oct.:

Art. 1. Flotilele după întregul curs al Dunărei în viitor va forma un singur corp.

Art. 2. Colonelul Steriadi se întărește în postul de Comandant superior al întregului corp și Dl. Căpitan Petrescu, ajutor al său.

Acesta reprezintă actul de naștere al Marinei Militare Române ca unitate de sine stătătoare în cadrul armatei, cu un comandament propriu.

Pentru activitatea depusă, căpitanul Constantin Petrescu, ajutorul Inspectorului Flotilei, a fost înaintat prin Înaltul Decret

nr. 227 din 9 decembrie 1860 la gradul de maior. La 24 ianuarie 1863, e înaintat la gradul de locotenent colonel și devine, la 27 dec. 1863, comandantul Flotilei, funcție pe care a deținut-o până în 11 febr. 1866. [A ocupat numeroase funcții la Brăila: prefect, 20 iul.-aug. 1861; oct. 1863-ian. 1865; iul.-aug. 1865; primar: 1869-1870; 1872-1873; locuise pe str. Danubiului nr. 8, cunoscut drept Vadul Sacagiilor sau Vadul lui Petrescu, datorită domiciliului; în timpul primariatului său, emite o medalie bătută în aur... „Cheul portului Brăila” - „Fondat în 1872”].

În 1864 se votează *Legea pentru organizarea puterii armate*, care cuprindea și Flotila (cuprindea vaporul *România* și 3 șalupe canoniere). În 1865, colonel. În scopul unei conduceri operative, **la insistența lt. col. Petrescu, Comandamentul Flotilei se mută de la Ismail la Brăila și se înființează în apropiere de cazarmă un atelier pentru repararea navelor, care se constituie drept embrionul Arsenalului Marinei**, care, în 1867, se va muta la Galați.

În 1873, navele Flotilei sporesc cu o canonieră, *Fulgerul*, adusă în țară de la Toulon, de către căpitanul Murgescu, și șalupe cu aburi *Rândunica*, comandată în Anglia, armată cu torpile de școndru și o mitralieră cu zece țevi (șalupă torpiloare). **În 1874, comanda flotilei este încredințată provizoriu căpitanului Ioan Murgescu, definitiv la 7 iunie 1875, cu ocazia înaintării sale la gradul de maior.**

În 1877, Imperiul Otoman era a treia putere navală a lumii, având pe Dunăre 23 de nave, între care 5 monitoare cuirasate. La cererea guvernului rus, guvernul român a pus la dispoziția armatei ruse navele *Rândunica*, *Ștefan cel Mare*, *Fulgerul* și *România* (fără echipaje pe punte) în schimbul pieselor grele de artilerie de la Calafat.

Prin Înaltul Decret nr. 825, la 10 mai 1877, maiorul Murgescu a fost detașat pe lângă comandamentul flotei ruse, restul marinarilor debarcați de pe nave au armat cele 8 baterii de la

Calafat. În cadrul personalului acestora, se aflau Maiorul N.D. Maican, comandantul Corpului flotei, care va comanda toate bateriile cu tunuri de coastă, dar și **căpitanul Ștefan Hepites (viitorul Academician, fondator al Institutului Meteorologic)** însărcinat cu lucrările și direcția parcului de artilerie. (Monitorul Oastei 1877, p. 701). A fost decorat cu ordinul „Virtutea Militară” și medalia „Crucea Trecerii Dunării”.

Atacul navelor turcești de pe canalul Măcin – 12/13 mai 1877. În această noapte, o formație de 3 torpiloare, sub pavilion rusesc, având în frunte **șalupa Țarevici (în fapt șalu-pa românească Rândunica, pe care era îmbarcat maiorul I. Murgescu**, ca și civilul Ștefan Constantinescu, fost sergent major la Flotilă, care, datorită faptului că făcea comerț cu lemn în zonă, cunoștea foarte bine locurile și vorbea fluent limba turcă), a scufundat cu două torpile de școndru monitorul turcesc *Seifi*, în dreptul localității Măcin, care era staționat la ancoră împreună cu alte două nave otomane, canoniera cuirasată *Fetih-ul Islam* și transportorul cu zbaturi *Kilic Ali*. Planul de atac prevedea ca navele să se strecoare în linie de șir de-a lungul canalului și când vor ajunge în fața inamicului să micșoreze viteza și să se îndrepte pe două linii către mijlocul fluviului. *Țarevna* și *Xenia*, fiind în capul formației, trebuiau să atace în această ordine, cealaltă navă *Djigit* formând rezerva. În liniștea nopții acoperită de orăcăitul broaștelor, detașamentul de nave a plecat din Brăila. La 700 de metri, *Rândunica* este văzută de santinela turcă, căreia i s-a răspuns: *Omul vostru, suntem pescari!* De pe *Rândunica* a fost lansată o torpilă care a lovit monitorul la babord. Explozia a aruncat schije asupra șalupei, care a mers înapoi, maiorul Murgescu ajutându-l pe mecanic să schimbe direcția. *Xenia* a lansat o nouă torpilă, care a lovit monitorul la provă, scufundându-l.

Locotenentul Dubasoff (viitor amiral), comandantul șalupei *Rândunica*, a fost decorat cu *Crucea Sf. Vladimir* iar maiorul Murgescu cu ordinul rus al *Sf. Vladimir* cu spadă și rozetă.

Prin Înaltul Decret nr. 1249 din 30 mai, Ioan Murgescu a fost decorat cu *Steaua României* în grad de cavaler pentru curajul și devotamentul arătate în noaptea de 14/15 mai (sic!). În ordinul de zi al Marelui Cartier General al M. S. Domnitorului, se menționează: *A dat probă în această împrejurare de mult curaj și sânge rece și a reprezentat bine armata română.* A urcat din grad în grad, ajungând *lt.-col., colonel, comandant al Flotilei, Comandant al Marinei, general/amiral/ și contra amiral, primul din istoria marinei românești.*

[26 aug. 1936. Piese de fier și fontă provenite de la monitorul turcesc „Lufti Djelil”, cunoscut sub denumirea de „Barabafă”, cel mai mare vas de război otoman, scufundat în 29 apr. 1877 pe malul drept al brațului Măcin la Km 3 + 700 m, au fost încărcate pe șlepul Aspir între 20-25 august 1936 de către C.Z. Badea în urma adjudecării licitației. Greutate totală, 79560 kg, din care 21 cuirase de 1800 x 950 x 140 cântăreau 39060 kg iar alte 6 bucăți, 13100 kg. (Cuirasă, fr. *Cuirasse* - armătură din plăci de oțel cu care se blindează navele de război) în D II, 300. La rândul ei, Duba Seify „a dăruit”, în 1988, scafandrilor 500 tone de metal, fier și neferoase, și peste 600 exponate, aflate la muzeele din București, Constanța și Brăila. „Recuperarea” epavei a fost evocată de Petre Mihai Băcanu în volumul „Flăcări sub apă”, 1988.]

Făcând un salt în timp, în 1916, a organizat evacuarea (între 5 și 25 dec.) întregului material flotant din porturile Brăila și Galați pe brațul Chilia. După cum se știe, tratatul preliminar de la Buftea din 18 martie 1918, semnat de Al. Marghiloman, și cel de pace de la București nu fuseseră ratificate de regele Ferdinand, care, la 6 nov. 1918, a dizolvat parlamentul și a numit un guvern favorabil Aliaților. La 9 nov., s-a decretat mobilizarea generală, ultimatum marelui mareșalului Mackensen, căruia i s-au acordat 24 de ore pentru a părăsi România.

În urma operațiunii de mobilizare, nave din Flota de

Operațiuni (monitorul *Mihail Kogălniceanu*, comandat de lt. comandorul Schiftees, și șalupa torpilor *Trotușul*) au sprijinit pe 11 nov. 1918 operațiunea de ocupare a Brăilei de către un batalion de vânători, asigurând, ulterior, ordinea în port și pe fluviu, în aceasta zonă. În port au fost capturate 76 de nave rămase de la germani (șleपुरi, tancuri de combustibil, elevatoare etc.), un tren spital, importante cantități de muniții, armament de artilerie și infanterie, precum și echipamentul din Docuri. La Ghecet, a fost capturată o șalupă germană. Până pe data de 19 nov., monitorul *Mihail Kogălniceanu* a asigurat ordinea pe fluviu, controlând vasele ce se aflau în mișcare.

Astăzi, Brăila este sediul Flotilei de la Dunăre, în portul militar de la Vărsătura, pe brațul Arapu. De Ziua Marinei au putut fi vizitate navele de luptă fluviale ale NATO andocate aici din Divizionul 67 Nave Purtătoare de Artilerie, Divizionul 88 vedete fluviale și Batalionul Nave Treceri Fluviale iar la punctul muzeal „Tradiții ale marinei militare” machetele navelor „Rândunica”, „Fulgerul” și „Comandor Vasile Păun”, combatante în Războiul de Independență.

*** Ocupația germană (coaliția austro-germano-turco-bulgară) [23 dec. 1916 - 11 nov. 1918]** a înscris numeroase jertfe născute din patriotism ardent împotriva ocupantului. Între numeroasele fapte de glorie, de cel mai mare ecou s-a bucurat cea a **comisarului portului Alexandru Popovici**, devenită subiect al romanului *Fulgere peste fluviu* (1988) de Corneliu Ifrim.

Comisarul organizase o rețea de informare în folosul ostașilor români din Galați prin trimiterea de sticle înfundate cu mesaje pe Dunăre despre mișcările trupelor germane, sistemul de apărare, locul de amplasare a depozitelor militare etc. Descoperit de autoritățile de ocupație, a fost arestat împreună cu sergentul major Gheorghe Rădulescu, care, fiind supus la bătăi îngrozitoare și nemaiputând suporta, a declarat cum au dorit an-

chetatorii. Ulterior, cuprins de remușcări și dându-și seama că declarația pe care a fost forțat s-o dea va atrage condamnarea la moarte a comisarului, s-a sinucis în celulă, negând veridicitatea declarațiilor (D II, 8). „Timp de 20 de zile, a suferit de foame, a suportat lanțuri grele la mâini și la picioare, nu i s-a îngăduit a se odihni, a fost lovit, schingiuit, suferind calvarul unui adevărat martiraj”.

A fost executat, prin împușcare, la zidul cimitirului Sf. Maria la 22 iulie 1917, în fața unui număr mare de brăileni, aduși cu forța, printre care și soția comisarului. Acuzatia: „Spionaj în favoarea românilor”.

După terminarea războiului, colegii, cu „o frumoasă și înălțătoare solemnitate”, au ridicat o cruce de piatră cu următoarea inscripție: „În acest loc, la 22 iulie 1917, comisarul Alexandru Popovici a fost împușcat de trupele dușmane, jertfindu-se ca un erou pentru neam”. Ulterior (v. T. Buculei, op. cit., p. 166-157), crucea și osemintele au fost mutate în cimitirul vecin Sf. Maria, alături de cruce fiind amplasată o bancă de beton cu inscripția: „Români, cinstiți-vă eroii !” În 1931, rămășițele pământești ale eroului au fost deshumate și reînhumate, cu toate onorurile, la cimitirul Sf. Constantin. O stradă din cartierul Obor îi poartă numele.

În anul 1993, prin decret prezidențial, i s-a conferit gradul de general-maior *post mortem*. Pentru veșnica cinstire a acestui erou, la 27 mai același an, Inspectoratul de Poliție al județului Brăila a scos o medalie omagială iar osemintele au fost reînhumate în Cimitirul Eroilor. Tot de atunci, Clubul Polițiștilor Brăileni poartă numele „Comisar Erou Alexandru Popovici”.

B. Bastimentele anului 1930 (extrase din **Alexandru Vasilescu**, căpitanul Portului Brăila, *Anuarul Dunărei*, 1930, Regia M.O., Imprimeria Națională, București, 1930)

Bastimente fără mișcare proprie sub pavilion român, navigând pe Dunăre și afluenții săi, proprietatea armatorilor particulari

Felul vaselor	Nr. vasele	Capacitatea de încărcătură Maxim tone
<i>Șleपुरi</i>	297	284841
<i>Ceamuri</i>	62	39599
<i>Bacuri și poduri</i>	20	1456
<i>Pletine</i>	5	1504
<i>Barcaze</i>	5	131
<i>Șlep-atelier</i>	1	1000
<i>Tancuri</i>	52	41205
Total	440	367736

Șleपुरi înscrise în portul Brăila cu proprietari brăileni, an construcție, șantier/loc

Aias, Haralambos J. Matsoukis, 1919, Budapesta; *Alexandru S.*, Hermina Simsinovici și moșt., 1904, Nicholson; *Alexandru*, Sp. Gh. Antipas, 1868, Linz; *Alexandra*, Moșt. S. Poulopol, 1889, H. Schoenichen; *Alfredo*, Maria Iancovici, 1888, I. Hartmann; *Anastasia*, Anastasia H. Anastasiu și P. Stratiotis, 1888, Budapesta; *Angela L.* Anghelichi I. Luca, 1865, Linz; *Antigoni*, Moșt. S. Poulopol, 1885, S. Hartmann; *Ardeal*, Jean Cahane, 1888, S. Hartmann; *Aspasia*, Sigmund Iancovici, 1865, P. Mayer; *Auntie-Marika*, E. Sassonoff, W. Farber și Sam Pincas, 1883, Budapesta; *Banat*, Societatea de Navigație Dunărea Brăila (SND Br.), 1883, Budapesta; *Bibica*, Amalia B. Carli, 1885, Budapesta; *Buca-Anna*, Moșt. defunctului Sami Pincas, 1893, Hartmann; *Bucovina*, SND Brăila, 1911, Budapesta; *Burdujeni*, Landau și Fii, 1891, H. Schoenichen; *Caliopi*, Gr. A. Stathatos,

1894, Danubius; *Caliopi A.*, Ion C. Roca, 1928, Brăila; *Calomfira*, Dumitru C. Economu, 1894, Sch. Hartmann; *Carola*, T. și Sp. Levendi, 1915, Nicholson; *Cecilia*, Moșt. defunctului Verzoti și M. Pasalaqua, 1911, Nicholson; *Daniel No.1*, Mihail Daniel, 1916, S. Nicholson; *Daniel No.2*, Mihail Daniel, 1916, Linz; *Daniel No.3*, Mihail Daniel, 1908, Linz; *Daniel No.4*, Ioan, Gheorghe și Otton Daniel, 1905, Danubius; *Daniel No.5*, Mihail Daniel, 1906, Danubius; *Diti*, Ecaterina P. Stathatos, 1911, Danubius; *Domnica*, Vasilichi, C. Stambulis, 1873, Germania; *Dobrogea*, SND Br., 1889, H. Schoenichen; *Drăgăica*, Moșt. S. Poulopol, 1881, I. Hartmann; *Drăgășani*, Moșt. S. Poulopol, 1888, I. Hartmann; *Elena T.*, D-na Raicof, 1890, Budapesta; *Elisa*, Elisa Gh. Grosu, 1891, Budapesta; *Elisabeta*, Miltiadi Svoronos, 1890, Budapesta; *Enrico*, SND Br., 1890, Sulina; *Enrichetta*, Frații Rascovici, 1887, H. Schoenichen; *Eraneth*, Abram I. Wexler și Esther Leichter, 1891, Budapesta; *Esther*, Miltiade Svoronos, 1904, Danubius; *Esther A.*, Mayer și Aftalion, 1893, Danubius; *Eugenia*, SND Br., 1887, Danubius; *Evanthia*, Dumitru Leondopol, 1892, H. Schoenichen; *Evanthy*, Evanthy Dr. Cuțudis, 1888, Budapesta; *Felicia*, Mayer și Aftalion, 1890, H. Schoenichen; *Fica*, Moșt. defunctului S. Pincas, 1905, Danubius; *Fiscardo*, Dumitru Cavadia, 1889, Linz; *Fulgerul*, Alexandru G. Teodorescu, 1882, fără loc; *Georges*, G. Ghenciu și Gh. Constantinescu, 1890, Budapesta; *Georgică*, George B. Ghenciu, f. an, Budapesta; *Gheorghe*, Luca P. Ștefaniți, 1889, Hartmann; *Giacomo*, SND Br., 1879, Triest; *Giovani*, Mihail Boscof, 1890, I. Hartmann; *Grigore N. Contoguri*, Grigore N. Contoguri, 1889. I. Hartmann; *Grupco No. 1*, Filip Grupper, 1893, Budapesta; *Grupco No. 2*, Filip Grupper, 1893, Budapesta; *Horia*, Gh. Fidelis, 1888, Linz; *Ifigenia Cațighera*, I. Cațighera și C. Cațighera, 1889, Danubius; *Imanuel*, Sami și Frederic Leibovici, 1892, Budapestra; *Iosfina*, Adolf Kühnberg, 1912, Mayence Castel; *Irène*, Alfred Pincas, 1905, Nicholson;

Jacques, Moni Pincas, 1912, Nicholson; *Jeanette*, SND Br., 1891, Danubius; *Jeanette S.*, Moşt. Solomon Simsinovici, 1906, Danubius; *Jeanne*, Cr. Polihroniade şi E. Zanatos, 1894, Hartmann; *Jiul*, M.D. Simsinovici şi D. Constantinescu, 1893, Danubius; *Larissa*, Ion şi Stefan Marinescu, 1894, S. Hartmann; *Lena*, SND Br., 1891, Danubius; *Lotru*, Ella Emanuel Samitca, 1885, I. Hartmann; *Maria*, Moşt. S. Poulopol, 1884, Sch. Hartmann; *Maria*, Afrodita M. Svoronos, 1894, Sch. Hartmann; *Maria T.*, Maria Raicof, 1887, I. Hartmann; *Marc*, Alfred Picas, 1905, S. Nicholson; *Mary Gigel*, Alexandrina D. Niculescu, 1864, Linz; *Massimiliano*, Constantin V. Hiott, 1893, H. Schoenichen; *Matilda*, Aba Glüksman şi M. L. Bugeleisen, 1865, Linz; *Mathilde M.*, Mayer şi Aftalion, 1894, Danubius; *Mercedes*, Amilcar Rascovici şi Eug. Fanciotti, 1892, Hartmann; *Mich*, SNDan. Br., 1903, fără loc; *Mihail*, C. Mascas, 1868, Linz; *Mihail*, Dr. M. Plăvanescu, 1912, C. Ruthof, Regensburg; *Mina*, SNDan., 1905, Hartmann; *Mitza*, Maria Iancovici, 1893, Budapesta; *Mizzi*, Abram I. Wexler, 1890, Budapesta; *Moldova*, SND Br., 1918, Deagenforf; *Moni*, Moni Pincas, 1905, Danubius; *Monzi*, Abram Wexler, 1891, Hartmann; *Muntenia*, SND Br., 1887, Budapesta; *Nedon*, T. şi Sp. Levendi, 1904, Danubius; *Nelly*, Gr. A. Stathatos, 1889, Nicholson; *Nestor*, Dumitru I. Poreanu, 1879, Viena; *Netty*, Adriana Corbaru, Gaston şi Leontine Löbl, 1892, Sch. Hartmann; *Nicu*, Grigore N. Contoguri, 1884, H. Schoenichen; *Nina*, SND Br., 1894, S. Hartmann; *Nina S.*, P. A. Stathatos, 1884, Sch. Hartmann; *Olimpia*, Ecaterina Stathatos, 1893, Danubius; *Oltenia*, snd, 1867, Budapesta; *Olt*, Moşt. S. Poulopol, 1885, Sch. Hartmann; *Oltu*, SND, 1893, Sch. Hartmann; *Otto*, G. Kiriakidis, 1914, C. Fernic, Galaţi; *Pantocrator*, Banca Brăila S.A., 1891, Budapesta; *Petriş*, Florica P. Constantinescu, 1894, Sch. Hartmann; *Phoenix*, Sura Charlotte F. Strass, 185, Budapesta; *Portolo No. 10*, SNDan., 1914, Budapesta; *Principesa Maria*, Persefoni G. Pana, 1893, Sch. Hartmann; *Puiu*, A. Wexler

și S. Leichter, 1889, Budapesta; *Riga Fereo*, Spiridon G. Antipa, 1890, H. Schoenichen; *Rita*, SNDan., 1911, Cr. Ruthof; *Rose*, SND Br., 1894, Danubius; *Rufcu*, Moșt. defunctului S. Pincas, 1904, Nicholson; *Sf. Gheorghe*, Alifanti și Despina Angheluță, fără an și loc; *Sf. Neculai*, Anastasi Alifanti, 1922, Brăila; *Sf. Spiridon*, Ioan P. Antipa, 1909, Budapesta; *Silistra*, M. I. Landau și Fii, 1880, Budapesta; *Silvia S.*, M. D. Simsinovici, 1916, Danubius; *Sofia*, D. Dendrino, 1906, Budapesta; *Tanca*, Tanca Caneff, 1894, Danubius; *Theresa*, SND Br., 1890, Budapesta; *Unirea*, C. Z. Badea și Sura Charlotte F. Strass, 1925, Brăila; *Urania*, Cornelia A. L. Kühnberg, 1910, Budapesta; *U.J.N.No. 35*, Iani Luca, 1870, Linz; *Valeria*, Moșt. S. Poulopol, 1888, Sch. Hartmann; *Victoria M.*, Mayer și Aftalion, 1912, Ganz & Danubius; *Vittorio*, SND Br., 1879, Triest; *Vladimir*, Firma Fratelli B. Mendel, 1891, Sch. Hartmann; *Vulcan*, Theodor P. Levendi, 1907, Viena; *Zoe Golescu*, SND Br., 1888, I. Hartmann; *Zoea*, Ecaterina Fortunescu, 1894, I. Hartmann; *Zeus*, Haralambos Matsoukis, 1912, Ganz & Danubius. Marea majoritate: „Corp și punte fer”.

Ceamuri înscrise în portul Brăila cu proprietari brăileni, an construcție, șantier/loc

Adrienne, Panait Ghenciu, 1910, Budapesta; *Alexe Z.*, Alexandru Zărnescu, 1906, Budapesta; *Argeș*, Panait Ghenciu și Spiru Dumitriu, f.a., Budapesta; *București No. 1*, Fabrica de Ciment I. G. Cantacuzino, 1923, Brăila; *Caliopi*, Panait Ghenciu, 1910, Danubius; *Călărași*, P. Ghenciu și Sp. Dumitriu, 1911, Budapesta; *Cantacuzino No.2*, Soc. de Ciment..., 1921, Rusia; *Cantacuzino No.3* (idem); *Cantacuzino No.5* (idem); *Daniel No.10* (1894, Danubius); *No.12* (1879, Danubius), *No.13* (1880, Triest), *No.14* (1906, Budapesta); *No.15* (1923, Budapesta); *No.16* (1923, Budapesta); *No.17* (1880, Budapesta); *No.18* (1893, Budapesta); *No.19* (1893, Budapesta), *No.20* (1893, Budapesta); *No.21* (1893, I. Hartmann), Mihail Daniel (cu excepția nr.19 - Ioan, Gheorghe și Otton Daniel); *Dobrogea*, P. Ghenciu

și Sp. Dumitriu, 1911, Ganz & Danubius; *Dunărea*, P. Ghenciu și Sp. Dumitriu, 1914, Ganz & Danubius; *Dumitriu*, Spiru Dumitriu, fără an și loc; *Elena*, Izir Durali, 1924, Brăila; *Elena*, Spiru Dumitriu, 1914, Nicholson; *Elvira*, P. Ghenciu și Sp. Dumitriu, 1913, H. Schoenichen; *Emilie*, P. Ghenciu, Sp. Dumitriu și Cr. Lilof, 1880, Londra; *Emilio*, Sura Ch. F. Strass, 1879, Trieste; *Eugenia*, P. Ghenciu și Sp. Dumitriu, fără an și loc; *Grivița*, Izir Durali, 1898, Brăila; *Marioara*, P. Ghenciu și Sp. Dumitriu, 1914, Ganz & Danubius; *Maria*, Cr. Lilof și Sp. Dumitriu, 1880, Budapesta; *Marion*, Cr. Lilof și Sp. Dumitriu, 1865, Linz; *Olteneița*, P. Ghenciu și Sp. Dumitriu, f. an, Budapesta; *Plevna*, Izir Durali, 1897, Măcin; *Sf. Gheorghe*, P. Ghenciu și Sp. Dumitriu, 1888, f. loc; *Sf. Spiridon*, P. Ghenciu și Sp. Dumitriu, 1914, Ganz & Danubius; *Silistra*, Soc. de Ciment..., 1913, Viena; *Silistra*, P. Ghenciu și Sp. Dumitriu, 1888, Budapesta; *Ștefan cel Mare*, P. Ghenciu și Sp. Dumitriu, 1864, Linz; *Topalu*, P. Ghenciu și Sp. Dumitriu, f. an, Budapesta; *Traian*, Spiru Dumitriu, fără an și loc; *Vasilica*, Panait Ghenciu și Sp. Dumitriu, 1913, Sch. Hartmann; *Zărnești*, Alexandru I. Zărnescu, 1889, Ganz & Danubius

Bacuri: *Azaclău*, Teodor Lichiardopol, 1923, Brăila; *Ghecet*, Gh. Celenti și Filomela G. Simos; *Mera-Putna*, Antoneta și Maria Petrovici, 1913, Brăila; *Petrina*, Antoneta și Maria I. Petrovici, 1910, Brăila

Proprietari brăileni, alt port de înscriere: *Achille*, șlep, Galați, SND Br., 1879, Șant. Tecnico Triest; *Arghirios*, șlep, Galați, Spiru Valianatos, 1894, Galați; *Carlo*, șlep, Galați, SND Br., 1894, Danubius; *Cesar*, șlep, Galați, Moșt. Vasile Celenti, 1888, Galați; *Charlotte*, șlep, Galați, Teodor Lichiardopol, 1909, Galați; *Craiova No. 221*, șlep, Calafat, Victor Macedonsky, 1921, Viena; *Demostene*, șlep, Galați., Gh. Garbis și D. Teofanatos, 1903, Danubius; *Ernestine B.*, șlep, Sulina, Leon Bik, 1902, Danubius; *Larissa*, șlep, Orșova, Ion și Ștefan Marinescu, 1894, S. Hartmann; *Lucie*, șlep, Galați, SND Br., 1888, I. Hart-

mann; *Mary*, șlep, Galați, SND Br., 1894, Sch. Hartmann; *No. 3*, șlep, Galați, Panait Avgustis, 1880, Sch. Hartmann; *Sigismondo*, șlep, Galați, SND Br., 1879, Triest

Există numeroase alte vase înscrise în portul Brăila, între care primul loc îl ocupă *Societatea de Navigație SRD București* cu 58 de șlepuri.

Tancuri române: *Alice*, Abram I. Wexler, 1905, Budapesta; *Galați*, P. Ghenciu și Sp. Dumitriu, f. an, Fernic; *Vera*, P. Ghenciu și Sp. Dumitriu, 1902, Budapesta. La Brăila sunt înscrise numeroase alte tancuri, între care primul loc îl ocupă *Societatea de Navigație SRD București* cu 27 de tancuri.

În același an (1930), existau în circulație **173 de șlepuri și 23 de tancuri sub pavilion străin, proprietatea armatorilor particulari de la Dunărea de Jos**, înscrise la Consulatele elen (El.), belgian (Bel.), francez (Fr.) și italian (It.), în cazul Brăilei (unde se află înscrise și alte vase, aparținând altor țări), la care se indică și numele proprietarilor, după cum urmează: [*Șlepuri*] *Adriene* (El.-C. Lambiri și moșt. Condarini), *Aghios Stefanos* (El., Moșt. defunctului Petro Levendi), *Aghios Nicolaos* (El., Ioan și George Varnalis), *Alberto E. Lawrence* (Bel., Marco Marcus), *Algérie* (Fr., SNDan.), *Alexandra* (Moșt. Spiru Candiliotis), *Alsace* (Fr., SNDan.), *Anjou* (Fr., SNDan.), *Antonios* (El., Moșt. Telemacos Draculis), *Arahtos* (El., Nicolae Vretos), *Argostoli* (El., Spiru Dimisianos și Andrei Pagulato), *Armagnac* (Fr., SNDan.), *Artois* (Fr., SNDan.), *Astros* (El., Diogene Dendrino), *Athina* (M. Embiricos & Co.-București), *Aunis*, *Auvergne*, *Béarn*, *Berry*, *Bourbonnais*, *Bourgogne*, *Bretagne* [toate Fr., proprietar - SNDan.], *Caliope* (El., Marios Embiricos-Grecia), *Cambodge* (Fr., SNDan.), *Chambord* (Fr., SNDan.), *Champagne* (Fr., SNDan.), *Clio* (El., Jean Matsoukis), *Cleopatra* (El., Teodor și Spiru Levendis), *Congo* (FR., SNDan.), *Cranea* (El., Artemisa Antipa și L. Patrighios), *Dahomey* (FR., SNDan.), *Dauphiné* (Fr., SNDan.), *Dio Fili* (El., Asimina Monarhidis), *Djibouti*

(Fr., SNDan.), *Dordogne* (Fr., SNDan.), *Eleni Levendis* (El., Teodor și Spiru Levendis), *Emma* (Fr., SNDan.), *Emorforpulos* (El., Moșt. defunctului Petro Levendis), *Ermis* (El., Gheorghe Garbis), *Ernesta-Adele* (It., Armando Pesaro), *E. Venizelos* (El., Teodor și Spiru Levendis), *Florios. Pieros* (El. Petre Pieros), *Franche-Comté* (Fr., SNDan.), *Garonne* (Fr., SNDan.), *Gascogne* (Fr., SNDan.), *Genova* (It., Luisa Peirano), *Gheorghios* (El., Demosteni, Andreas și Achilea Mavroiani), *Gherasimos* (El., Gherasim Lalîs), *Guyenne* (Fr., SNDan.), *Ilias* (El., Gherasim N. Anninos), *Ioanina* (El., E. Sussanoff, Sam Pincas și W. Farber), *Ioanis Kangelaris* (El., Despina Constantinidis), *Ithaki* (El., Moșt. defunctului Petro Levendis), *Jacques* (El., Menelaos Trilivas), *Kastro* (El., Comunitatea Elenă Brăila), *Kriti* (idem), *Kronos* (El., Jean Matsoukis), *Languedoc* (Fr., SNDan.), *Lefcaori* (El., Angheliki Gheorgheacakis), *Limagne* (Fr., SNDan.), *Limousin* (idem), *Livatho* (El., Nicolae Vretto), *Loire* (Fr., SNDan.), *Lolla* (It., Luisa Peirano), *Madagascar* (fr., SNDan.), *Marios Scrivanos* (El., Nicolae Scrivanos), *Marne* (Fr., SNDan.), *Meuse*, *Morvan*, *Moselle*, *Navarre* (idem), *Nea-Maria* (El., Dr. Dumitru Papadatos), *Nicos* (El., Gherasim N. Aninos), *Normandie* (Fr. SNDan.), *Opka A.* (It., Eduard Sassonoff, Sam Pincas și Wilhelm Farber), *Paliki* (El., Panait A. Stathatos), *Penelopi P.* (El., Nicolae Pilicas), *Penelopi K.* (El., Sotir Costidis și Stelian Perfeto), *Penelopi* (El., Iani Ventura), *Perigord* (Fr., SNDan.), *Petro Levendis* (El., Terodor și Spiru Levendis), *Picardie* (Fr., SNDan.), *Poitou* (Fr., SNDan.), *Possidon* (El., P. A. Stathatos), *Provence* (Fr., SNDan.), *Quercy*, *Rhin*, *Rhône* (idem), *Robert* (Fr., Robert Levy), *Rouergue* (Fr., SNDan.), *Roussillion* (idem), *Saintonge* (Fr., SNDan.), *Savoie*, *Seine*, *Sénégale* (idem), *Smirni* (El., Elena G. Stathatos), *Somme* (Fr., SNDan.), *Spiridon Milliaris* (El., Nicolas Milliaris), *Theodorița* (el., Gherasim Lalîs), *Thetis* (El., Jean Matsoukis), *Tonkin* (Fr., SNDan.), *Touraine*, *Tunisie* (idem), *Varco* (El., Moșt. Telemacos Draculis), *Vary* (El.,

M. Cavopol), *Vasos* (El., V. Dimisianos și G. Sarlos), *Vendée* (Fr., SNDan.), *Viena* (El., Spiru Ventura), *Yser* (Fr., SNDan.).

[Tancuri] *Angkor, Annam, Bangkok, Cochinchine, Cor-se, Hanoi, Ile-de France, Karikal, Lorraine, Perche, Saigon* (Fr., SNDan.).

Bastimente cu mișcare proprie sub pavilion român (125), între care înscrise la Brăila cu armatori brăileni

Vase de călători: *Argeș* (zbaturi, SND Br.), *Concordia* și *Primăvara* (elice, Victor Macedonski), *Raphael* (zbaturi, SND Br.), *Siesto* (elice, Teodoridi și I. Rotenberg)

Remorchere (R.), șalupe (Șa.) și șleपुरi motor (Ș): *Angela* (R., At. Nicoară), *Anghel Saligny* (corp fier, punte lemn, remorcher zbaturi, Soc. de Navigație SRD București), *Ane-ta* (Șa., Al. Teodorescu), *Anna* (R., Mihail Daniel), *Basarabia* (R., P. Ghenciu și Sp.Dumitriu), *București* (R., P. Ghenciu și Sp. Dumitriu), *Crocodil* (Șa., Soc. „Calea”), *Dăeni* (R., I. Petrovici, T. Lichiardopol și Gh. Celenti), *Danubiul* (R., S. Bucurenciu), *Doc-Flotant* (Șa., Șantierul Danubiul), *Dristorul* (R., SND Br.), *Dunărea* (R., SND Br.), *Elena* (R., P. Ghenciu și Sp. Dumitriu), *Eugenia* (Șa., S. Bucurenciu), *Frații Daniel* (R., Mihail Daniel), *Frații Ghenciu* (R., Panait Ghenciu), *Frații Moor* (R., Spi-ru Lichiardopol și Pozony), *Fulgerul* (Șa., Victor Macedonski), *Gaby* (Șa., Anghel Constantinescu), *G.-L. Cantacuzino* (R., Soc. de Ciment...), *Iacob Deal* (Șa., Soc. „Calea”), *Ileana* (R., SND Br.), *Ing. Cantacuzino* (R., Soc. de Ciment...), *Ionel* (Șa., Ion Teodorescu), *Lalicu* (Șa., Teodor Boiangis), *Liuco* (Șa., Grigore Valeriano), *Maria* (R., Moștenitorii S. Klarsfeld, Moreno Klar-sfeld și I. Iancovici), *Marie-Jeanne* (R., SND Br.), *Mărășești* (Șa., Ion Teodorescu), *Mureș* (R., Banca Dunărea Românească), *M. 1, M. 2, M. 3* (R., Soc. de Navigație „Maritima”), *Oituz* (R., Gheorghe și Constantin Dendrino), *Pandurul* (R., Gh. Celenti), *Principele Mircea* (R., SND Br.), *Puica* (Șa., G. Găitan), *Româ-nia* (R., Spiru Dumitriu), *România Forestieră* (R., Soc. de Che-

restea „România Forestieră”), *România Forestieră* (Șa., Soc. de Cherestea „România Forestieră”), *Siret* (R., SND Br.), *Solomon* (R., Moreno Klarsfeld), *Stambulis* (Șa., Ion Teodorescu), *Tisa* (R., Banca Dunărea Românească), *Turcoaia Granit* (Șa., Mihail Daniel), *Vasilichia* (Șa., Vasilichia C. Stambulis), *Vedea* (Șa., Grigore Valeriano).

**Bastimente cu mișcare proprie sub pavilion străin
(înscrise la Brăila, armatori brăileni)**

Remorchere (R.), șalupe (Șa.), șleपुरi (Ș.) și tancuri (T.) motor: *Alecos* (R., El., Gheorghe Portolo), *Andros* (R., El., M. Embiricos & Co. Buc.), *Antigoni* (R., El., Ant. Cambanakis), *Aris* (R., El., Moșt. P. Valianatos), *Bayard* (R., spărgător de gheață, El., Artemisa Bunea), *Daria* (R., It., Robert Anatra și Francesco Barta), *Descartes* (R., Fr., S.N.Dan.), *Dionisios Valerianos* (R., El., Grigore Valerianos), *Eugenio* (R., It., Menelaos Passalaqua), *Eugenia* (R., It., Robert Anatra și Co.), *Fotinos* (R., El., Filomela Sinos), *France* (R., Fr., SNDan.), *Gladstone* (R., El., Spiru Valerianos), *Haralambos* (R., El., Har. I. Matsoukis), *Helidon* (R., El., Gherasim Aninos), *Hristoforos* (R., El., Constantin Galatis), *Iason* (r., El., Iani Psora și Banca Dunărea Românească), *Itaki* (R., El., Andrei Draculis și N. Galati), *Jaques Vuccino* (R., Fr., SNDan.), *Jean Millot* (idem), *Kastor* (R., El., Andrei Draculis), *Lavoisier* (R., Fr., SNDan.), *Levendis* (R., El., Teodor și Spiru Levendis), *Lord Byron* (R., El., Gheorghe Portolo), *Makis* (R. El., Jean Matsoukis), *Melissa* (R., El., Gherasim Aninos), *Molière* (R., Fr., SNDan.), *Neptun* (R., El., Gheorghe Portolo), *Paris*, *Pascal*, *Pasteur* (R., Fr., SNDan.), *Petrula D.* (R., El., Spiru Dendrino), *Portolo X*, *Portolo XI*, *Portolo XII* (R., El., Gheorghe Portolo), *Portolo XIV* (Ș.) și *Portolo XV* (R., El. E. Sassanoff, W. Farber și S. Pincas), *President Fraissinet și Racine* (R., Fr., SNDan.), *Smirny* (R., El., Andrei Draculis și N. Gsalati), *Speranza* (T., It., Robert Anatra), *Spiridon* (R., El., Panaghi Lalis), *Spiros* (R., El., Gheorghe Portolo), *Stefano* (R.,

It., Robert Anatra & Co.), *Teddy* (R., Consulatul Jugoslav Br., E. Sassonoff și Sam Pincas), *Vasiliki* (R., El., Gheorghe Portolo), *Voltaire* (R., Fr., SNDan.)

Elevatoare flotante, drăgi, macarale și docuri plutitoare (înscrise la Brăila, proprietari brăileni): [elevatoarele - *Andros, Arni, Cortion, Dunavis, Lamiron, Portolo No. 3* (El., M. Embiricos & C-ie, București), *Calafat* (Consulatul olandez Br., J.V. Nidera Hendels, Compania Rotterdam și G. Portolo), *Ecatonhir* (El., Andrei Draculis), *Kriti* (El., A. Draculis, N. Galati), No. 1387 (Consulatul olandez Br., Banca de Agricultură și Export Br.), *Papa Kevork* (Căpitănia Portului Brăila, Leopold Rosenberg), *Portolo No. 1* (Căpitănia Portului Brăila, A. Draculis și N. Galati), *Speranța* (Căpitănia Portului Brăila, Banca de Agricultură și Export Br.), *Traki* (El., A. Draculis și N. Galati), *Uniunea No. 9* (Căpitănia Portului Brăila Regia Autonomă a Porturilor PCA, concesionar Gr. Valeriano), *Uniunea No. 11* (Căpitănia Portului Brăila, Regia Autonomă a Porturilor PCA, concesionar Frangopol); [**drăgi**]-*Aurora* [Spiru Dumitriu], *George* [Panait Ghenciu și Spiru Dumitriu în indiviziune cu G.B. Ghenciu], *Ialomița* (Panait Ghenciu), *Mureș* (P. Ghenciu și Sp. Dumitriu); *Doc plutitor* (Șantierul *Danubiul*). Totodată, la Brăila erau înscrise 7 vapoare de marfă, aparținând Serviciului Maritim Român (*Bucegi, București, Carpați, Constanța, Dobrogea, Oituz și Iași*).

După număr, în fruntea armatorilor, se află la societăți: SRD. Societate de Navigație - 57 șleपुरi, 27 tancuri, 4 elevatoare, 1 atelier plutitor, 4 pontoane, 14 remorchere, 5 șalupe și 2 vase de călători; SND - Societatea de Navigație Danubiană, sub pavilion francez-59 șleपुरi, 1 ponton, 11 tancuri și 12 remorchere; „Dunărea” Brăila, Societate de Navigațiune - 22 șleपुरi, 1 tanc, 2 vase de călători, 5 remorchere și 1 vas-tanc; Companie Continentale d' Importation, Anvers, sub pavilion belgian - 21 șleपुरi, 4 tancuri, 2 remorchere și 2 elevatoare; Embiricos M. 7

Co. București - 2 șlepuri, 6 elevatoare și 1 remorcher; Fabrica de Ciment „I.G. Cantacuzino” - 4 ceamuri și 2 remorchere **iar la proprietari particulari:** Spiru Dumitriu cu 20 ceamuri, 2 tancuri, 3 drăgi și 5 remorchere; Petre Ghenciu cu 17 ceamuri, 2 tancuri, 3 drăgi și 5 remorchere; Daniel Mihail cu 4 șlepuri, 10 ceamuri și 3 remorchere; Draculis A. cu 10 elevatoare și 3 remorchere; Portolo Gh. cu 2 elevatoare și 8 remorchere; E. Sassonoff cu 7 șlepuri și 1 remorcher; Levendi S. cu 7 șlepuri și 1 remorcher; Levendi T. cu 7 șlepuri și 1 remorcher; Farber W. cu 7 șlepuri; Galați N. cu 6 elevatoare și 1 remorcher; Moștenitorii S. Poulopol - 7 șlepuri și Wexler A. cu 5 șlepuri.

Materialul flotant al Administrației Docurilor Brăila: *bacul B.D.B. No.1* (construit 1885, Zürich, încarcă 50 tone), *remorcherul cu elice Docuri Brăila* (1894, Budapesta, HP 100, viteză 14 km/ h), *Draga Docuri* (1895, Mannheim Beruth, HP 100, debit 100 mc pe oră), elevatoarele cu consum de păcură *Docuri Brăila A* (1906, debit 150 tone pe oră, cântar 1200 kg), *Docuri Brăila B.* (1903, instalație complet demontată, existând numai pontonul), *Docuri Brăila No.1* (1906, Braunschweig-Germania, HP 60, debit 120 tone pe oră, cântar 1200 kg), *Docuri Brăila No.2* (1906, Budapesta, HP 50, debit 120 tone pe oră, cântar 1200 kg), *Docuri Brăila No.3* (idem), *Docuri Brăila No.4* (idem), *Docuri Brăila No.5* (idem); macaraua *Titan* (1888, instalație demontată, existând numai pontonul).

C. Muncitorimea portuară

Decăderea portului de cereale care a fost Brăila s-a datorat ridicării Constanței, reformei agrare din 1921, care a desființat marea proprietate funciară, dar și pretențiilor hamalilor, care cereau prețuri foarte mari. Dar asta este o altă poveste. De aceea, am inclus-o separat la ANEXĂ.

Dezvoltarea rapidă a portului a determinat apariția muncitorimii la Brăila, care a luptat pentru salarizare și condiții de muncă mai bune. Începutul l-a reprezentat greva ciurarilor, din 1868, a celor care separau cerealele de impurități. Acțiunile muncitorești au culminat cu greva din anul 1910, condusă de Ștefan Gheorghiu, Ștefan Grigoriu și Panait Istrati, pentru înlăturarea carnetelor de muncă și a vâtafilor, la care au participat, prin ralierea altor lucrători din Brăila, circa 10000 de muncitori.

D I, 252, 253, 254, 258, **10 sept. 1868, greva ciurarilor din portul Brăila.** Au fost reținuți 8 ciurari, Gheorghe Dima, Negoită Brătulescu, Stan Sava, Gheorghe Ioanide, David Spaniolu, Dumitrache Neacșu, Ioniță Ștefan și Petcu Tănase, *culpabili în fapt de rebeliune*: poprirea poștei de la dl. Anton Sgardele, agresiune împotriva polițaiului urbei și rezistență înaintea agenților. [N. I. Mocioiu, *O grevă în portul Brăila în anul 1868, Revista Arhivelor*, nr.1/1960]

D I, 466 - **19 febr. 1910**: întrunirea a peste 600 de muncitori din port la sediul sindicatului din str. Ștefan cel Mare, colț cu Piața Carantinei (o placă comemorativă evocă evenimentul), la care au vorbit Ștefan Grigoriu și Gh. Cristescu - greva conducătorilor - împotriva introducerii carnetelor de către căpitănie, în care erau trecute pedepsele aplicabile muncitorilor, care au fost înlocuite cu altele, numai cu două file, în care se prevedea doar identitatea. Gh. Cristescu laudă spiritul de unire și organizare a sindicaliştilor, învingători, pe care-l va elogia și la București. Va cere căpităniei portului ca *muncitorii ce au lucrat în aceste zile când ei au stat și sunt considerați de trădători să nu fie primiți la muncă și să amenințe chiar că nu vor lucra dacă aceștia nu vor fi respinși de la muncă.*

D I, 467 - **11 martie 1910**: Întrunirea a peste 400 de muncitori la sediul sindicatului din str. Ștefan cel Mare. Vorbitori: Ștefan Grigoriu și Panait Istrati. Memoriu adresat d-lui inspector general al porturilor Galați pentru încălcarea prețurilor

stabilite la muncile din docuri și la scânduri de către Căpitănia portului de la 6 la 5 lei. Măsuri împotriva intenției vâtafilor de a se constitui în societăți cu câte 25 de căruțe, care să practice prețuri mai scăzute. Dacă hamalii, constituiți în sindicat, nu se vor lăsa ademeniți, nu se vor putea transporta sacii de cereale din căruțe în vapoare. Ei vor beneficia și de sprijinul docherilor din străinătate care vor refuza să descarce vapoarele care nu sunt încărcate de sindicaliști.

D I, 480 - **6 mai 1913, grevă generală.** *În docuri se lucrează cu soldați, lucrători străini și muncitori din alte părți. Portul nu lucrează, aflându-se în grevă atât hamalii cât și căruțașii [...] S-au solidarizat cu hotărârea sindicatului, refuzând a veni la lucru: fabrica Isbânda, Prima Rizerie, fabrica „Orient” de făină (numai căruțașii nu lucrează), fabrica de făină Galița-to, Rizeria-port (numai muncitorii plătiți cu ziua sunt în grevă), fabrica de făină Valeriano Lichiardopol (se abțin de la lucru numai căruțașii), fabrica de paste Ambatis-port.*

D I, 489 - **2 august 1915.** Raport prefectură către Min. de Interne: *Căruțașii și hamalii din port, față de augmentarea prețurilor cerealelor, au cerut să li se mărească și lor prețul la încărcare cu 2 lei la vagon, pe care, neobținându-l astăzi dimineață, au declarat grevă generală. Până în prezent nu s-a provocat nicio neorânduială.*

D I, 160, 161 și 162 - **20 și 21 iunie 1929** - revendicări sindicale

- Inspectorul general Jelea din Ministerul Muncii aplanază conflictul dintre docheri și firma „Watson & Youell”, obligată să plătească muncitorilor o diferență de 50000 lei, reținuți din efectuarea unor munci.

- 100 de muncitori docheri – secția cărbuni și manufactură, întruniți la Casa Poporului, sunt îndemnați să fie solidari, să se înscrie în sindicate și în Partidul Social-Democrat, partidul de clasă al muncitorilor și al apărătorilor intereselor lor. Sunt aduse

elogii deputaților socialiști Mirescu și Fluieraș care au intervenit la autorități.

- Adunarea la Casa Poporului a 120 de membri ai Sindicatului muncitorilor manuali, informați de triumful muncitorilor la Curtea de apel din Galați, care fuseseră condamnați de Tribunalul Brăila. Stoica Mihalcea propune numirea unei comisii care să întocmească un regulament al muncii, în conformitate cu hotărârea Congresului Uniunii Porturilor, Constanța, 1928 și întocmirea unui tabel cu toți muncitorii manuali recunoscuți pentru a fi înaintat Căpităniei și Inspectoratului muncii. Se mai propune ca o delegație a muncitorilor manuali să înceapă tratative cu comercianții și autoritățile de resort în vederea încheierea noilor contracte de muncă pentru campania de lucru a noii recolte.

D II, 48 - **27 sept. 1922**: Solicitarea directorului docurilor, P. Demetriad, către Prefectură de a se interveni la Ministerul Muncii pentru reglementarea conflictului dintre muncitorii docheri secția manufactură, coloniale etc., declanșat la 1 aprilie, care au acordat ultimatum până la 2 octombrie: intențiunile lor sunt de a provoca prin grevă pasivă stagnarea cu totul a traficului din docuri și poate din port.

D II, 50 și 51 - **26 mai și 4 iunie 1923**: La solicitarea Prefecturii de a se utiliza soldații la munca din port în locul muncitorilor greviști, Ministerul de Război nu aprobă ca soldații să înlocuiască pe muncitori, ci doar să mențină ordinea.

D II, 73 - **7 nov. 1924**: În localul propriu al Casei Poporului, str. Galați nr. 68, unde se află și sindicatele lucrătorilor manuali, căruțași, docheri și tăvălucari, Uniunea muncitorilor manuali din porturile României a înființat un dispensar medical intitulat „Casa de boală a sindicatului muncitorilor”, unde „au a se bucura de căutare medicală în cazurile eventuale 1000 căruțași, 1000 manuali, 150 docheri și 180 tăvălucari.

D II, 78 - **24 martie 1925**: În Casa Muncitorească / Poporului (Galați 68), Partidul Socialist a înființat o școală de

adulți care predă noțiuni elementare de franceză, limbă română și științe naturale. A scos și distribuit 2000 de manifeste prin care îndemna populația orașului, muncitorii din oraș și comuna Brăilița să se înscrie în acest partid. Între capii partidului se află Nae Vasilescu, Lazăr Măglaș(u) și Stoica Mihalcea.

Dosar 36/1925, fond Poliția Port. Următoarele asociații muncitorești își țin adunările în port: 1) muncitorii manuali la cârciuma-restaurant a d-lui Lazăr Costea, unde-și are biroul delegatul muncitorilor în repartizarea muncii în Port; 2) muncitorii căruțași la ospătăria dlui Dionise Miliarezis; 3) muncitorii rujari la cârciuma-ospătărie Dorizas, unde este și tabloul de împărțire a muncii.

D II, 93 - **12 aug. 1926**: o întrunire a marinarilor brăileni discută despre majorarea salariilor cu 50% față de scumpetea excesivă a traiului, constituirea unui sindicat care să facă parte din Uniunea muncitorilor din porturi, afiliat Internaționalei a II-a din Amsterdam, și formarea unui fond de ajutorare.

D II, 94 - **sept. 1926**: memoriul a 12 fochiști și manipulanți de la elevatoarele nr. 1, 2, 3 și 4 ai Soc. SRD se adresează Sindicatului muncitorilor elevatoriști din Brăila cu privire la concedierea lor arbitrară de către patroni.

D II, 115 - **4 aug. 1927**: Căpitania portului informează prim-procurorul Tribunalului județean cu privire la greva docherilor din 6 iunie inițiată ilegal de delegații sindicatelor docheri manuali și ai sind. „Dreptatea”, ca și Uniunea muncitorilor, președinte Stoica Mihalcea, refuzând efectuarea descărcării vaporului „Zingara” sub prețul stabilit în contractul colectiv de muncă, cerând sancționarea inițiatorilor și a sindicatelor, deoarece astfel de „greve pot periclita la un moment dat însăși viața economică a țării”.

D II, 117 - **1 oct. 1927**: Moara Violattos anunță Inspectoratului regional al muncii Brăila greva căruțașilor și lucrătorilor manuali, neputând descărca șlepurile de grâne. Solicită lucrătorii necesari și plata lucrătorilor la prețurile vechi.

D II, 129 - **18 iunie 1928**: Serviciul special de siguranță semnalează propaganda printre căruțași și hamali a foștilor conducători ai Uniunii de transport, Stoica Mihalcea și Lazăr Măglașu, destituiți datorită mănuirii fondurilor, pentru „sabotarea muncii sub pretextul că au muncit aiurea” în scopul revizuirii prețurilor, promițând ajutorul Uniunii.

D II, 133 - **20 iulie 1928**: muncitorii manuali chemați a descărca căruțele și a transporta marfa (orz) la vaporul „Siret” au solicitat o majorare a prețului cu 50% sub pretext că este sărbătoarea Sf. Ilie, Casa „Dan export” fiind nevoită să depoziteze marfa pe dană. Refuzând lucrul, au plecat la Casa poporului, așteptați fiind de Stoica Mihalcea și Lazăr Măglașu, conducătorii lor. Nemulțumiți de sentința de arbitraj din 1927, vor să se revină la contractele colective din 1926.

D II - **24 iulie 1928**: Căpitănia portului solicită prefecturii, în cazul declarării grevei, intervenția la garnizoana locală pentru „a li se puie la dispoziție, la cerere, trupe pentru menținerea măsurilor de ordine ce se vor lua și (...) soldați pentru efectuarea muncilor urgente”, *dat fiind că portul Brăila, pe lângă că deservește o bogată regiune agricolă, servește mai ales de scurgere aproape pentru toate produsele agricole ale țării, o întrerupere a activității lui pe lângă pagubele locale ce ar produce, ar influența în rău și asupra economiei generale a țării.*

D II, 146 - **21 dec. 1928**: Se semnalează intensificarea propagandei comuniste în rândurile muncitorilor din port.

29 oct. **1929**, ziarul „Fulgerul” relatează conflictul de muncă al muncitorilor rujari, care „înghit cantități enorme de praf în fundul hambarelor, efectuând munca cea mai grozavă, scoborându-se în pântecel vapoarelor” în urma tăierii costului unei ore suplimentare cu 100 lei (de la 150 la 50 lei).

D II, 187, Notă informativă a Siguranței, sărbătorirea zilei de **1 mai 1930**. Sindicatele amsterdamiste, întrunire publică la Casa Poporului sub auspiciile Partidului Social Democrat.

Sindicatul muncitorilor căruțași compus din circa 800 membri și o parte însemnată de muncitori manuali și elevatoriști nu au participat la întrunire și au lucrat în port, primind un supliment de plată cu 50% peste prețurile fixate. (...) *Dacă pretențiile muncitorilor din port nu vor fi luate în considerație de cei în drept, conducătorii își vor lua răspunderea de cele ce urmează să se întâmple.*

Dosar nr. 65/1931, Fond Poliție:

1) 22 apr. - Sindicatul muncitorilor manuali/hamali. Conflict de muncă: *Cerem dreptate. Cerem să ni se dea de muncă, să nu mai fim exploatați, să ni se facă dreptate, să nu se speculeze munca.*

2) 22 iunie - Adunarea generală extraordinară a muncitorilor căruțași de la Casa Poporului: orice transport de cereale să se facă numai de cetele care sunt la rând.

3) 7 iunie - Regulamentul de muncă al muncitorilor ru-jari (62 la număr) pentru anul 1931-1932: repartizarea muncii la rând, acordarea de ajutoare bolnavilor, bătrânilor sau în caz de deces.

4) Contractul între Sindicatul muncitorilor elevatoriști și comercianții de cereale (Banca de Agricultură și Export cu elevatoarele *Speranța* și *1387*, Banca Dunărea Românească cu elevatoarele *Doc A* și *Uniunea II*, Societatea austriacă DDSG cu elevatorul *SVA 9*, Casa exportatoare Louis Dreyfus cu elevatoarele *Luis*, *Charles* și *Jean Floras*, Casele exportatoare Sasonoff, Bunge și F. Grupper cu orice elevator va avea închiriat sau cumpărat, Casa exportatoare Levenson cu elevatorul *Neli*, Casa armatoare Embericos cu elevatoarele *Arne*, *Andros*, *Dunavis*, *Lameron*, *Portolo nr. 3* și *Cortion*, Casa armatoare Portolo cu elevatoarele *Calafat* și *Corabia*, Casa armatoare Valerianos cu elevatorul *Uniunea nr. 9* și Casa armatoare Draculis cu elevatoarele *Uniunea nr. 6* și *Poseidon*, în total 20 de elevatoare, pentru perioada 1 iulie 1931 - 1 iulie 1932) prevede programul

de lucru, prețul per vagon și plata orelor suplimentare până la 50% noaptea și sărbătorile legale.

5) Contractul între Societatea Română de Navigație pe Dunăre (SRD) cu elevatoarele *SRD 1, 2, 3, 4*; Compania Continentală de Export SA cu elevatoarele *Sombre* și *Meno* și André Dracoulis cu elevatoarele *Traki, Kristi, Ecatonbir, Zeno* și *Portolo 1* și Asociația muncitorilor Elevatoriști din portul Brăila și Gruparea „Anton Vasiliu și Niță Ion” (în total 11 elevatoare) pentru perioada 15 iunie 1931 – 15 iunie 1932 în conformitate cu Legea pentru organizarea muncii în porturi din 1931: amenzi de 5000-50000 lei pentru angajarea muncii direct sau indirect prin vătafi (antreprenori); munca prin rotație și plata la locul de muncă.

D II, 219 - **10 iunie 1932**: Raportul prefecturii - Din luna dec. 1931, încetând aproape complet orice activitate în portul Brăila, șomează un număr de 2000 de muncitori, susținători de familie. Remedierea situației „nu poate veni decât de la începerea activității din port, care nu este posibilă decât din august”.

D II, 261 - 23 febr. **1934**: Asociația marinarilor comerciali români din Brăila solicită concursul Primăriei pentru reușita primului Congres general al marinarilor în perioada 30 iulie - 1 august, care urma să se desfășoare la Brăila. Transportatori ai bogățiilor solului nostru, marinarii sunt vitregiți prin legi aparte și organe speciale. *Pe lângă că sunt bătuți de valurile nemiloase a(le) apelor și ale mediului în care trăiesc, au fost uitați de legi și legiuitori, lăsând marinarii români să șomeze, în timp ce vasele românești sunt acaparate de străini cu pașaport.*

D II, 272: **Memoriul Sindicatului muncitorilor căruțași din 2 iulie 1934**. Având în vedere

„lipsa muncii” ce dăinuiește încă din 1933, scumpirea articolelor strict necesare (*în special furajele necesare întreținerii cailor noștri s-au scumpit cu sută la sută*), câștigul lunar de 150-200 lei maxim, văzându-se amenințați a pieri de foame

1056 căruțasi cu familiile și vitele noastre, solicită Inspectoratul regional al muncii să li se dea munca ce altădată o munceau ei, căruțașii (manevra vagoanelor cu brațele ș. a.), mai ales că la încheierea contractului de muncă au scăzut prețul muncilor dintre magazii cu 125 lei de vagon, cu scopul ca aceste munci să le facă ei.

D II, 277: Conflicte de muncă în port la nivelul anului 1934, soluționate definitiv sau aflate în curs de soluționare: comercianții și exportatorii de lemne cu muncitorii robagii (data începerii conflictului - 21 sept. 1933; patronii de elevatoare cu personalul tehnic de pe elevatoare - 9 oct. 1933; muncitorii elevatoriști cu proprietarii de elevatoare din portul Brăila - 11 mai 1934; depozitarii de lemne, piatră, nisip etc. cu muncitorii robagii - 11 mai 1934; muncitorii ciurari cu firma „Frații Heilpern” din portul Brăila - 22 iunie 1934; muncitorii lopătari cu casele comerciale de cereale - 22 iunie 1934.

D II, 280 - 19 martie 1935: protestul a trei elevatoriști împotriva abuzurilor vâtafilor puși să le supravegheze activitatea.

D I, 282 - 28 mai 1935: adresa Inspectoratului regional al muncii către Prefectură - Există 2735 muncitori permanenți, a căror situație este cât se poate de precară din cauza stagnării muncii în port și care se accentuează din ce în ce mai mult până ce vor începe manipulările noii recolte și al căror câștig este cu mult sub standardul de viață.

D II, 297 - 11 iunie 1936, condiții grele de muncă ale muncitorilor elevatoriști: 12% bolnavi de tuberculoză.

D II, 345 - 23 febr. 1940, Memoriul Breslei marinarilor din ținutul Dunărea de Jos către Inspectoratul muncii, cuprinzând revendicările personalului navigant: față de scumpirea excesivă a vieții, se solicită un salariu care să poată acoperi valul de scumpete, relevându-se câștigurile fabuloase ale armatorilor. Ca urmare, 485 de marinari declanșează un conflict colectiv de

muncă, cu proprietarii închirietori de vase și agenții de vapoare (D II, 354 - 23 august 1940).

D II, 357 - **3 dec. 1940**: revendicările muncitorilor lo-pătari nemulțumiți de condițiile și remunerația muncii stabilite prin noul contract colectiv de muncă din 17 nov. 1940. Față de munca extenuantă prestată și standardul de viață cu mult mai ridicat decât posibilitățile acestora, cer noi condiții de lucru și de salarizare, ca și majorarea cu indexul de scumpete pe termen de 6 luni.

D II, 364 - **14 mai 1941**: Raport către Min. Muncii - Nemulțumiri în rândul muncitorilor din port pe tema lipsei și scumpetei crescânde și că muncitorii își procură cu greu alimentele. Subinspectoratul muncii a rezolvat 4 conflicte de muncă în lunile aprilie - mai, obținându-se sporuri salariale între 34 și 80%. Pentru alimentația muncitorilor, se solicită Institutului co-operației ca prin cooperativa locală să asigure aprovizionarea, plata asigurându-se de către biroul muncii din port, care ar face reținerile cuvenite; ca și înființarea a 2 cantine muncitorești în port din sumele existente la Min. Muncii. **Se amintește de propaganda antigermană, cercetată de Chestura poliției.**

D II, 370 - **iulie 1941**: Memoriul unui grup de muncitori portuari către Prefectură privind aprovizionarea muncitorilor cu articole de primă necesitate și obligația întreprinderilor în timp de război de a le procura și distribui acestora. Neavând un singur patron, decretul-lege nu e respectat și cei 3000 de muncitori se aprovizionează singuri, negăsind articolele de primă necesitate iar în caz de găsim le plătesc cu 50% mai mult decât cei aprovizionați prin întreprinderi.

Categorii (Fond Comisia muncii din portul Brăila, dosar 13/1935, f. 198-201; Dosar 104/1935, Fond Poliție)

Muncitorii **căruțași** transportă sacii cu cereale cu căruțele de la magazii, vagoane, șlepuri, vapoare în oraș și viceversa;

Muncitorii **manuali** umplu sacii cu cereale, îi cântăresc

și îi cară la căruțe și de la căruțe la magazii, vagoane, șlepuri și vapoare;

Muncitorii **elevatoriști** lucrează în hambarele șlepurilor și vapoarelor împingând (trăgând) cerealele în jurul gabiei elevatorului, de unde pe cale mecanică sunt transportate în șlepuri și vapoare;

Muncitorii **docheri** lucrează la descărcarea vapoarelor sosite cu mărfuri generale, cărbuni și încărcarea cherestelei de pe teren în vapoare, precum și în stivuirea secarei și turtelor oleaginoase;

Muncitorii **rujari** lucrează în hambarele vapoarelor și șlepurilor ce încarcă cereale cu elevatorul sau de la mal cu muncitorii manuali, arimând (aranjând) cerealele ca să nu se producă goluri care ar fi periculoase în timpul navigației;

Muncitorii **secăreni** strâng sacii de la muncitorii manuali, făcându-i legături de câte 10 saci, pe care îi cară afară din vapor, dându-i în primire muncitorilor căruțași;

Muncitorii **tăvălucari** transportă fierul din incinta docurilor pentru Uzina Goldenberg & Fiii (fost I.M.D., fost Laminoarul II, fost... - n.n.), precum și mărfurile generale și piese grele în oraș;

Muncitorii **lopătari** lopătează cerealele în magazii, arioae sau șlepuri pentru condiționare și aerisire;

Muncitorii **ciurari** ciuruie cerealele ce conțin corpuri străine în magazii sau arioae;

Muncitorii **lopătari diverși** lucrează la măturatul cerealelor de pe cheu, la aranjatul și mutatul ciurului pe vapor sau șlep, precum și măturatul cerealelor de pe coverta șlepurilor și vapoarelor;

Muncitorii **robagii** descarcă ceamurile cu lemne, piatră, pământ, nisip etc., stivuindu-le pe teren.

Toți lucrau organizați în poște.

Din punctul de vedere al Comisiei muncii, toți erau muncitori, dar, dat fiind specificul muncii/specializării, toate aceste

meserii aveau propriul sindicat. Sunt considerate munci asemănătoare sau apropiate:

- a) muncitorii căruțași cu manuali;
- b) muncitorii căruțași cu tăvălucarii docheri;
- c) muncitorii docheri cu manuali;
- d) muncitorii rujari cu elevatoriști;
- e) muncitorii lopătari cu lopătari diverși, secăreni și ciurari.

Acestora, decizia Comisiei muncii din 16 martie 1935, le mai adaugă **muncitori contravenienți (șmecheri)**, care stau în cârciumi sau cafenele atunci când echipa lor este la rând (la muncă) și lucrează prin **muncitori flotanți interpuși (ciolane sau înlocuitori)**.

O altă clasificare aflăm în **Istoricul mișcărilor muncitorești din portul Brăila** de Victor Mihăescu, șeful comisariatului de poliție al portului Brăila, 1930, *Dunărea* - Institutul de Arte Grafice, str. N.V. Perlea (azi, Brașoveni), nr. 34, p. 8-14.

Muncitorii întrebuințați la manipularea cerealelor erau împărțiți în două categorii:

1) **de apă**, din care făceau parte toți aceia care scoteau marfa cu sacii în spinare din șlepuri și alte vase și o turnau în vapoare. Aceștia îndeplineau munca pe care o face azi elevatorul. Munca aceasta era organizată pe poște. Fiecare **poștă** se compunea dintr-un **chiligiu**, adică omul care măsură; un **bănicer**, cel care turna sacul; doi **ridicători**, care ridicau sacul de jos pe umărul hamalului, și patru-cinci **cărători**. Măsura de greutate era **granta**, care avea o sută de banițe, având ca diviziune **talia**, care, la rândul ei, era egală cu zece banițe. O poștă putea să lucreze pe zi până la 60 grante, echivalente cu o sută de tone.

2) **de uscat**, din care făceau parte toți cei ce lucrau la mal. Aceștia se subîmpărțeau în **chiligii**, oameni care cărau cu chila, luând sacii încărcăți din căruța de pe mal și îi descărcau în vapor, și **vagonari**, oameni ce cărau de la vagoane. [O chilă avea

30 de banițe și o baniță între 14-16 kg, după greutatea mărții. Se căra cu sacii, fiecare sac având 3 banițe iar o căruță lua 10 saci. Căruțașul era obligat să aibă sacii lui pentru transport, în stare bună, ca să nu curgă marfa din ei când o scoteau din caic pentru a o duce la moară, operațiune ce se făcea de către hamali, în număr de șapte la poștă și doi ridicători.] Poștele de căruțe erau din deal (de la Obor sau magaziiile din oraș) și se compuneau din 16 căruțe, și din vale, de la magaziiile din port, având numai 4-5 căruțe. Fiecare poștă de căruță era servită de 5-6 hamali. Vagonarii descărcau marfa din căruțele încărcate/ din vagoanele de pe linie/de la magazii, aceasta fiind munca cea mai grea. Tot printre muncitorii de uscat se numărau și **ciurarii**, o specialitate de muncitori de mal, care condiționau sau vânturau marfa depozitată pe chei, provenită din vagoane, de la magazii sau de la carele țărănești, astfel că pe vapor nu se vărsa decât marfă curată. Operațiunea aceasta se făcea printr-un ciur. **La fiecare ciur lucra un ciurar (15 lei pe zi) și doi podovaci sau băniceri (5-6 lei pe zi)**, care ridicau marfa cu banița din grămadă și o turnau în ciur pentru ales.

O descriere a muncii este mai grăitoare decât definițiile de mai sus și chiar decât imaginea de album de la sfârșitul cărții. „Cârduri de mici căruțe, al căror jug înalt seamănă cu un cerc de butoi, se strâng în jurul vagoanelor. Toată munca se face cu brațele oamenilor. **Cei două mii cinci sute de căruțași ai Brăilei abia ajung** (subl. ns). Organizați în coloane și în echipe, sub supravegherea magazinerilor și sub comanda vâtafilor, descarcă vagoanele. Acum e momentul când hamalii, acești muncitori prodigioși, intră în scenă și când exportatorul operează amestecul de grâne. V-ați aștepta să asistați la o transbordare obișnuită, vulgară, și iată un galop de acrobați. Căruțele s-au aranjat înaintea gurilor calei vaporului: hamalii își potrivesc fiecare sacul lor de o sută de kilograme și, cu spatele îndoit sub această greutate înfricoșătoare, ei aleargă în lungul unei scânduri a cărei elasti-

citatie tipă. Ajunși la capătul extrem, cu aceeași scurtă mișcare de umăr, ca dansatorul care se mândrește și ca lăutarul care bate tactul, ei golesc cele o sută de kilograme în cala căscată și coboară pentru a se urca iarăși” (André Bellessort, *La Roumanie contemporaine*, Paris, 1905).

D I, 210 - 7 apr. 1932: numărul muncitorilor portuari autorizați, fixați de Comisiunea muncii: 1000 căruțași, reprezentați de Voinea Ion și Oprea Mihalache, un căruțaș necâștigând mai mult de 22-23000 anual; 700 manuali, reprezentați de Dumitrache Licea și Vasile Tudorache; 350 elevatoriști, reprezentați de Ion Tâmplaru și Dumitru Rahoveanu; 90 rujari, reprezentați de Dragomir Vasile; 30 secăreni, reprezentați de Ionică Sterea și Nicolae Constantin și 160 docheri, reprezentați de Sarchis Botoșeneanu, Gh. Bălțeanu, Vasile Patrascu, Vasile Jinga, Voinea Teodorescu și Iani Nicu Caspiroschi.

În **1934**, existau (Dosar 104/1935, Fond Poliție):

- Muncitori căruțași în număr de 1009, câștig lei 24 pe zi de muncitor;

- Muncitori manuali, 738 - 42 lei pe zi;
- Muncitori elevatoriști, 460 - 49 lei pe zi;
- Muncitori docheri, 270 - 78 lei pe zi;
- Muncitori rujari, 117 - 65 lei pe zi ;
- Muncitori secăreni, 30 - 22 lei pe zi;
- Muncitori lopătari, 50 - 39 lei pe zi;
- Muncitori ciurari, 16 - 47 lei pe zi;
- Muncitori robagii, 23 - 25 lei pe zi.

Peste doi ani, în **1936**, situația era următoarea:

- Muncitori căruțași în număr de 900, câștig lei 32 pe zi de muncitor;

- Muncitori manuali, 693 - 65 lei pe zi;
- Muncitori elevatoriști, 452 - 69 lei pe zi;
- Muncitori docheri, 287 - 43 lei pe zi;

- Muncitori rujari, 119 - 137 lei pe zi ;
- Muncitori secăreni, 30 - 43 lei pe zi;
- Muncitori lopătari, 90 - 52 lei pe zi;
- lopătărese, 60 - 14 lei pe zi
- Muncitori ciurari, 10 - 41 lei pe zi;
- Muncitori robagii, 101 - 43 lei pe zi;
- Muncitori tăvălucari doc, 29 - 105 lei pe zi

Plata pentru munca prestată se va calcula după pescajul (scara de încărcământ) a vaporului sau a șlepuului, manifestul vamal (cantități în acte), capacitatea hambarului sau numărul sacilor.

Meserii noi, menționate în denumirea unor sindicate:

Sindicatul Tăvălucari și **Autocamioneri** Brăila

Sindicatul **vânătorilor de pește**, Franceză nr. 14

Sindicatul muncitorilor **docheri, manufacturiști, scândurari și stivari** din portul Brăila, Galați nr. 68

Vătafi de hamali; muncitori hamali; hamali

Hamal - muncitor care transportă poveri (în porturi și în gări). Din tc *hamāl*

Vătaf - persoană având sub ordinele sale un anumit număr de oameni; conducător; șef. Din ucr. *vataha*, pol. *wataha*; bg. *vatah*

Comisionari și negocianți. Comisionar, comisionari (90) - persoană care tratează afaceri comerciale în numele său, dar pe socoteala altei persoane, în schimbul unui beneficiu. Din fr. *commissionnaire*.

Categoriile muncitorilor portuari din Brăila, după apartenența sindicală

D II, 57 - dec. 1923: Organizații profesionale recunoscute de autorități în baza Legii sindicatelor din 1921: Sindicatul asistenților de cereale (Fața portului 27), Sind. muncito-

rilor manuali, Sind. Muncitorilor căruțași și Sind. muncitorilor docheri și manufacturiști, scândurari și stivari (Str. Galați 68), tustrele afiliate la Uniunea muncitorilor manuali și căruțași din porturile României [D II, 68, 5 iulie 1924: Stoica Mihalcea și Lazăr Măglasu, în calitate de președinte și secretar al Uniunii au fost delegați de către Comitetul Central al Uniunii să ia parte la Congresul internațional al porturilor din zilele 7-12 august 1924 de la Hamburg], Asociația mecanicilor din navigația maritimă și fluvială română (Roșiorilor 393), Sind. marinarilor (N. V. Perlea, 13 - azi Brașoveni), Sindicatul cerealiștilor (Golești 2), Sind. muncitorilor manuali de la elevatoarele din port (Galați 2), Sindicatul muncitorilor tăvălucari cu boi (str. Fața Portului nr. 3), Sind. lucrătorilor docheri din comuna Atârnați-Brăila (Traian 133), Sind. „Carpați” și „Balcani” al specialiștilor de la elevatoarele din port (Spitalului Vechi 1).

D II, 108 - 23 mai 1927: lista sind. profesionale întocmită de Inspectoratul regional al muncii Brăila: Asistenților de cereale (Misitiilor 27), Muncitorilor manuali (Galați 68), Muncitorilor căruțași (idem), Tăvălucari cu boi (idem), Personal elevatoare (idem), Muncitori rujari (idem), Specialiști elevatoare „Carpați-Balcani” (idem), Docheri „Dreptatea „Atârnați” (Minerva 35), Asociația sindicatul marinarilor (Roșiori 405), Asociația mecanicilor din navigația maritimă și fluvială (contopită cu asociația marinarilor), Cerealiștilor (Galați 2), Muncitori manuali elevatoare (Carol 368), „Progresul” - docheri (Prelungirea Griviței 55), Sf. Dumitru, Societate ajutor mutual al funcționarilor comerciali cereale și asistenți (Misitiilor 7), „Oituz” - Muncitori rujari (Împ. Traian 37), Docheri-Manufact.-Cărbunari-Stivari etc. „Dreptatea” (idem), Tăvălucari cu boi și autocamionieri (idem), Uniunea muncitorilor portuari români (idem).

(D I, 184): Conform raportului Inspectoratului regional al muncii Brăila, **29 iulie 1930**, la Căpitănia portului erau înscrși 2005 muncitori și cca 200 flotanți:

Elevatoriști, 3 părți: Sindicatul muncitorilor elevatoriști port, având ca delegat pe Anton Vasiliu, 180 membri; Sindicatul național al muncitorilor elevatoriști din raza docurilor, președinte Luca Marin, 50 membri; Gruparea muncitorilor elevatoriști port, delegați Ion Tîmplaru și Dumitru Racoveanu, 120 membri.

Rujari, 3 grupe: Stoica Mihalcea, 67 membri; Luca Marin, 25 membri; Dragomir Vasile, 50 membri.

Căruțași, Gh. Pavel, 400 membri, din care 70 înregistrați la Căpitănie.

Manuali, două sindicate: Sindicatul muncitorilor manuali port, Ilie Chiriac și Roman Ion, 607 membri; Sindicatul muncitorilor manuali doc, Dumitru Pletea, 80 membri.

Scândurari, Stancu Neculai, 38 membri.

Șefii de manipulație elevatoristă, Petrache Rădulescu, 20 membri

Docheri, 3 echipe: Echipa muncitorilor docheri, Sarchis Botoșeneanu, 40 membri; Sindicatul muncitorilor docheri „Independent”, Gheorghe Bălțeanu, 35 membri; Sindicatul muncitorilor docheri „Dreptatea”, Vasile Jincă, 30 membri.

Secăreni, Ionică Sterea, 97 membri

Lopătari, Axente Cârlan, 166 membri

D II, 205 - 19 febr. 1932: Sindicatele profesionale recunoscute juridic din zona portuară:

Sindicatul muncitorilor tăvălucari cu boi (str. Portului nr. 37), Sind. mc. căruțași(idem), Sind. mc. manuali (idem), Sind. mc. docheri și manufacturiști, scândurari și stivari (idem), Sind. asistenților de cereale (Misitiilor 34), Asociația mecanicilor din navigația maritimă și fluvială română (Roșiorilor 393), Sind. marinarilor (N. V. Perlea-azi Brașoveni), Sindicatul cerealiștilor (Golești 2), Sind. muncitorilor manuali de la elevatoare din port (Galați 2), Sind. „Dreptatea” al lucrătorilor docheri din comuna Atârnați-Brăila (Traian 113), Sind. „Carpați” și „Balcani” al specialiștilor de la elevatoarele din port (Spitalului Vechi 1),

Sind. „Progresul” al lucrătorilor docheri, Sind. personalului de pe elevatoare (Galați 66), Sind. mc. rujari (Fața portului 14), Sind. specialistilor rujari „Oituz” (Împăratul Traian 44), Sind. mc. elevatoriști din port (Carol 368), Sind. mc. manuali cerealiști (Prelungirea Griviței 55), Sind. mijlocitorilor din port, Sind. mc. docheri „Independența” (Plevna 351), Sind. național al muncitorilor elevatoriști din raza docurilor, Sind. mc. cantaragii cerealiști linie – magazii din raza portului (Misitiilor), Sind. mc. secăreni, Sind. „Asociația profesională a muncitorilor elevatoriști” din port.

Dosar 104/1935 (Fond Poliție) Decizia judecătorească nr. 167, 16 martie 1934, însoțită de Comisia muncii (Sorin Maiorescu, inspector central al muncii) din portul Brăila pentru a se limita numărul muncitorilor portuari autorizați, în consens cu delegații acestora și pentru a se institui sistemul muncii prin rotație.

Număr maxim de muncitori fixat pentru anul 1935

- căruțași.....	500
- manuali.....	500
- elevatoriști.....	450
- docheri.....	300
- rujari.....	150
- secăreni.....	30
- lopătari.....	140
- ciurari.....	15
- lopătari diverși.....	43
- tăvălucari docheri....	25 +25 căruțași
- robagii.....	150

În 17 ian. **1947**, Comisia muncii înregistra următoarea situație a muncitorilor (dosar 11/1937):

Categoria	Înscriși	Care au lucrat	Câștig mediu pe zi
Căruțași	510	510	3762
Manuali	578	517	2788
Dockerii	636	625	2260
Robagii	114	111	3284
Lopătari-siloz	65	65	310
- docuri	37	37	310
Asistenți	95	90	737
Sondatori	7	7	954
Tăvălucari	64	64	51734
Manuali-rampă gară	37	37	33398
- obor	37	37	11831
- pescărie	54	54	3861

Un muncitor portuar exemplar este dl. Ionel Pușcașu, care în interviul acordat dă viață cifrelor și clasificărilor de mai sus.

Ionel Pușcașu (n. 25 dec. 1931, Brăila, cartier Băligoși, str. Independenței nr. 159). Mama sa (m. 14 iulie 1948), de două ori văduvă, avusese 9 copii (Gligore și Neculina, din prima; Marioara, Petrica, Chivu, Gică, Tudore, din a doua; Ionel și Filofteia, dintr-a treia), numărul mare de copii fiind o caracteristică a celor nevoiași. Ultimii, născuți pe când era *lopătăreasă* în port, vor purta numele bunicului din partea mamei, Pușcașu.

Este înscris în clasa I la Școala Nr. 9, fostă pe strada Galați, colț cu Dorobanți, pe partea stângă cum mergi spre Brăilița. Obligat să care lemne și bătut cu vergeaua, părăsește („fuge”) școala după numai două săptămâni. Avea 8 ani. Este dat la stăpân. Băiat de prăvălie la Iani Grecu din Băligoși (600 lei pe an,

mâncare și îmbrăcăminte), la care stă un an. Urmează alți 4 ani la moara de urluială a lui Zainea între linia a 2-a și a 3-a; 3 ani la grădina P.C.A., din baltă, unde administrator era Ene Ștefan, vecin din Băligoși, și încă 3 la COMCAR (crescătoria de porci din Pisc / PRODALIMENT).

Între 19-21 ani, face armata: repartizat la securitate (3 ani: 20 nov.1951 - 28 oct. 1954), centrul de instrucție Turnu Măgurele, absolvă și clasele I-IV. Școala regimentară de 6 luni, sergent, comandant de grupă, șef de gardă la Merișani - Pitești (asigurând paza a două poduri CFR).

Revenit din armată la 28 oct. 1954, începe lucrul în port, la 4 nov. același an, pe care-l va părăsi la 1 apr. 1990, la pensie, după 36 ani, 3 luni și 7 zile. [La 3 febr. 1955, se va căsători cu o fată din vecini, care absolvise gimnaziul și care îl și alfabetizase, scriind literele pe pământ. 58 de ani de căsătorie, 2 copii școliți, într-o vreme în care, în cartier, urmarea liceului apărea ca o ciudățenie.] **Vechimea la pensie a fost de 45 ani, 3 luni și 7 zile**, deoarece între anii 1960-1990, a avut grupa a II-a, primind în plus 5 ani. Ajunge șef de echipă, având în grijă 1-2 nave mari, supraveghind utilajele, autostivuitoarele, magazia și zona de cale ferată aferentă. Pentru a-și menține funcția, termină 8 clase la Școala Generală Nr. 25 (cursuri compacte - 4 clase în 3 luni, în anul școlar 1976-1977), fiind promovat ca operator de dană și, mai apoi, ca operator principal. Secretar al organizației UTM, membru PMR / PCR. Membru în Comitetul Oamenilor Muncii. Ca șef de echipă, primea 10% din banii echipei; ca operator de dană avea salariul fix de 1200-1700 lei (dar era la Pano-ul de onoare!), în timp ce un simplu muncitor lua 3000 lei. După serviciu, putea efectua ore suplimentare sau când era în libere sau în concediu, pentru o zi primind 3-400 lei (!).

Sectorul exploatare port cuprindea 43 de echipe a 24 de oameni (3 schimburi a 8 oameni) cu angajați permanenți, dar și flotanți pentru manipularea lemnului pentru celuloză-via Italia și

Spania. Cheiul întreg, de la Docuri la moara Violatos, era plin cu laminate, colaci sârmă fier beton, bare de aluminiu pentru Olanda, țevi de foraj pentru SUA, pirită pentru Austria și Germania, fosfați pentru Cehia etc. Relații cu 76 țări. Nu lipsea cafeaua verde de Arabia, adusă vrac și ambalată în saci pe care scria Romania (!), via Germania.

Se lucra cu rîndul mic și cu rîndul mare, pentru schimbul II (orele 15-23), primind un spor de 50% iar pentru cel de noapte, de 100%.

Dialogul cu dl. Ionel Pușcașu îți oferă o istorie a vieții hamalilor brăileni, care, fără să fi fost roz, n-a fost nici așa de neagră, după cum o prezenta Panait Istrati. Practicau o meserie grea, dar onorabilă, nedistingându-i din masa locuitorilor, deoa-rece, atunci când plecau în oraș, la cafenea, până la ieșirea din cartier, umblau desculți, dar își duceau pantofii în basmale și prima oprire o făceau la lustragiu. Când aveau chef de glume, cereau să li se *văcsuiască direct laba piciorului*. De notorietate este imaginea hamalului de odinioară dormitând la zidul unei magazii și având înscris pe talpă : *Făr-un pol, nu mă deranja!*

Vorbim de hamali, dar acesta e termenul generic. În fapt, la viața portuară participau următoarele categorii de muncitori (care se distingeau după panglica de la basma: roșie, galbenă sau verde): **manuali** - umpleau sacii cu cereale și îi cărau la căruțe iar de la căruțe la magazii, șlepuri și vagoane; **docheri** - lucrau la descărcarea vapoarelor sosite cu mărfuri generale, cărbuni și încărcarea cherestelei de pe teren în vapoare, precum și stivuirea turtelor oleaginoase; **rujari** - ce aranjau/arimau cerealele în cele 4 hambare ale vapoarelor; **secăreni** -ce strângeau sacii descărcați de muncitorii manuali; **tăvălucari** ce transportau fierul la Goldenberg sau Industria Sârmei și alte piese grele în oraș; **lopătari** ce vânturau cerealele la arioaie sau în șlepuri; **ciurari** ce înlăturau corpurile: străine, **robagii** ce descărcau ceamurile cu lemne, piatră sau nisip; **elevatoriști** etc. Elevatoriștii erau cei

mai titrați, lucrând pe macaralele construite la Bocșa Română în funcție de numărul danei. Astfel, la danele 14 și 15 macaralele cărau greutatea de 2,5 tone; la danele 11, 12 și 13, de 5 tone iar danele 16, 17 și 18, de 16 tone. În 1954, existau doar 5 macarale : la dana 8-portală(pe șine) de 8 tone : 2 de cheu la danele 11-12 și 2 portale de 2,5 t la danele 14-15. La dana 13, mai exista o macara fixă manuală de 10 t pentru ridicarea navelor.

Când le venea *rându mare*, aveau bani pentru 3-4 luni de zile și umblau numai cu trăsurile. Plecau din port în frunte cu șefii de echipă care făceau și plata, populând salbele de cârciumi și cafenele din port (la Ciupercă sau la Marinarul), din Comorfeș (La Capcană / Codin, azi sediul unui cult neoprotestant (!), Iani Baltă sau Șchiopu), de pe strada Galați până-n Fânărie (preferate de căruțași) și de pe Sf. Constantin (astăzi, Școlilor): Mihalcea, Sterea, Bălaia sau Mitana. Atunci, echipele lucrau câte 2, 5 ori 7 zile, la rând. Programul era de 8 ore, de la 7 la 15. Dacă mai lucrai o oră, primeai un spor de 30%, 2 ore - 70% iar la 3 ore ajungeai la 100%.

Cu pilotul de linie nava ajungea în rada portului. Venea pilotina, o șalupă cu reprezentanții Navlomar-ului, cu pilot, medic, poliție de frontieră, pentru controlul oficial. Nava avea, să zicem, o capacitate de 7800 tdw, pentru a cărei descărcare erau necesare 10 zile, dar, prin negocieri verbale, cuvântul era cuvânt, contra a 200000 lei, se descărca numai în 8 zile, și ambele părți erau mulțumite. Pentru astfel de afaceri erau preferați grecii, italienii, polonezii, nu și ungurii sau austriecii. De la primii primeau cadouri: cartușe de țigări, cafea, ceai, whisky sau cumpărau blugi, ciorapi și cămăși de nailon, fâșuri, pe care le vindeau în Centru lângă chioșcul de ziare.

Se lucra la *dever*, ridicându-se sacul pe scară de la hambar la cântar, de unde altul, pe pasarelă, îl ducea la car. (Uneori, se organizau întreceri, recordul deținându-l cel care cărase cu cârca 6 saci cu sare de 50 de kilograme fiecare.) Urma încărca-

rea. Tractoriștii aduceau marfa la gura hambarului, unde intrau în acțiune 10-12 oameni, coordonați de operatorul de dană, care asigura un bun stivaj, plasând marfa la *bulimea*, pe covertă, de-a lungul vasului, dar și la *murări/murezi*, în hambare, pe lățimea vasului, în timp ce alte echipe de *amarare* prindeau marfa de coastele navei, la bord (pe dreapta) și la tribord (pe stânga).

Între șefii de echipe cei mai cunoscuți se afla Titi Ciolacu, care avea două degete retezate de la mâna dreaptă, la Rușava, pe când se afla la tăiat lemne, în urma exploziei unei grenade. Era neîntrecut și la băutură: învârtea bine deasupra capului sticla de jumătate de rachiu, după care îi dădea drumul direct în gură.

D) Industrie portuară / Potențialul industrial al portului Brăila / Industria Dunării

O industrie nu se naște în orice loc și în orice moment la voia întâmplării. Pentru ca o industrie să ia ființă, trebuie mai întâi ca ea să fie necesară iar mai apoi să găsească și condițiile favorabile de dezvoltare, cum ar fi aprovizionarea cu materie primă, combustibil, mijloace ieftine de transport și posibilități de finanțare – cu un cuvânt, întreaga conjunctură economică, în care trebuie să crească și să se dezvolte această industrie (Mihail Trufașu, Considerațiuni asupra industriei Brăilei, în Analele Brăilei, nr. 1/1929, p. 36-37). Plecând de la această premisă, autorul amintește industria morăritului, a șantierelor navale, a fabricilor de cherestea și de ciment, fiecare din acestea avându-și explicația sa istorică.

Posibilitățile oferite de cursul Dunării prin transportul ieftin al materiilor prime și al produselor fabricate spre piețele de desfacere, prin alimentarea cu apă a procesului de producție direct de la sursă erau avantaje incontestabile (EOM, op. cit., p. 383).

I. Șantiere navale

La 4 mai 1835, Sfatul Administrativ al Țării Românești aproba cererea lui Gheorghe Conduri de a *i se da locul Ostrovului Mare din dreptul Carantinei* (situat între Dunărea Măcinului și Dunărea Brăilei) *ca să-și clădească pe dânsul împrejmuire de înscăratul corăbiilor, cum și încăpere pentru șederea sa cu ceilalți meșteri și clădirea unor magazii pentru păstrarea cherestelilor [...], fiindcă la un asemenea port ca al Brăilii se socotește de neapărată trebuință a statornici niște asemenea industriași ca să dregă și să facă corăbii din nou*, dar respingea „oferta” daniei de a dreg caicele carantinei, stabilind drept plată *patru parale de tot stânjenul cvadrat pe an*. Trebuie a se supune la „curățenia carantinească” (*Documente I*, 22).

Capătă titlul de „protomaistor al dresului corăbiilor, fiind volnic a-și lucra meșteșugu cu oamenii săi” (26 februarie 1836), angajându-se ca „pentru oricâte vase vor avea trebuință de me-remet” să aibă oricând la îndemână cele trebuincioase, precum câlți, untură, cuie, smoală, ca și „meșteri calafatcii” (29 februarie 1836). De la iscălitura în greacă, ajunge a iscăli și românește: Gheorghe Conduri.

Mai târziu, un Nicolae Caraduma (2 aug. 1850), un Nicola Maltezi (meșter calafat, 20 apr. 1851), un Gheorghe Kotaras (iunie 1856, de profesie de calafatciu și reparator de corăbii) cer și ei a repara vase (D I, 157, 159 și 177), în condițiile lui Conduri. În 1856, se specifica: „Dar rămân și ceilalți”.

D I, 143: Dania făcută, în semn de recunoștință pentru înlesnirile guvernului la întreprinderile sale comerciale, la 11 august 1847, de către negustorul dalmatin / austrian Spiridon Gopceвич / Copceovici a vasului său „Hector” (Ector) „cu două catarturi și șasă tunuri / turnuri (D I, 56)” din portul Brăilei, pe care domnul îl încredințează armatei, ca să dea cele douăzeci și unu de tunuri de „zilele aniversale”: Paștile, Boboteaza, Sfântul Gheorghe, Intrarea în Biserică, Sântămăria. Cu acest prilej aflăm

terminologia maritimă începătoare. Maghiistratul va *întâmpina cheltuielile ȋinerii sale iar paza ei cea speȋială va fi ȋncredinȋată administraȋiei ostășești.*

D I, 142 - 20 febr. 1859: Se solicită Min. de Interne ca ostrovul Surinul să rămână ȋn continuare ȋn proprietatea municipa-
lităȋii (atribuit sub numele de „foburg al orașului” ȋn 1835), aici
fiinȋând 3 zalhanale orășenești și operând „calafatcii corăbiilor”.

D I, 153 - nov. 1859: 39 de proprietari de corăbii, ȋntre
care Gheorghe Conduri, solicită Administraȋiei districtului Bră-
ila menȋinerea dreptului, obȋținut ȋn urmă cu 3 ani, de a-și repa-
ra corăbiile ȋn locul *din susu curdonului după Vadu Budurului,*
*unde și până astăzi se repară, ca un loc cel mai convenabil pen-
tru asemenea operaȋii* (v. și doc. 262).

D I, 246 - 10 iunie 1868: Gherasim Bolfilatos cere per-
misiunea *de a construi un caic din nouă la ferpost, unde este*
chiristigiile.

D I, 262 - 5 mai 1869: pentru buna observare a liniei
frontierei, se propune ca bastimentele aflate ȋn lucru (construcȋie
sau reparaȋie) la Vadul Budurului sau fabrica Borghetti să fie
ȋngăduite până la terminarea lor iar *de acum ȋnainte orice re-
paraȋii sau construirei de bastimente să nu fie ȋngăduite decât la*
locul dintre pichetul Ghicet până la gara drumului de fier, fiind
ȋn apropiere de cherestea.

D I, 357 - 3 sept. 1882: Ȋntre ocupaȋiile brăilenilor, după
„munca pământului și comerȋul de cereale”, se menȋionează
„facerea de vase de navigaȋie fluvială”.

D I, 412 - 7 sept. 1896: G. Curato solicită primăriei să ȋi
cedeze un teren la Vadul Lânăriei pentru ȋnfiinȋarea unui șantier
naval: *voiesc a ȋnfiinȋa un atelier mecanic pentru construirea din*
nouă de vase plutitoare pe Dunăre, cum și șantier de scos vasele
dupe Dunăre pe uscat pentru a le face reparaȋiunile necesare.
Speră că cererea ȋi va fi satisfăcută: *că voi fi ȋncorajat ȋn această*
meserie de care se simte necesitate ȋn acest oraș Brăila, ȋncora-

jându-se meseria română.

Acesta a fost începutul! După primul război mondial, au apărut mai multe șantiere.

Dos. 1/1923: Atelier special pentru construirea de lotci, bărci și babaici „Mina Ilarion”, str. Plevnei nr. 397

Dos. 9/1925, fond Docuri. Șantiere navale: „România”, SA de construcții navale și mecanice, 200 muncitori; „Danubiu”, SA, 200 muncitori; „Vulcan”, soc. în nume colectiv; „Brăila”, SAR, 40 muncitori; „Istrul”(I. Constantin, Cavadia, P. Theologhidi), 100 muncitori; Șantierul flotei SRD, 30 muncitori.

D II, 177, 17 febr. 1930, Memoriu înaintat Primăriei prin care șantierele navale „A. Moor” și „Danubiul”, având în vedere situația critică prin care trec șantierele navale din portul Brăila din cauza stagnării transporturilor pe Dunăre din ultimii ani, care au impus concedierea unui mare număr de meseriași, cer să li se repartizeze o parte din lucrările pe care Ministerul Armatei intenționa să le încredințeze în exclusivitate șantierului din Turnu Severin. [Societatea Anonimă „Danubiul”. Șantierele Țării Românești, Str. Danubiului nr. 17, la 10 iulie 1921, își alesese un nou consiliu de administrație din care făceau parte Principele Jean Calimachis, Dr. C. D. Creangă, Ștefan Săftoiu, ing. M. Simatu, aprobând reducerea capitalului societății cu valoarea Fabricii „Isbânda” de la 14 milioane la 12250000 lei.]

Un efect devastator asupra flotei comerciale românești l-a avut și obligația României de a plăti *pentru pierderile cauzate Uniunii Sovietice de operațiunile militare și de ocuparea de către România a teritoriului sovietic*, despăgubiri în valoare de 300 milioane USD, plătibile în 6 ani în mărfuri: produse petroliere, cereale, cherestea, ambarcațiuni maritime și fluviale etc.

Referitor la marina comercială, Anexa 1 a Convenției din 16 ianuarie 1945 prevedea livrarea următoarelor nave și instalații portuare: 4 nave maritime în valoare de 1849030 USD; 160 nave fluviale în valoare de 5451805 USD; 23 vase tehnice,

mecanisme portuare și docuri plutitoare în valoare de 517733 USD și 168 vase nou construite în valoare de 11843255 USD. Totalul de 19656823 USD era eșalonat pe parcursul a 6 ani, din care, în primul an (12 septembrie 1944 - 12 septembrie 1945) trebuia livrat aproape 40%.

În conformitate cu aceste prevederi, au fost constituite în România societățile mixte sovieto-române : SOVROMTRANS-PORT (SRT) - Societatea de Navigație Sovieto - Română (19 iulie 1945) și SOVROMNAVAL (15 august 1952), desființate în septembrie 1954. Inițial, contribuția României la constituirea SRT a constat din închirierea Șantierului Naval Constanța, Șantierului Naval Turnu Severin și a Șantierului Naval „România” din Brăila.

În fapt, orice mișcare în port depindea de Sovromtransport. Astfel, Căpitania comunica sus-numitei societăți că vasul „Daniel 6”, încărcat cu 111 vagoane piatră, datorită scăderii vertiginoase a apei, solicită descărcarea unei părți din caric, în caz contrar riscând să rămână pe uscat pe pietrele cheiului și să fie găurit. Aceeași cerere se înregistrase anterior din partea șleplului „SRD 79”, încărcat cu 25 vagoane, aflat cu mijlocul pe uscat și riscând să se frângă.

În 1947, existau în Brăila 4 șantiere navale: „România”, „Frații Marinescu”, „Franco-Română” și „Danubiu”, toate conectate la rețeaua energetică a orașului.

Prin naționalizarea din 11 iunie 1948, au intrat în patrimoniul statului 5 șantiere navale: *Cerchez*, *Danubiu*, *I.R.N.*, *Viitorul* și *Energia*. (M. Moșneagu, op.cit., p .282).

[IRN - Întreprinderile Române de Navigațiune. SA. Șantier de construcții și reparații navale și mecanice. Str. Principele Nicolae nr. 3].

Înainte de naționalizare (Dosar 11/1947), Atelierul Naval *Viitorul*, proprietatea lui Constantin Teofil și fiul, situat pe Vadul Budurului nr. 12-16 (prelungire str. Plevnei) și str. Mormintelor

nr. 10 (paralelă cu str. Călărași spre Dunăre), astăzi dispărute, se recomanda astfel: „Construcțiuni și reparațiuni Navale și Mecanice de orice natură. Turnătorie, Sudură electrică și autogenă”.

Într-o *Dare de seamă asupra inventarului sculelor* de la Atelierul Naval *Viitorul*, se sublinia faptul că *pentru plata uzajului sculelor, vechea conducere nu avea nici un angajament scris cu muncitorii. Plata se făcea după o convenție verbală iar suma varia de la caz la caz. Sculele, proprietatea lemnarilor, reprezentă sută la sută din totalul sculelor aflate asupra șantierului, care nu are scule de lemnărie în proprietate, sculele de cazangerie 100 la sută iar sculele de lansare 70 la sută sunt tot proprietatea muncitorilor.*

Despre mijloacele de transport moștenite aflăm din romanul „Dunărea revărsată” de Radu Tudoran. Alte file descoperim în romanul „Nepoții oltenilor”. Tracțiunea animală făcea parte din peisajul obișnuit al șantierelor din anii '50. Legătura dintre șantier și turnătorie de pe strada Cereș, notează Nagy István, fost lucrător la șantierul din Galați, se făcea cu o căruță cu un cal, dar și cu o tărăboanță plină cu piese, împinsă de ucenici. La „Viitorul”, exista o linie Decauville de 2 km cu cărucioare de 1,00 m/1,40 m, pe două osii și patru roți de tip tramvai, împinse de lucrători cu brațele.

Cele 11 firme particulare cu activități în domeniul naval au fost reorganizate în Șantierul Naval „Viitorul”, în zona orașului (de la Vadul Spitalului la Vadul Stânca); Șantierul Naval Ghecet („Frații Alexici”, Întreprindere de salvări maritime și fluviale. Construcțiuni și reparațiuni navale, scoateri și lansări pe cală, scoateri și ranfulări de vase) și două grupuri de ateliere navale în amonte de oraș, care au format, prin comasare, ulterior, Șantierul Naval „1 Mai” (de la vadul Stânca la vadul Lamino-rul).

Șantierul Naval „Viitorul” s-a axat atât pe reparații de nave fluviale, cât și pe construcții de nave noi. După preluarea

în 1956 a utilajelor specifice de la Șantierul Naval „Neptun” din Galați, care s-a desființat, aici s-au construit dragoarele de bază nr. 11, 12, 13 și 14; șalupa – comandant și șalupa – amiral. precum și navele – bază *Jiul*, *Tismana* și *Ialomița* pentru marina militară. De asemenea, șantierul a mai construit șalupe-remorcher, remorchere mici și șlepuri pentru fructe.

Șantierul Naval Ghecet s-a profilat pe construcții și reparații de nave fluviale mici pentru Delta Dunării, precum drăgi pitice cu cupe pentru dragaje în Deltă, pontoane-dormitor și nave pentru transportul stufului din Deltă.

Șantierul Naval „1 Mai”, care a preluat cala de construcții și reparații de la Regimentul de Pontonieri Brăila, s-a axat îndeosebi pe reparația și construcția de nave militare, devenind în această perioadă Arsenalul Marinei Militare.

Începând cu anul 1945, s-a trecut la construcția unor șlepuri cu suprastructură de 100 tone la Șantierul I.R.N și „Izbânda”, în timp ce Șantierul „Cercez” și „1 Mai” construiau tancuri fluviale de 1000 tone prin asamblare nituită. După intrarea în „concernul” S.R.T., șantierul a executat pentru URSS 80 de șainere, precum și reparația unor nave propulsate și nepropulsate și a unor nave maritime de tonaj mic și mijlociu, ranfluate.

În perioada anilor 1947-1949, șantierul a fost reorganizat și reutilat iar suprafața de producție s-a dublat. Au fost construite noi hale moderne și s-au extins mijloacele mecanizate de manipulare și transport. Între 1944-1948 s-au executat 15 vase pescărești din lemn, 20 vase din lemn și un remorcher, toate pentru Administrația Livrărilor.

În luna februarie 1949, Ș.N. „Energia”, Ș. N. al Întreprinderii Române de Navigație (IRN), Atelierul „Viitorul”, Atelierul „Progresul”, Șantierul „Comandorii asociați”, Secția Navală a Societății Franco - Române, Ș.N. „Danubiu”, Ș.N. „Izbânda” și Ș.N. „Cercez” au fuzionat formând Gruparea Mecano - Navală Brăila. Acest concern avea 3 grupuri: Grupul I, respectiv

Atelierul Naval; Grupul II - Ș. N. I.R.N., situat la km. 170, și Grupul III, la fostul Șantier „Danubiu”(M. Moșneagu, op. cit., p.283). În anul 1956, Grupurile II și III s-au desprins din Gruparea Mecano-Navală, formând Ș.N. „Viitorul” [În luna mai 1958, Ș. Viitorul a preluat de la Ș.N. Galați cele 4 dragoare de bază tip M 40, pe care le-a finalizat și predat Marinei Militare. În același șantier au fost construite în anii următori trei nave-bază și corpul Atelierului plutitor], tutelat de Ministerul Industriei Grele. Pe lângă acest șantier a funcționat și o școală profesională, care a calificat timp de peste 6 ani muncitorii necesari ambelor șantiere. [În monografia „Î.U/G. Progresul - 50 de ani”, 1974, același eveniment este consemnat astfel: aflăm că *Progresul* s-a contopit cu *Î.R.N.*; *Energia* (fostă *Vanghelie Stratulat*); *Viitorul* (fost *Cerchez*); *Danubiul* și *Metinov*, luând denumirea *Grupul Mecano- Naval Progresul*, care, în 1951, s-a desfăcut în componentele inițiale din 1949.]

În anii 1949-1952, șantierul a executat trei sortimente principale: vase pescărești și tancuri petrolifere de 1000 tone, construcție nituită, ambele pentru export, prin Administrația Livrărilor, și drăgi refulante pentru intern. În perioada 1951-1955, Ș.N. „Viitorul” a livrat la export 21 șleपुरi de 1000 tone cu suprastuctură iar Ș.N. „1 Mai” 40 tancuri petrolifere de 1000 tone.

Șantierul Naval „Viitorul” împreună cu Uzinele Metalurgice „Progresul”, pe baza prototipului dragoarelor de bază (navă de luptă special amenajată pentru îndepărtarea minelor marine), a construit 4 nave pentru Divizionul 596 Dragaj, având numerele 11, 12, 13 și 14. Dragorul de bază 11 a intrat în serviciu în luna octombrie 1951 sub comanda căpitanului locotenent Aurel Zancu. În dimineața zilei de 27 noiembrie 1951, nava era gata de marș spre Constanța. Înaintea plecării, pe mal a avut loc un miting la care au participat muncitorii șantierului și echipajul navei. Din partea constructorilor, au luat cuvântul inginerul Bălineanu, directorul șantierului, și muncitorul Dumitriu iar din

partea echipajului, comandantul navei. Echipa artistică a șantierului a însoțit plecarea navei cu un frumos program artistic (M. Moșneagu, op. cit., p. 209).

În conformitate cu HCM nr. 1084 din 16 iunie 1955, la 1 iulie Ș.N. „1 Mai” a trecut de la Ministerul Industriei Metalurgice și al Construcțiilor de Mașini la M.F.A. În perioada octombrie 1955-1958, acest șantier, sistematizat (valoarea totală a lucrărilor de sistematizare a fost evaluată la suma de circa 58000000 lei, adică 1/5 din totalul lucrărilor necesare construirii unui arsenal nou, care ar fi costat circa 300000000 lei) și reorganizat pentru a fi în măsură să ofere atât posibilități de andocare sau ridicare pe cală a navelor, cât și reparații de corp, mașini și instalații auxiliare de bord, repararea și montarea armamentului naval și a instalațiilor speciale militare de la bordul navelor, a funcționat ca Arsenal al Marinei Militare, fiind profilat pe producție civilă și militară. În acest timp, s-au construit pentru Marina Militară patru tancuri de combustibil de 500 tone, două maritime și două fluviale; s-au reparat toate categoriile de nave militare (monitoare, distrugătoare etc.) și s-a transformat canoniera „Stihi” în navă hidrografică. Tot aici, au fost construite șalupele tip B.M.K. 90 și parcul de pontoane tip P.R. pentru pontonieri.

În perspectiva intrării în exploatare a Combinatului de Celuloză și Hârtie de la Chiscani, în toamna anului 1958, Arsenalul Marinei Militare a fost desființat iar Ș.N. „1 Mai” a fost transferat la Ministerul Industriei Chimice pentru a construi navele necesare activității de amenajări stuficoale în Delta Dunării și a asigura transportul stufului recoltat. În următorii trei ani, șantierul a construit 275 nave de cele mai diverse tipuri, flota TARS fiind aproape în totalitate realizată de navaliștii brăileni, după proiecte proprii. (M. Moșneagu, op. cit., p. 284)

Dosar 4/1960, Darea de seamă a Căpităniei pe anul 1960 înregistrează bilanțul activității celor două șantiere dinaintea fuziunii:

Atelierul Naval „Viitorul”: 1) reparații capitale: 3 remorhere, 1 pasager, 2 elevatoare, 1 șlep motor, 6 șleपुरi, 3 ceamuri, 3 pontoane; 2) reparații mijlocii: 5 remorhere, 2 pasagere, 1 dragă, 8 șleपुरi, 2 ceamuri; 3) reparații curente: 17 remorhere, 1 pasager, 3 drăgi, 2 șalande, 1 elevator, 1 ceam. Bilanțul consemnează și 25 de lansări.

Șantierul „1 Mai”: 1) nave construite și lansate: tancuri de 1000 tone - 8 bucăți, de 60 t - 10 buc., de 50 t - 2 buc., de 35 t - 5 buc.; ceamuri de 200 t - 16 buc., șalupe KD - 11 buc., gabare de 40 t - 9 buc., dormitoare de 40 locuri - 10 buc., pod de 16 m - 4 buc., pod de 10,5 m - 6 buc., stație pompare - 4 buc., pod tip 3 - 1, gabară 100t - 1 buc.; 2) reparații nave: drăgi cu cupe - 9 buc., barcaz - 1 buc., bac motor BF 35 - 1 buc., șalupă SF 400 - 4 buc.

Pentru proiectarea navelor și instalațiilor navale, în primăvara anului 1951, MMICM a înființat la Galați *Institutul de Proiectări Navale* – IPRONAV [constituit pe structura fostului Serviciu de Studii și Proiecte de la Ș.N. „Viitorul”] și *Institutul Mecano-Naval*, transformat ulterior în *Institutul Tehnic* și, mai apoi, în *Institutul Politehnic*. A funcționat inițial cu două facultăți: una de Construcții navale și alta de Exploatare a navelor și a porturilor. Dintre cei 156 de studenți înscriși în primul an de funcționare, au absolvit în 1956 numai 72 de ingineri - Promoția „Dinu Pârâianu”.

Primul director al Institutului Mecano-Naval a fost ex-brăileanul Iosif Egri, fost inginer proiectare, șef de birou, șef al serviciului de studii și proiectare și director adjunct la Î. U.G. Progresul. Acesta a primit drept sediu clădirea fostei Școli *Sanc-ta Maria* de pe strada Domnească, ruinată în urma războiului. O va repara, îngrijându-se de baza materială și didactică. A parcurs toate treptele didactice, de la funcția de șef de lucrări la cea de profesor, în paralel cu cele de conducere, fiind timp de peste 20 de ani rector al Institutului Politehnic.

Astfel, regiunea Galați a ajuns să beneficieze datorită

brăilenilor de două instituții – IPRONAV și Institutul Politehnic, după care vor urma Teatrul „Fani Tardini” și Teatrul Muzical „Nae Leonard”, născute prin artiștii brăileni, care umpleau trenurile de navetiști către *capitala regiunii Galați*.

Șantierul Naval România SAR (1940) - bombardat în august 1944 -Sovromtransport (1948) > **Șantierul „1 Mai” (1955)** [Activitatea șantierului și viața navaliștilor brăileni din această perioadă sunt „reflectate” în romanul „Dunărea revărsată” de Radu Tudoran], **care fuzionează cu Șantierul Viitorul**, fosta proprietate a lui Constantin Teofil și fiul, care exista din 1916 (1961) > **Șantierul Naval (SANAB)** > **S.C. Șantierul Naval Brăila S.A. (1990)** > **S.C. AKER YARDS Brăila S.A. (2003, componentă a marelui concern norvegian)** > **S.C. STX RO Offshore Brăila S.A. (2008, componentă a grupului sud-coreean STX)**.

8 mai 1940, se înființează **Șantierul Naval „România” - Societate Anonimă Română, amplasat pe teritoriul comunei Radu Negru, str. Principele Nicolae nr. 5**, unde se află și astăzi, pe locul fostei fabrici de celuloză (de care mai amintește doar numele străzii!) capital -10 milioane lei, „deplin vărsați”, 65 de lucrători, un inginer naval și un maestru cu experiență. Scopul întreprinderii: *va construi și repara vase plutitoare pentru râuri, fluvii și mare*, interesând marina comercială, marina de război și marina particulară. Societatea fusese înscrisă la Camera de Comerț încă de pe data de **24 ianuarie 1940**, dată care a determinat și primul nume dat societății - **România**, despre care primul director, inginer Aristide Ștefănescu, afirma: *Suntem singurul șantier particular pe întreg parcursul Dunării, fără subvenție de la stat, animați de cele mai patriotice sentimente, după cum am putut-o dovedi prin executarea de lucrări diverse și care formăm singurul sprijin de bază al marinei, pe care se poate conta în cazul unei evacuări a orașului Galați*.

Șantierul se născuse prin luarea în exploatare a ateliere-
relor „M. S. Mihăilescu” (comerciant de alimente în viața civilă), care, din lipsă de personal tehnic și pricepere industrială, nu lucrase nimic din 1937, prin contract de asociație, contra unui beneficiu de lei 1568000 anual. În 1940, a cumpărat pe malul Dunării un teren de 8000 mp, folosibil drept cală seacă pentru reparații de nave.

D II, 351 - 17 mai 1940: Adresa Ș.N. către prefectură, prin care se anunță că din cauza lipsei de comenzi o parte din personal va rămâne fără lucru, solicitându-se intervenții la ministerele de resort, deoarece „toate forțele vii ale țării trebuie să lucreze pentru apărarea națională”.

La 23 septembrie 1943, șantierul era vizitat de dr. Julius Dorpmüller (1869-1945), director general al Căilor Ferate germane (1926-1943) și ministru al Transporturilor în cel de-al III-lea Reich (1937-1945), scopul probabil al vizitei fiind utilizarea căilor ferate române pe frontul de Est. Trenul îl adusese pe ministrul nazist ... până în fața Căpităniei. Momentele vizitei au fost fixate de fotografia Willy Pragher, putând fi accesate pe Internet, site-ul „Brăila Veche”.

Dosarul 84 de la Arhivele Naționale Brăila - Căruțe tip

– date inedite din perioada legionară:

- 28 oct. 1940, adresă către Prefectură: propune **tipul de căruță brăileancă**, în conformitate cu hotărârea dlui General Antonescu, conducătorul Statului, de standardizare a căruțelor țărănești pentru a servi armatei. A depus proiectul la Președinția Consiliului de Miniștri. Pentru plata căruțelor, Societatea a luat hotărârea de a se acorda credit agricultorilor: 12000 lei, fără beneficiu, fără avans, plata în numerar, dar și prin bonuri de rechiziții, adunate la Prefectură, sau polițe la Institutul Național al Cooperăției prin Băncile Populare.

- O altă adresă din 12 nov. 1940: prețul unei căruțe de 2 cai, model standardizat de M.S.M. (Marele Stat Major) din

material de primă calitate - 12500 lei, materialul de fier necesar comandat Uzinelor Reșița sau Skoda urmând a fi plătit de Prefectură. *Căruța va avea osiile din oțel forjat cu bucea din fontă maleabilă, colaci din lemn de fag aburit, spițe de stejar, salcâm sau frasin, căpățânele butucilor din ulm sau salcâm, lemnărie din ulm, șine de fier conform prescripțiilor M.S.M., coșul din lemn de brad de primă calitate, întărit cu fier, vopsite în verde legionar.* În primele luni se vor realiza câte 150 bucăți iar din februarie 300 bucăți lunar. Pe o fotografie existentă în dosar se poate citi: *Căruță legionară, model 1941.* În proiectul de contract, semnat de prefectul Stere Mihalescu iar din partea Șantierului Naval *România* de ing. A. Ștefănescu și V. Popescu, administratori delegați, se prevedea construirea a 4000 de căruțe, a 12500 lei bucată în valoare totală de 50 de milioane. Se păstrează și liste cu doritorii, foarte puțini însă la număr: 3 din Silistaru, 2 din Scorțaru Vechi, 12 din Însurăței și 6 din Plopu. Atelierul pentru confecționat căruțe, dezafectat în anii 1960, a fost mutat în cartierul Obor, la atelierul Haritopol, devenit ulterior Cooperativa *Căruța brăileană*.

Dacă în mai 1944 de situația grea a muncitorilor din șantier se sesiza chiar Corpul de inspecție a muncii din București, în 3 noiembrie 1944 un memoriu adresat direcțiunii Șantierului cuprindea 13 revendicări ce vizau îmbunătățirea vieții materiale, dar și recunoașterea comitetului de fabrică al sindicatului, afirmând principiul „la muncă egală, salariu egal, indiferent de sex și etate”.

- Alte adrese către Prefectură: solicită 4 băieți doritori a învăța meseria de tâmplar, meserie foarte bănoasă și căutată (20 oct. 1940); a decis ca puținul ce-l are să-l împartă cu cei nevoiași în care scop am hotărât a hrăni gratuit și în spirit legionar ucenicii șantierului la cantina ce va fi inaugurată vineri 8 nov. 1940, orele 12,30 (7 nov. 1940); la o lună de la inaugurare (pe 9 dec.) se raporta: 792 mese gratuit ucenicilor, în valoare de 11369 lei.

În primii ani de funcționare, șantierul dispunea de un pavilion administrativ, câteva ateliere de beton armat și o sală de trasaj, unde s-au făcut șabloanele pentru cabotierele din lemn de 300 tdw.

Producția realizată în 11 luni în anul 1940: construcția a 65 lotci complet armate și a 2 bărci-scafandru, precum și a 785 trepiede pentru mitraliere antiaeriene; transformarea și amenajarea șlepuului „Irenne” în șlep cazarmă și a 3 șlepuri în tancuri; reparații de bacuri, tancuri, remorchere și șlepuri pentru Marina Regală etc. S-au plătit taxe către stat în valoare de lei 804724, salarii pentru cei 117 angajați, între care 3 ingineri, în cuantum de 3000000 lei (D I, 360 - 15 febr. 1941). În timpul războiului a fost militarizată.

Câteva date dintr-un bilanț, care cuprinde o mare varietate de nave care au circulat și circulă în toată lumea:

- până în 1950, cabotiere (nave din lemn) de 300 și 550 tdw [Acestea fuseseră comandate de Societatea Sardex (Societatea Anonimă Română), care deținea și o parte de capital german. De aceea, URSS le-a considerat drept trofeu și, conform convenției din 16 ianuarie 1945, lucrările de terminare a acestor nave, în valoare de 172500 dolari, au fost executate de statul român. Apud M. Moșneagu, lucr. cit., p. 135]

- 1949: primul tanc petrolier fluvial de 1000 de tone, prin nituirea tablei filă cu filă

- între 1951-1970, 60 complete fluviale de 900 tone pentru Siria și Egipt și încă 60 de șlepuri cu suprastructura de 1700 tone, sudat integral, pentru URSS

- 1972: primul cargou de 4500 tdw exportat în Bulgaria

- 1978: contract de 8 cargouri de 4500 tdw și 1984 - un alt contract de 5 tancuri de ulei vegetal pentru Cuba

- 1977-1980: 7 supertraulere (nave de pescuit oceanic) pentru IPO Tulcea. Alte izvoare indică data de 15 februarie 1980 drept dată a lansării la apă a primei nave de pescuit oceanic construite în România.

• A fost profilat pe producția cargourilor de 4500 și 7500 tdw. Producția industrială a crescut de la 61 milioane lei în 1950 și 130 milioane lei în 1965, la 1,1 miliarde lei în 1978 și 1,250 mld lei în 1980. Personalul a ajuns de la 67 lucrători cât număra la constituire în 1940 la 5200, din care 4665 muncitori, 225 maștri și tehnicieni și 34 ingineri în 1980.

• 1984: 8 cargouri de 5000 tdw și în 1997, 2 cargouri de 9000 tdw, pentru China

• 1971-1980: investiții mari - cala de montaj cu 12 locuri și cu 8 macarale, calele Corp, Mecanică și Tubulatură, depozitele de materiale și bazinul de armare cu 4 macarale de cheu, numărul personalului crescând de la 1930 la 4850. Construcția unor serii de 48 de cargouri de 4500 tdw și de 32 de nave de 7500 tdw. Se lucrează într-un ritm de 10-12 nave pe an pentru flota României și pentru export.

• Între 1981-1985 se trece la construcția de nave unicat și de serie mică: nave de pescuit oceanic și tancuri de ulei vegetal de 4400-9000 tdw.

Directorii șantierului până în 1989: Aristide Ștefănescu, Nicolae Hîrjeu (inginer militar, ulterior contraamiral, șef al Departamentului Transporturilor Fluviale, construisese Stadionul „1 Mai” din schelet mecanic, pentru care a fost anchetat și judecat pentru deturnare de fonduri, reabilitat. Stadionul se afla pe locul unde se află astăzi depozitul de laminate și profile. A fost dezafectat în anul 1970 și realocat ca tribună de sport lângă portul de agrement), Lupu, Dumitrache, Nicolae Todirașcu, Gheorghe Pannait, Anton Praisler (care a creat marca SANAB), Traian Comșa, Ion Ghionu, Alexe Vasiliu și Petrescu Radu.

Am avut șansa să am în calitate de ghid prin hățișul datelor statistice pe unul dintre acești directori, domnul **Ion Ghionu, care și-a început aici cariera de navalist în 1959, parcurgând drumul de la muncitor la director.**

Născut în 1940, la Slobozia-Giurgiu. A urmat Școala

profesională Construcții Navale din Giurgiu (1956-1959), fiind repartizat ca lăcătuș, în 1959, la Atelierele Navale „Viitorul”, care va fuziona în 1961 cu Șantierul „1 Mai” Năsturaș. A urmat liceul la seral și Facultatea de Nave la Institutul Politehnic Galați, între 1962-1968, ca bursier, cu 480 lei/lună. După efectuarea stagiului militar (1968 - iulie 1969), revine la Șantier ca dispecer de investiții (1970-1971), parcurgând rând pe rând treptele de șef secție materiale și construcții (1972), șef producție (1975), inginer șef fabrica de armare (1978), ing. șef pregătire fabricație (1979), director (1982-1987) și, din nou, inginer șef pregătire fabricație, în 1987, după o „discuție” cu Anton Lungu, prim-secretar.

Istorisește cu nostalgie, dar și cu mândrie evoluția **SA-NAB**, de la numărul de vase cu capacitate mică la tonajul modern, de la navele fluviale la navele maritime (de 4500-7500 și 15000 - Bramax), la tancuri petroliere / de ulei vegetal și pescadoare, care este **singura unitate industrială din Brăila care mai ființează, datorită înzestrării tehnice. Unde sunt Progresul, CCH și CFA sau Laminorul I (din II a mai rămas o bucată, care trage să moară)?**

„A debutat” la Atelierele navale „Viitorul”, care efectua reparații și construisese câteva nave de 500 tdw. Se-ntindea de la Vadul Spitalului până la Vadul Stânca, intrarea prin str. Tineretului. A fost dezafectată, în locul acesteia luând naștere o nouă unitate, de reparații utilaj terasier, astăzi dispărută. Se mai păstrează doar Stația de alimentare cu energie. Avea o linie Decauville, 2 km, până la SPA, pe care circulau cărucioare de 1m/1,4 m pe 2 osii, 4 roți tip tramvai, împinse de oameni cu brațele. Cală de lansare de la linia Decauville la Dunăre, din sănii din lemn, pe care vasul alunecă până-n apă: la fluierul maistrului lansator, țapinarii tăiau simultan parâmele. Altfel, rămânea pe uscat și se răsturna. Gradul de mecanizare = 0 (zero), nicio macara, niciun tractor; câteva ateliere de mecanică cu strunguri și de tâmplărie.

Un singur utilaj: mașina de debitat (găurit). S-a unificat cu „1 Mai” (în 1961), care a preluat personalul și utilajele. Era situat de la vadul Stânca la vadul Laminorul, ocupând cam 25% din șantierul de azi, care a moștenit doar hala sub forma de cupolă, construită din arce de beton și îmbrăcată cu bitum ($L=30$ m, $l=20$ m, $h=7-8$ m).

I fază de dezvoltare: vase de 2200 tdw; 4500 din 1969; din 1970, cală pentru 4500 capacitate de ridicare a navei din apă pe uscat (=andocare) și lansare nave de 7500, nearmate.

La unificarea din 1961: nici un mijloc de transport (o pereche de boi și un camion), curte nebetonată, lipsa macaralei de ridicat.

1960: 2 tractoare pe șenile

1961: 2 macarale portal de 5 tone pe cala de montaj și o macara capră de 3/5 tone la depozitul de materiale, toate vechi 90% din muncă, în aer liber

1950-1962=nituire

1962=sudură cu arc electric iar la extremități (proră+pupă), nituire

1966=sudură completă

S-a trecut la perfecționarea sistemelor de sudură, cu gaz protector ($CO_2 + Argon$). S-a înființat o Școală de sudură, cu ateliere de practică pentru sudori, învățând tehnica de ultimă oră. S-au reînnoit utilajele de debitat (tăiat), cele vechi fiind depășite moral și fizic. În anii 1968-1971 s-a construit cala de lansare pentru nave de 7500, „Bramax” realizată din două jumătăți, asamblate la Galați.

A II-a etapă de dezvoltare prevedea construirea de nave de 15000 mărfuri generale, capacitate de transport. Se realizaseră 60% din investiții:

- cala de montaj - partea de uscat (începută 60%)
- hala de motoare (terminată)
- hala de vopsitorie

- hala de utilități
- o parte din lucrările hidrotehnice (neutilizate)
- 2 macarale de 50 tone din care peste 50% a

ajuns la fier vechi după 1989.

De reținut: creșterea capacității, fără să diminueze capacitatea de producție, numărul muncitorilor crescând de la 1000 (la unificarea din 1961) la 4500 în 1989.

*Din 2003 (Aker Yards), toată producția este destinată exportului: corpuri de navă pentru șantierele Grupului, tancuri complet armate de 3500 mc pentru Compania Maritimă Franceză, construcții de oțel pentru industria offshore, **tancuri complet armate cu deplasament de 15000 tdw, numite generic BRAMAX, cea mai mare navă construită vreodată în șantierele brăilean (L=149,6 m, l=22 m, h=12,95 m și pescaj maxim - 8,6 m).**

***Au fost investite peste 25 milioane de EURO** în infrastructură (construcții de noi hale, reabilitări ale clădirilor, modernizarea calei de lansare), în linii de producție (stație de uscare - sablare - vopsire complet nouă, mașini de debitat cu plasmă de mare randament, aparate moderne de sudură, linii automatizate de secții plane și de tubulatură), echipamente și soft pentru proiectare asistată de calculator.

* Nu există o evidență a numărului total de vase reparate sau construite la Brăila, dar în mod cert **prezența iahtului Nahlin / Luceafărul deține întâietatea** (v. *Info Brăila*, 13 ian. 2013).

Iahtul „Nahlin” fusese construit în Anglia în anul 1930 pentru Lady Annie Yule, una dintre cele mai bogate femei din acel timp. A fost închiriat în 1936 de către controversatul rege al Marii Britanii, Eduard al VIII-lea, pentru o croazieră pe Mediterana cu iubita sa, Wallis Simpson, o americană divorțată de două ori. Escapada, dezvăluită de presă, a provocat o criză constituțională, regele fiind nevoit să abdice în favoarea fratelui său

mai tânăr, tatăl actualei regine, Elisabeta a II-a. Plecat în exil, Eduard se va căsători cu Wallis.

În 1937, vasul a fost achiziționat de Guvernul României, rebotezat „**Luceafărul**” și dăruit regelui Carol al II-lea. În august 1939, Carol al II-lea împreună cu Elena Lupescu face o croazieră de la Constanța la Istanbul, însoțit fiind și de Livia Auschnitt, soția cunoscutului magnat, și de domnișoara Malaxa de numai 17 ani... În 1940, Carol II a abdicat, a plecat în exil, în 1947 căsătorindu-se cu Elena Lupescu.

În timpul celui de-al II-lea război, iahtul s-a aflat la Brăila și la iernat în bazinul Docurilor. În 1942, a fost reparat. La 3 octombrie 1943, se afla în portul Brăila. La 10 ian. 1949, a fost adus cu ajutorul a două remorchere la Șantierul Naval, unde i s-au tăiat cele două catarge pe motiv că n-ar putea trece pe sub podul de la Cernavodă.

În 1999, aflat într-o stare deplorabilă, a fost vândut de SC REGAL SA Galați unei firme britanice ca fier vechi pentru 265000 de dolari. A fost asigurat imediat pentru un milion de dolari. S-a stârnit un scandal mediatic, deoarece aparținea patrimoniului național.

Astăzi, renovat și recondiționat, este una dintre cele mai scumpe ambarcațiuni private din lume, valorând 43 milioane de dolari.

II. Mare centru piscicol

*De la cele dintâi mărturii documentare interne, Brăila apare ca un **mare centru piscicol** (subl. mea - I. M.), unde vin negustorii nu numai din Țara Românească și din Moldova, dar și din Transilvania și Polonia să încarce care cu morun, crap, somn și alte soiuri de pește, proaspăt și sărat (CCG, op. cit., p. 16).*

Acest calificativ este datorat peștelui Bălții, primul factor care a contribuit la creșterea și înflorirea Brăilei.

Privire retrospectivă pentru toți cei de astăzi care s-au născut când Balta, după îndiguire, devenise „Bărăganul dintre ape”.

În Insula Brăilei, statul poseda o suprafață de circa 70000 ha: 15-20000 ha luciu de apă bun de pescuit (terenuri joase acoperite cu bălți și lacuri, mai mult sau mai puțin permanente, a căror întindere variază anual în funcție de revărsările apelor Dunării); terenuri ceva mai ridicate acoperite cu stuf și papură, terenuri acoperite și ele cea mai mare parte a anului; terenuri mai înalte, compuse din păduri de salcie, pășuni și fânețe și chiar terenuri arabile, acoperite cu apă la viiturile cele mari ale Dunării, formând așa-zisele zone de împuiere pentru pești, cum și pentru hrana și creșterea puieților până la retragerea apelor. Acestui luciu de apă pescuibil i se adaugă circa 7000 ha reprezentând șenalul brațelor Dunării.

Domeniul piscicol al Brăilei era alcătuit din bălțile Coroișca și Paiul, canalul Filipoiu cu bălțile Șerban, Scurtu, Ursu etc.

Din exploatarea pescuitului în luciul amintit se realiza anual circa 3000000 kg pește, în valoare de 120000000 lei (la nivelul prețurilor din anul 1941).

Pescuitul în apele statului se execută în regie, cu dijmă (50% stat și 50% pescari) prin pescarii vânători din comunele Brăila, Piscu, Chiscani, Tichilești, Gropeni, Mărașu, Gura Gârluței și Tufești din județul Brăila și din comunele Carcaliu, Măcin, Ghecet și Pecineaga din județul Tulcea. Numărul total al pescarilor vânători din comunele amintite este de circa 1200.

Exploatarea bălților și gârlelor prinarendarea pe timp de 5 ani fără luarea unor măsuri de curățire a condus la depopularea de pește, ceea ce a determinat elaborarea unei legi a pescuitului, 1895, prin care statul le-a preluat în regie, realizându-se lucrări de amenajare a suprafețelor piscicole sub îndrumare lui Grogore Antipa în calitate de Director general al Pescăriilor Statului.

Pescuitul în Baltă te duce imediat cu gândul la canalul Filipoiu, unde **membrii Congresului Internațional de Agricultură**, la 11 iunie 1929, 4,30 - 6,30 p.m., au asistat la demonstrații de pescuit iar la 7,30 seara, au vizitat expoziția la muzeul agricol și de pescuit la Camera de Agricultură (D II, 153). La 23 sept. 1932, ofițerii englezi de pe crucișătoarele engleze „Curaçao” și „Colombo” aveau inclus în programul vizitei în Brăila și un Muzeu (D II, 225), care aduna „bogate colecții de păsări și pești” (v. *Brăila în cărți poștale ilustrate, 1896-1948*, ed. cit., p. 49). Muzeul se afla la Administrația Pescăriilor de pe str. Vapoarelor nr. 8. Era și este o clădire monumentală, în care, după cutremurul din 1977, s-a mutat Tribunalul Brăila. Astăzi, este sediul IELIF / ANIF.

[Să mai reținem că în 1930, **Serviciul Pescăriilor Statului** poseda **ceamul Filipoiu** (construit în 1909, încarcă 34 tone) și **remorcherul cu elice Kilia** (construit în 1898, la Turnu Severin, 15 km pe oră)].

Deodată, spre dreapta se deschide o alee pe apă, o șosea pe apă, sub bolta sălciilor bătrâne, pe luciul verde închis sub care se întinde șuvița de apă lată de 7-8 metri a canalului Filipoiu.

O vedere încântătoare și răcoritoare. Nu se aude decât susurul apei, foșnetul pădurii. Rămâne să visezi, dacă poți și mai ales dacă știi.

Pe stânga apare o casă, unde stătea odinioară Regele Ferdinand, când venea la vânat în baltă, ca prinț moștenitor, și de unde vapoarașul nu mai merge; feeria trebuie văzută cu lotca. Și tot așa până la lacul Șerban (Vasile M. Sassu, op. cit., p. 20).

Pe frontispiciul pavilionului regal de la Filipoiu, strălucesc armurile Hohenzollernilor români. [Vulturul ține în plisc insignele regale.] În holul, care servea de sufragerie, eleganta mobilă de răchită... La Filipoiu, unde a vânat cel mai loial rege din Balcani, n-ar trebui, poate, să vâneze decât regii,

fiindcă numai la picioarele lor pot să zacă, însângerați, vulturii regali (Sotir Constantinescu..., op. cit., p. 50).

La Filipoiu (unde se aduna apa de la Zăton în aval din jumătate din Baltă, ca și la Coroișca, la retragerea apelor, la stăvilar, practic apa dispărea și călcăi numai pe pește.

Ce a fost la Filipoiu, aflăm din **Darea de seamă pe anul 1930 a Administrației Generale a Pescăriilor și Ameliorarea Regiunii Inundabile a Dunării, înființată în 1929 (PARID), al cărei consiliu de administrație îl avea ca președinte pe «savantul Dunării», dr. Grigore Antipa**, în care se prezintă lucrările de baraje de la Brăila.

La viituri mici, apa scade, bălțile se evacuează repede și 70% din ele se usucă, producând doar 700000 kg de pește față de anii cu viituri mari, cu o producție de 8-9 milioane. Pentru obținerea unei producții constant superioare, s-a decis curățirea și adâncirea tuturor gârelor și reținerea apelor sub nivelul maxim procurat de viituri atât timp cât peștele are nevoie să-și depună icrele iar puii să crească și să se dezvolte, cu ajutorul a 6 baraje, dintre care cel mai important este cel de la Filipoiu.

Barajul de la Filipoiu este fundat pe un masiv de 2500 piloți lungi de 8-13 metri, prevăzut cu fermeți metalici de 6 m înălțime, prin urmare menit de a susține împingerea unei coloane de apă de 5,50 m înălțime prin vanete. Este prevăzut cu o ecluză pentru trecerea vapoarelor și vaselor de serviciu. Barajul **are rolul de a ține înmagazinată deasupra insulei la un moment dat o cantitate de 3 miliarde de metri cubi de apă**. Costul total al lucrării - 16 milioane lei, până la 31 dec. 1930 executându-se fundații, zidiri, fier și oțel în valoare de 9 milioane lei, întreaga lucrare trebuind a fi dată în exploatare la sfârșitul lui iulie 1931.

Realizarea unei investiții de asemenea amploare se explică prin faptul deja menționat că producția este în funcție de suprafața inundată. La Brăila, unde malurile se găsesc la nivelul de 4,50-4,80 m deasupra etiajului, inundarea bălții are loc când apele se revarsă peste maluri.

Anul	Survenirea viiturilor în lunile apr. - iun. și cotele de nivel	Producția totală - milioane tone
1906	De la 4,10 m la 4,80 m	19
1907	5,30 m în toată epoca	32
1910	De la 4,00 m la 4,80 m	17
1921	De la 1,70 m la 3,20 m	18
1923	De la 5,10 m la 4,30 m	23,5
1928	De la 2,65 m la 4,26 m	13858000 kg
1929	De la 3,96 m la 4,30 m	16911617 kg
1930	De la 2,37 m la 3,70 m	15069109 kg

Exploatarea bălților se realiza „în regie” și prin arendare în urma licitațiilor publice la persoanele particulare și prin buna învoială pe baza mediei venitului pe cei trei ani din urmă către cooperatori.

Balta aducea și alte venituri din exploatarea stufului și a trestiei în regie „cu snopul, cu tarpanul, cu carul sau cu taxe fixe anuale”, după cum se vede mai jos: în 1927 - venit 1700000 lei și în 1928 - 1100000 lei (cu snopul) și în 1929 cu tarpanul - 2270000 lei. Ca și din pășunat: 2700000 lei în 1923 și 19-20 milioane lei în 1929.

Alte date de arhivă. D II, 298 - 22 iunie 1936: Adresa Cooperativei „Domeniul Brăilei” - Societatea cooperativă de pescuit Brăila-port cere autorizație pentru organizarea unui **congres al pescarilor** din regiune pe tema îmbunătățirii regimului de muncă: condițiile în care sunt obligați să pescuiască; protest contra dijmei prea mari ce li se ia - 45%, din care prin scăderea tuturor cheltuielilor nu-i rămâne nici 30% din valoarea pescuitului, cotă cu care nu-și poate acoperi cinstit valoarea uneltelor și întreținerea familiei.

D II, 378 - 27 oct. 1941: Adresa Administrației regionale a pescăriilor statului Brăila ca răspuns la propunerea de **înființare a unei școli de pescari și atelier pentru confecționarea**

sculelor și uneltelor pescărești. Este de acord dacă se vor găsi clădirea adecvată și fondurile corespunzătoare.

Modernizarea portului s-a tradus și prin ridicarea unor noi clădiri. Astfel, **în perioada construirii Agenției NFR, s-a înălțat între iulie 1905 și mai 1906 și Pescăria statului** (Al. F. Bădescu, inginer, diriginte al porturilor dunărene; M. Niculescu, inginer, diriginte de șantier și antreprenor C.I. Flachs, cost – 75437, 95 lei), imortalizată în numeroase ilustrate din epocă. Una aparține celui mai mare fotograf brăilean, **Marco Klein: „Pescăriile din portul Brăila cu ocazia visitei Familiei Regale Mai 1908”**. Clădirea, inaugurată în 1906, este ornamentată cu stegulețe și ghirlande.

Clădirea era situată în port, în fața Vadului Pescăriilor, lângă gardul docurilor și avea două corpuri identice la exterior. Într-unul se afla un compartiment al Administrației cu ghișee pentru efectuarea operațiunilor de vânzare a peștelui, o magazie pentru depozitarea peștelui și a icrelor, un pod pentru obiectele de lucru (plase, mușamale, felinare, lopeți de bărci, cângi etc.). Mai erau patru compartimente mari pentru pescari, având fiecare birou, spațiu pentru depozitarea și sărarea peștelui; compartiment pentru gheață; pod pentru năvoade, plase etc.; patru compartimente mai mici pentru alte afaceri. Între acestea se afla o curte interioară, unde se țineau licitațiile, operațiile de ambalare și expediere a peștelui.

În alte compartimente se aflau Serviciul Hidraulic Român, realizatorul investiției, localul administrației Pescăriilor și sediul Bursei.

Scopul construcției: controlul și efectuarea vânzării *en gros* de către Stat în condiții moderne de salubritate, în conformitate cu numele de „Pescăriile Statului”.

Deși noua clădire a Pescăriilor oferea o suprafață mai mare decât gheretele demolate, „traficul intens și tranzacțiile cu pește arătau că totuși spațiul era insuficient, mai cu seamă în

ceea ce privește sărarea și depozitarea peștelui sărat” (v. E.O. Mocanu, vol. cit., p. 222-223).

Pentru sporirea instalațiilor, se propunea ridicarea unei clădiri anexă, situată spre Docuri, cu trei compartimente: unul pentru sărarea peștelui și două pentru depozitarea peștelui sărat. Hala existentă între noile compartimente și cele construite inițial, având o lățime de 5,35 m, se putea acoperi, urmând să servească ca abator, aici putând curăța pește circa 30 de lucrători, care curățau și sărau 8500 kg pește zilnic. Prin hală puteau circula și căruțele cu coșurile încărcate cu pește spre a ajunge la magazine. Apa necesară halei ar fi provenit prin instalarea unei conducte de aducțiune de la țeava de distribuție sau dintr-o fântână. În aval de cele două clădiri inițiale urma să se instaleze o gheretă pentru cântărirea peștelui cu două cântare. Anexa și ghereta preluau un teren de 277,50 mp din curtea docurilor. Valoarea proiectului - 23000 lei.

„În aceste condiții, **Pescăriile din portul Brăila deveneau un adevărat complex piscicol** unde cantitățile de pește sosite erau supuse unor operațiuni de prelucrare inițială înainte de a fi depozitate sau comercializate”.

Acesta a fost începutul...

În anii 1950, la dana Pescăriei, cu panta lină, pentru a fi trase bărcile la mal, era și un atelier plutitor pentru reparația bărcilor. La 5 metri de cheu, se afla o magazie (250/150 m) pentru unelte, scule la uscat, bărci ș.a. Pe fundația vechii construcții din 1906 se ridicase cherhanaua, o clădire în formă de „L”, recunoscutibilă și astăzi, la care mergea o linie de tren DECAUVILLE, cu vagoaneți trasi de trolu. La intrare, era cabina recepționarului.

După reînființarea județului, a doua naștere...

Directorii. 1968-1979: Șîșu Aurelian (în 1968, raza de activitate includea și Fabrica de conserve din Galați)

1979-1982: Barbu Stelian

1982-1983: Glăvan Costică

1983 : Gheorghe Corneliu

1983-2001: Iorga Maria

2002-2003: Șișu Aurelian, fiul

2003 : Enciu Maranda

Contabili șefi: Abdurahman Abdurahman (1943-1979) și Gheorghe Corneliu (1979-1998), cu afinități pentru pescărie prin locul nașterii (sat Ciobanu, raion Hârșova), prin începutul studiilor (Școala Medie Tehnică de Navigație Mecanică și Pescuit Constanța, desființată în 1955, ca toate școlile medii tehnice din țară) și familie (bunicul - pescar, tatăl - agent de pescărie în raza comunelor Ciobanu, Frecăței, Gârliciu și Dăeni, pendinte de Revizoratul piscicol Brăila).

Unitatea a cunoscut modificări de nume și structură. A fost integrată în anii 1970 într-un Combinat de Industrie Alimentară (lapte, morărit, abator, pescărie), Întreprinderea Piscicolă, subordonată Centralei Peștelui. În 1996, SC Vermata SA (nume inspirat de la autorul primului plan al cetății Brăila, 1789: căpitan austriac Johann von Vermatti), cuprindea: fabrica de conserve și, în paralel, uzina frig iar, la capătul acestora, fabrica de semiconserve / afumători.

După îndiguirea Bălții, s-a trecut de la regimul pescuitului natural, la crearea de 12 ferme piscicole în lacurile naturale de pe terasă: Gradiștea, Jirlău, Vișani, Esna, Seaca, Lutu Alb, Ianca, Plopu, Măxineni etc. (luciu de apă – 4300 ha), la care se adăugau „bunurile naturale” din zona Chirchinețu-Stăncuța, Gropeni și Fundu Mare, pentru care exista și un proiect de amenajare pentru 1400 ha. Se realiza o producție de 3-4000 tone, livrată comerțului.

Dintre acestea cea mai importantă era cea de la Măxineni, unde s-a construit un lac de 1680 ha prin elevație (de la cota zero în sus): 200 km de diguri și canale, linie Decauville cu locomotivă și vagonete, și pepinieră, unde se asigura reproducerea artificială. Pentru o astfel de întreprindere la Măxineni a

apărut și un liceu cu profil piscicol. Lacurile au dispărut iar liceul trage să moară.

De toate s-a ales praful, în timp ce în județul vecin Slobozia, unde, în afara zonei Dunării de la Fetești, Țândărei, Borcea, se afla un singur lac natural, Strachina, există și astăzi Întreprinderea Piscicolă. Datorită unui împrumut nerestituit la timp, prin penalizări pentru întârziere și majorări la penalizări, unitatea a fost falimentată, pe ruinele ei apărând firma TAZZ / TAZZ 3 / ROFISH / OMEGA GROUP, la care se intră prin curtea S.C. TRANS EUROPA, care a închiriat ... dana Pescăriei.

În ziua când am vizitat „Pescăria”, se descărca ... sare marină adusă din Turcia. Altă dată, provenea din Ucraina. Cea din Târgu Ocna costă prea scump! Sărării de noi! Documentele sec. XIV prezintă sarea ca marfă de export în Imperiul Bizantin. Din venitul realizat în urma comercializării sării Mircea cel Bătrân a construit cetatea Giurgiului la începutul sec. XV. În a doua jumătate a sec. XVI, alături de grâu, principala bogăție a țării, ia drumul Constantinopolului sarea, anual extrăgându-se 8 milioane ocale. În 1890 s-a înființat NFR-ul tocmai pentru ca statul român să aibă propria lui flotă pentru a transporta ... SARE în Serbia! Cunoscutul negustor Hagi Moscu își dobândise averea din venitul arendării ocnelor, el aprovizionând cu sare aproape întreaga Peninsulă Balcanică, 10000000 ocale din cele 12000000 exportate în total! O știre TV: zăcămintele de sare ale României satisfac consumul Terrei timp de 20 de ani! Q.E.D. !

P.S. Dacă Pescăria se mai menține măcar ca nume, **Coroțișca, fosta cabană ridicată în 1924 de Pescăriile Statului, a dispărut fără urmă.** În 1937 trecuse la Fondul de vânătoare Balta Brăilei. A fost folosită în ultimul război ca punct de observare pentru flota fluvială germană. Din 1947, a intrat în administrarea Direcției Silvice iar din 1964 a OJT-ului / BTT-ului. Era singurul complex turistic dintre Giurgiu și Delta Dunării, oferind, la prețuri modice, cazare în cele 8 căsuțe și 4

camere de oaspeți ale cabanei. O ciorbă de pește și o saramură încununau traversarea Dunării. A fost abandonat în anii 1990 de către BTT.

III. Industria morăritului și altele

Port de export cerealier, a oferit locuri ideale (în preajma Agenției navale și a Docurilor) pentru construirea a **două dintre cele mai mari din sud-estul Europei**, producătoare a celebrei „făine de Brăila”. Și nu erau singurele.

Anuar 1922: Moara Gabriel Violattos & Co. Inaugurată în 1898. Cu un capital social de 2000000 lei și cu unul rulant de 20000000; mașini cu forța de 1200 H.P. consumând zilnic 8 tone de păcură iar materii prime 700 vagoane anual, capacitatea de producțiune (de făină) în 24 ore este de 15 vagoane (150 tone). Utilizează 100 lucrători.

În epocă se numea **Fabrica de făină Panait Violattos**, *cea mai impozantă și mai perfecționată instalațiune din toată țara și, probabil, din întregul Orient*, care, prin instalația electrică, oferea de pe Dunăre o priveliște feerică. Dat fiind nivelul ridicat al pânzei freatică, pentru construirea ei s-a recurs la plantarea unor piloți din stejar, înmuiați în catran, la mare adâncime. O soluție originală s-a folosit și pentru aducerea grâului direct din șlepuri printr-un canal subteran, amenajat sub nivelul de călcare de astăzi, *dotat cu mecanică specială pentru introducerea cerealelor din șlepuri în fabrică pe cale automată*.

Într-un contract de închiriere din 1939 cu SH (dosar 1/1946) se menționează „canal de zidărie cu două conducte - conductă sorb de alimentare cu apă din Dunăre și un canal de evacuare, conducte metalice pentru produse petroliere, toate pe sub platformă și linie ferată de garaj pentru încărcarea și descărcarea vagoanelor, de 164 ml, construită în 1912” pe platforma deținută de SH. Un plan de situație a Fabricii d-lor Frați Violato

(dosar 1/1898, fila 267 squ.) ne face să intuim ce a făcut faima Brailei de odinioară. Cu ocazia construirii danei prezidențiale, dl inginer Vasile Dumitru (GSLH - Grup șantiere lucrări hidrotehnice Galați, filiala Brăila, care construisese și portul militar Vărsătura - braț Arapu) a descoperit și canalul cu cele două conducte, descris ca un tunel din cărămidă în arc de cerc, prin care puteau trece hamalii cu saci în spate (!?).

S-au executat lucrări de drenare, în zonă existând numeroase izvoare. S-a turnat betonită pentru consolidarea malului, realizându-se un ecran Kelly (un șanț la 28 m adâncime, 500 de metri lungime). S-a construit un cheu vertical pentru nava prezidențială - Mureș. În aug. 1989, din lipsă material, s-a ales soluția amplasării în cheu a unei nișe. Pe cheu, se așază pasarela la pontonul aflat la distanță datorită pescajului navei, care, după știința noastră, nu a mai folosită decât pentru evenimente festive.

Obiectiv-Vocei Brăilei, 23 apr. 2013, George Radu, inspector principal DJCP Brăila: *Moara a fost ridicată pe piloți de lemn înfiți în solul argilos, solidarizați cu elemente liniare de beton, suprastructura fiind realizată din cărămidă iar planșeele peste parter și peste cele 5 nivele fiind din profile metalice cu placă din beton armat. În timp, au fost efectuate mai multe lucrări de consolidare, cele mai importante fiind realizate după cutremurul din 1977 prin montarea unor tiranți din oțel beton. La construcție a fost utilizat beton produs de Fabrica de Cement I.G. Cantacuzino, astăzi demolată [...] Era alimentată cu energie electrică produsă de motoare proprii, ce permiteau măcinarea unor cantități impresionante de cereale, care ulterior erau exportate până în Orientul Apropiat și nordul Africii.*

Proprietar unic: Gabriel F. Violatos. Încredințată spre exploatare în 1916 lui Aristotel Gaitzanatos. În 1922, proprietari erau: lt. col. I. Teianu, D. Violattos, P. Violattos, A. Violattos și N. Maratti. După naționalizare, instalațiile aferente morăritului au fost dezafectate, dar s-a păstrat expresivitatea arhitectu-

rală exterioară. Imobilul a fost deținut de SC „Mecon” SA, SC „AgroProdimes” SRL, SCM „Arta Populară” și „Real Consulting” SA. Astăzi, proprietar al unui tronson este SC „Alco Plus”. Moștenitorii actuali revendică, pe lângă o parte importantă din clădire, câteva anexe și circa 23000 mp de teren intravilan, aflat atât sub moară, cât și pe o porțiune de faleză, dar și pe strada Danubiului. Jumătate din acest teren ar fi fost trecut în domeniul public al municipiului de-abia în 2011, la 10 ani după notificarea cererii de retrocedare. Din acest teren, circa 1000 mp sunt ocupați în prezent de terasa „Miorița”, o afacere privată, pentru care Primăria încasează chirie.

Moara „Valerianos & Lykiardopoulos” (Anuar 1922). Inaugurată în 1912. Capital investit în instalațiuni – 1200000 lei, capital rulant – 20000000 lei. Mașini care dezvoltă o forță motrică de 1200 HP, consumând 10 tone de păcură în 24 de ore. Materii prime: 28 vagoane de grâu, putând produce 25 vagoane de făină. Întrebuințează 100-200 lucrători, după perioada de lucru.

Unicele rizerii din țară:

1) Prima fabrică română pentru cojitul orezului (1905)

2) Rizeria Română (1906) [situată pe Vadul Penitenciarului, care se va numi de acum „al Rizeriei”, în fața Morii Valerianos. În fața ei, în continuarea Morii se afla „Fabrica de cuie și tras sârmă” a lui Nedelcu P. Chercea]. Ambele lucrau în cartel, aducând orezul din India și Japonia cu același vas și desfăcând marfa cu același preț.

Alte fabrici

***Fabrica de Cement Portland „Ioan G. Cantacuzino” (1889).** Începe să funcționeze în 1890, devenind **principalul producător din țară** (producția anului 1900: 30000 tone). Principala materie primă folosită: calcarul din carierele proprii în suprafață de 100 ha de la Topalu (Dobrogea). Devenită „Stânca” după naționalizare, a produs ciment și, mai apoi, cărămizi

refractare. Astăzi, de existența ei mai amintește doar numele Vadului (Stânca), care duce la bacul pentru Insulă.

* **Fabrica de celuloză (1908).** Utiliza ca materie primă stuful Bălții și lemnul, pentru materia primă adusă din străinătate primise scuturi de vamă. Distrusă în timpul primului război mondial. Existența ei este evocată de numele străzii Celuloza. Era situată la capătul dinspre Dunăre al străzii ... Celuloza de astăzi din cartierul Viziru.

* **Fabrica de cherestea „Franzini” (1911),** continuată în perioada interbelică de „România Forestieră”, se afla pe locul unde a fost Fabrica de mobilă, chibrituri și plăci aglomerate – PAL.

Și apariția industriei metalurgice în deceniul al treilea – sec. XX (I.M.D. și Industria Sârmei), în momentul în care comerțul cu cereale în mod fatal nu se mai ridica la nivelul antebelic, trebuie explicată tot prin ieftinătatea transportului materiilor prime pe Dunăre.

Încheind scurta trecere în revistă a „industriei Dunării”, să amintim că infrastructura portuară braileană este foarte veche, cu cheiuri înclinate, care fac operațiunile portuare vulnerabile la fluctuația nivelului apei, ca și fenomenele de îngheț și ceață. Cu sprijinul UE, ar trebui să tindem către realizarea de conexiuni la hinterland, la implementarea de situri industriale de-a lungul Dunării pentru ca producția să fie cât mai aproape de apă și astfel nevoia de transport pe Dunăre ar crește. Or, la noi au dispărut Stânca, PAL-ul, Glubedex-ul, Rizeria, morile și altele, născute tocmai în perimetrul care astăzi se cere a fi re-industrializat.

Bibliografie selectivă

Volume

xxx – *Brăila. Monografie*, Col. Județele patriei, Editura Sport-Turism, București, 1980

xxx - *Contribuțiuni pentru Monografia orașului și județului Brăila. Cu prilejul serbărilor Centenarului*, Brăila, 1929, Tipo. N. Orghidan

xxx - *Dare de seamă pe anul 1930 a Administrației Generale a Pescăriilor și Ameliorarea Regiunii Inundabile a Dunării (PARID)*, Tiografiile Românești Unite, București, 1931

xxx - *Docurile și întreprinderile din portul Brăila și Galați*, Tipografia „Curtii Regale” F. Göbl Fii, București, 1890

xxx - *Marele Dicționar Geografic al României, vol. I.*, Stabilimentul Grafic J.V. Soccec, București, 1898

xxx – *Memoriu relativ la cauzele decăderii portului Brăila și remediile propuse spre a-i reda activitatea din trecut* [prezentat în ziua de 22 ianuarie 1906 d-lui Ion C. Grădișteanu, ministru al Lucrărilor publice, de către o delegațiune a comercianților și proprietarilor brăileni], Brăila, 1906

xxx – *Monografia județului Brăila*, Brăila, 1971

xxx – *Regulament și tarife pentru exploatarea docurilor din porturile Galați și Brăila precedat de Legea pentru Legislația magazinelor generale*, București, 1911

xxx – *Șantierul Naval Galați pe treptele timpului. 80 ani (1893-1973)*, Galați, 1973

xxx - Camera de Comerț și Industrie, Circumscripția a V-a Brăila, *Darea de seamă asupra Camerei de Comerț, Bursei, Oborului, Portului Brăila și situațiunea economică pe anul 1928*, Institutul de arte grafice „Expresul”, Brăila, 1929

Camera de Comerț și Industrie, Circumscripția a V-a Brăila, *Regulamentul uzurilor portului Brăila*, Institutul de arte grafice „Expresul”, Brăila, 1926

Camera de Comerț și Industrie, *Circumscripția a V-a Brăila, Chestiunea transporturilor pe apa și în special a exportului pe cale maritimă*, Litografie, Brăila (f. an)

Avramescu, Valeriu, *Amintiri din cel mai frumos port de la Dunăre*, Editura Istros, Brăila, 2008; Ediția a II-a, Revăzută și adăugită, Editura Istros, Brăila, 2013

Brezeanu, Ion, *În vadul Brăilei. Folclor literar din zona Dunării de Jos*, Brăila, 1970

Buculei, Toader, *Istoria modernă a orașului Brăila*, Editura Centrului de Creație, Brăila, 2008

Bulei, Ion, *Atunci când veacul se naște...*, Editura Eminescu, București, 1990

Bulei, Ion, *Lumea românească la 1900*, Editura Eminescu, București, 1984

Bușe, Constantin, *Comerțul exterior prin Galați sub regimul de port franc (1837-1883)*, Editura Academiei, București, 1976

Cândea, Ionel, Croitoru, Costin, *O bibliografie istorică a Brăilei*, Muzeul Brăilei-Editura Istros, Brăila, 2012

Constantinescu, Sotir, Buznea, George, *Brăila prin veacuri și în zilele noastre cu o expunere documentară critică asupra situației economice de azi a orașului Brăila și perspectivele sale. Contribuțiuni monografice la viitoarea istorie a Brăilei*, Tipografia „Slova”, Brăila, 1937

Delescu, Iulian, Demetrescu-Oprea, B., Vâlcu, N. Th., *Dicționar geografic al județului Brăila*, București, Tipografia și fonderia de litere Thoma Basilescu, 1894

Iorga Nicolae, *Din trecutul istoric al orașului Brăila*, Editura Istros, Brăila, 1999

Kogălniceanu, Mihail, *Les ports-francs de Galatz et Brăila*, București, 1885

Marinescu, Gheorghe T., *Brăila Veche. Stampe, planuri, hărți. Album întocmit pentru comemorarea eliberării Brăilei de sub turci (1829-1929)*, Brăila, 1929

Mocanu, Emil Octavian, *Portul Brăila de la regimul de porto franco la primul război mondial (1836-1914)*, Editura Istros, Brăila, 2012

Mocioiu, N., Bounegru, S., Iavorschi, Gh., Vidis, A., *Brăila. File de istorie. Documente privind istoria orașului Brăila. 1919-1944*, Vol. II, București, 1989

Mocioiu, N., Bounegru, S., Iavorschi, Gh., Vidis, A., *Documente privind istoria orașului Brăila. 1831-1918*, București, 1975

Mocioiu, N., Bounegru, S., Iavorschi, Gh., Vidis, A., *Îndrumător în Arhivele Statului. Județul Brăila*, București, 1979

Moșneagu, Marian, Dr., *Politica navală postbelică a României (1944-1958)*, Editura Mica Valahie, București, 2006

Munteanu, Paul, *Dicționar cronologic al istoriei românilor*, 2 volume, Editura Proilavia, Braila, 2013

Nagy, István, *Nepoții oltenilor*, Editura Kriterion, București, 1972

Oancea, I.D., *Gruparea urbană Galați-Brăila. Studiu de geografie regională*, București, 1973

Păvăloiu, Mariana, Sârbu, Marian, *Forțele navale române. 150 de ani de istorie modernă*, Editura Centrului Tehnic - Editorial al Armatei, București, 2010

Perianu, Radu I., *Raiua Brăilei*, Extras din Revista Istorică Română, Vol. XV, Fascicola III, Monitorul Oficial și Imprimeriile Statului, Imprimeria Națională, București, 1944

Pintilie, Petre, *Brăila*, Editura Tineretului, București, 1966

Popescu, Cristian Ermei N., Popescu Maximilian N., Barbălată, Stanciu, Anton, Dumitru-Jean, *Navigația Fluvială Română. O firmă pentru toată lumea*, Editura Porto-Franco, Galați, 1990

Retinschi, Alexandru, *Epopeea navelor*, Editura Albatros, București, 1972

Sassu, Vasile M., *Brăila*, Editura Cartea Românească, Seria Cunoștințe folositoare, nr. 121, Bucureștu, 1921

Soare, Ionica, *Spațiul dunărean fluvio-maritim. Studii de geografie umană și economică*. Editura N' ERGO, Galați, 2004

Teodorescu, Nicu, *Casa cu migdali. 625 de ani de vârstă documentară a orașului Brăila, I*, Editura Opinia, Brăila, 1993

Voiculescu, Radu, *Poliția brăileană : succint istoric de la 1905-1936*, Brăila, f.a.

Studii și articole

Bădără, Doru, *Activitatea portului Brăila reflectată într-o revistă de cultură regională în Analele Brăilei* (SN), II, nr.2, 1996

Bușe, Constantin, *Brăila și Galați porturi ale Europei în vol. Românii în istoria universală*, II /1, Iași, 1987

Câdea, Ionel, *Brăila în cele mai vechi fotografii în Analele Brăilei*, nr. 9/2008

Ciobanu-Vasilescu, T., *Comentarii asupra activității porturilor și docurilor Brăila 1911-1938. Concluzii pentru viitor în Analele Brăilei*, nr. 1-2, 1940

David, Alexandru, *Aspecte ale traficului naval derulat prin portul Brăila între anii 1920-1928 în Analele Universității „Dunărea de Jos” din Galați*, fascicula Historia, 4, 2005

Demetriad, Paul, *Activitatea portului și docurilor Brăila în cursul anului 1929 față de activitatea anului 1928 și predeceșii. După datele culese de la Căpitănia portului, Oficiul vamal și Administrația docurilor în Analele Brăilei*, I, nr. 4-6, 1929

Demetriad, Paul, *Activitatea portului și docurilor brăilene în cursul anului 1930 față de activitatea anului 1929. După datele culese de la Căpitănia portului, Oficiul vamal și Administrația docurilor în Analele Brăilei*, II, nr. 4, 1930

Demetriad, Paul, *Activitatea portului și docurilor Brăila*

în cursul anului 1930 [corect, 1931, așa cum apare la sumar] față de activitatea anilor precedenți. După datele culese de la Căpitănia portului, Oficiul vamal și Administrația docurilor în *Analele Brăilei*, III, nr.3- 4, 1931

Demetriad, Paul, *Activitatea portului și docurilor Brăila în anul 1933 față de activitatea anilor precedenți. Îndreptările ce trebuiesc aduse pentru refacerea economică a portului Brăila în Analele Brăilei*, VI, nr. 1/1934 (publicată și broșură în 1934 sub auspiciile „Analelor Brăilei”)

Demetriad, Paul, *Activitatea portului și docurilor Brăila în perioada 1 aprilie 1934 – 31 martie 1935 față de activitatea anilor precedenți. Îndreptări ce trebuiesc aduse pentru refacerea economică a portului Brăila în Analele Brăilei*, VII, nr.1, 1935

Demetriad, Paul, *Activitatea portului și docurilor Brăila în anii 1935/1936 față de activitatea anilor precedenți. Îndreptările ce trebuiesc aduse pentru refacerea economică a portului Brăila în Analele Brăilei*, X, nr.1, 1938

Demetriad, Paul, *Câteva cuvinte despre grevele și nemulțumirile muncitorilor din portul Brăila în legătură cu necesitatea aparatelor de manutanțiune mecanică în Buletinul Societății Politecnice*, XXIX, nr. 1, 1913

Demetriad, Paul, *Descărcarea vaporului S.M.R. „Turnu Severin” cu noua macara de cărbuni în bazinul docurilor Brăila. Boicotarea acestui vas de către sindicaliști în Revista Porturilor și a Navigațiunii Comerciale*, 3, 1913

Demetriad, Paul, *Îmbunătățirea soartei muncitorilor din portul Brăila prin introducerea largă a mașinismului în Revista Porturilor și a Navigațiunii Comerciale*, 4, 1913

Demetriad, Paul, *Schiță monografică a portului Brăila – Utilajul în Analele Brăilei*, II, nr.3, 1930

Demetriad, Paul, *Tranzitul cerealelor Jugo-slave prin portul Brăila. Păreri din cercurile Jugo-slave în Analele Brăi-*

lei, II, nr.1, 1930

Demetriad, Paul, *Un secol de încercări zadarnice pentru creierea zonei libere în portul Brăila. De la regimul de „Porto-Franc” din 1836 la regimul de sărăcie de azi a portului Braila în Analele Brăilei*, X, nr.2, 1938

Demetriad, Paul, *Viața din 1927 a portului Brăila față de activitatea din trecut în Analele Brăilei*, I, nr.1, 1929

Filitti, Ioan C., *Primii ani de organizare ai Brăilei după eliberarea de sub turci. Sub ocupația rusă de la 1828 la 1834 în Analele Brăilei*, II, nr.4, 1930

Iavorschi, Gheorghe, *Brăila de la regimul de porto-franco la cel de zonă liberă în Revista Arhivelor*, nr. 1-2, 1999

Iavorschi, Gheorghe, *Istoricul bursei de cereale Brăila în Analele Brăilei (SN)*, I, nr.1, 1993

Ichim, Constantina, *Brăila în sistemul legăturilor comerciale europene în Zilele culturii brăilene (25 octombrie-1 noiembrie). Comunicări și referate*, Brăila, 1970

Ilie, Elena, *Comisia Europeană a Dunării în Magazin istoric – Brăila*, 2010

Ilie, Elena, *Revista porturilor și a navigațiunei comerciale în Analele Brăilei (SN)*, III, nr.3, 1999

Iorga, Livia, *Ipostaze ale modernizării Brăilei în timpul lui Carol I în vol. Ipostaze ale modernizării Brăilei în Vechiul Regat*, IV, București, 2007

Lascu, Stoica, *Comerțul și portul la începutul secolului al XX-lea și receptarea lor în paginile presei locale în Analele Brăilei (SN)*, I, nr.1, 1993

Matheescu, N.N., *Problemele muncitorimii brăilene în Analele Brăilei*, I, nr.4-6, 1929

Mihăilescu, Gheorghe, *Importanța comercială a Brăilei de la întemeiere până la căderea sub turci și relațiile ei cu Brașovul. Epoca 1358-1540 în Analele Brăilei*, VII, nr.1, 1935

Mihăilescu, Ioan C., *Brăila la expoziția universală de la*

Paris (1867) în *Analele Brăilei*, II, nr. 1, 1930

Miler, Cornelia, Miler Didi, *Viața economică în Brăila interbelică* în *Anuarul Muzeului Marinei*, 2, 1999

Mocanu, Emil Octavian, *Construcția docurilor în portul Brăila* în *Analele Brăilei* (SN), IX, 9, 2008

Mocanu, Emil Octavian, *Evoluția regimului vamal de porto-franco la Brăila (1836-1883)* în *Analele Brăilei* (SN), X, 10, 2010

Mocanu, Emil Octavian, *Morăritul și exportul de făină prin portul Brăila la sfârșitul secolului al XIX-lea și începutul secolului al XX-lea* în vol. *Ipostaze ale modernizării în Vechiul Regat, IV*, București, 2007

Mocanu, Emil Octavian, *Negustori de cereale și armatori în portul Brăila la sfârșitul secolului al XIX-lea și începutul secolului al XX-lea* în *Analele Brăilei* (SN), IX, 9, 2008

Mocanu, Emil Octavian, *Premisele creării regimului de porto-franco la Brăila*, în *Analele Brăilei* (SN), VIII, 8, 2007

Mocioiu, Nicolae, *Aspecte privind formarea și dezvoltarea muncitorimii portuare și a proletariatului industrial la Brăila în secolul al XIX-lea (Documente, 1848-1868)* în *Revista Arhivelor*, nr.3, 1976

Mocioiu, Nicolae, *Dezvoltarea economică și socială a portului și orașului Brăila în perioada 1829-1921*, în *Istros*, II-III, Brăila, 1983

Mocioiu, Nicolae, *Mișcarea muncitorească din Brăila în perioada anilor 1910-1912*, în *Istros*, IV, 1985

Munteanu, N. G., *Desfășurarea grevei generale din octombrie 1920 în orașele Galați și Brăila* în *Danubius*, IV, 1970

Popescu, Panait, *Arhipieleagul Brăila. Restituiri*, în *Analele Brăilei*, S.N., An III, nr. 3/1999

Portocală, Radu, *Evoluția negoțului internațional al Brăilei. Probleme economice regionale* în *Analele Brăilei*, I, nr.2-3, 1929

Portocală, Radu, *Deviațiuni economice, văzute din Brăila* în *Analele Brăilei*, IV, nr.1, 1932

Pricop, Constantin, *Traficul naval și importanța comercială a portului Brăila în primele două decenii ale secolului al XX-lea* în *Analele Brăilei* (SN), III, 3, 1999

Stănculescu, Coriolan, *Brăila- port* în *Analele Brăilei*, I, nr. 2-3, 1929

Tanțău, Rodica, *Unele aspecte privind viața economică a Brăilei în deceniul 3 și 4 al secolului XX*, în *Analele Brăilei* (SN), I, nr. 1, 1993

Trufașu, Mihail, *Considerațiuni asupra industriei Brăilei*, în *Analele Brăilei*, I, nr. 1, 1929

Untaru, Constantin I., *Ridicarea portului Brăila* în *Analele Brăilei*, XI, nr. 2-3, 1939

Dincolo de sursele livrești indicate, cercetate la **Biblioteca Județeană Panait Istrati – Brăila**, autorul mulțumește cu recunoștință **Serviciului Județean Brăila al Arhivelor Naționale**, unde a consultat fondurile: **Căpitania Portului Brăila**, 1906-1977, nr. de inventar 67; **Poliția Portului Brăila**, 1914-1948, nr. inventar 65; **Fabrica de Ciment Brăila**, 1888-1950, nr. inventar 69; **Serviciul Hidraulic Brăila**, 1898-1959, nr. inventar 25; **Vama Brăilei**, 1919-1947, nr. inventar 27 și **Direcția Docurilor Brăila**, 1886-1973, inventar nr. 26.

De asemenea, mulțumește autorilor **Ștefania Botez** și **Ion Volcu** pentru iconografia preluată din **Albumul foto-documentar Brăila în cărți postale ilustrate, 1896-1848**, Editura Proilavia, Brăila, 2011, editat de instituțiile mai sus menționate.

Lista ilustrațiilor

1. **Brăila**, vedere după o gravură de Aloys von Saar (1826)
2. **Orașul Brăila (1826)**
3. **Portul Brăila (1848)**
4. **Strada Împăratul Traian (1919)**
5. **Procesiune de Bobotează**
(Str. Împăratul Traian la intersecția cu Str. Fața Portului)
6. **Strada Misitiilor (1910)** – inima comerțului cu cereale
7. **Piața Portului - I**
8. **Piața Portului – II, 1909**
9. **„Marea inundațiune din 1896”**
10. **Aprilie 2006- 643 cm**, cel mai mare nivel de la inundațiile din 1970
11. **Agenția N.F.R. – Căpitănia Portului (1909)**, monument istoric
12. **Dana Băi (1916)**
13. **Moara Violatos, 1898, monument istoric**
14. **Sosirea vaporului de călători – Principele Mircea (1928)**
15. **Nava Torvancer (1939)**
16. **Hamali în port (și ... la fotograf) – 1925**
17. **Vedere din port (1921)**
18. **Portul în plină activitate**
19. **Nava Prahova (1911)**
20. **Șlepuri în așteptare pe malul drept (1920)**
21. **Vedere din portul înghețat (1925)**
22. **Dunărea, strânsă în cătușele gerului-febr. 2012**
(Foto Prof. I.V. Zbarcea)
23. **Magazia Constantinescu și Neubauer, linia 4 Brăila port**, surpată din cauza supraîncărcării în noiembrie 1933
24. **Vedere spre Bazinul Docurilor (1910)**
25. **Intrarea în Docuri (1905)**
26. **Silozurile Anghel Saligny (1891)**
27. **Docurile Brăila (1913)**
28. **Pescăriile Statului (1911)**
29. **Pescăria**
30. **Rizeria Română, 1906 (clădire conservată încă)**
31. **Moara Valerianos & Lykiardopoulos (1912)**
32. **Canalul Filipoiu**

Cuprins

Prolegomene

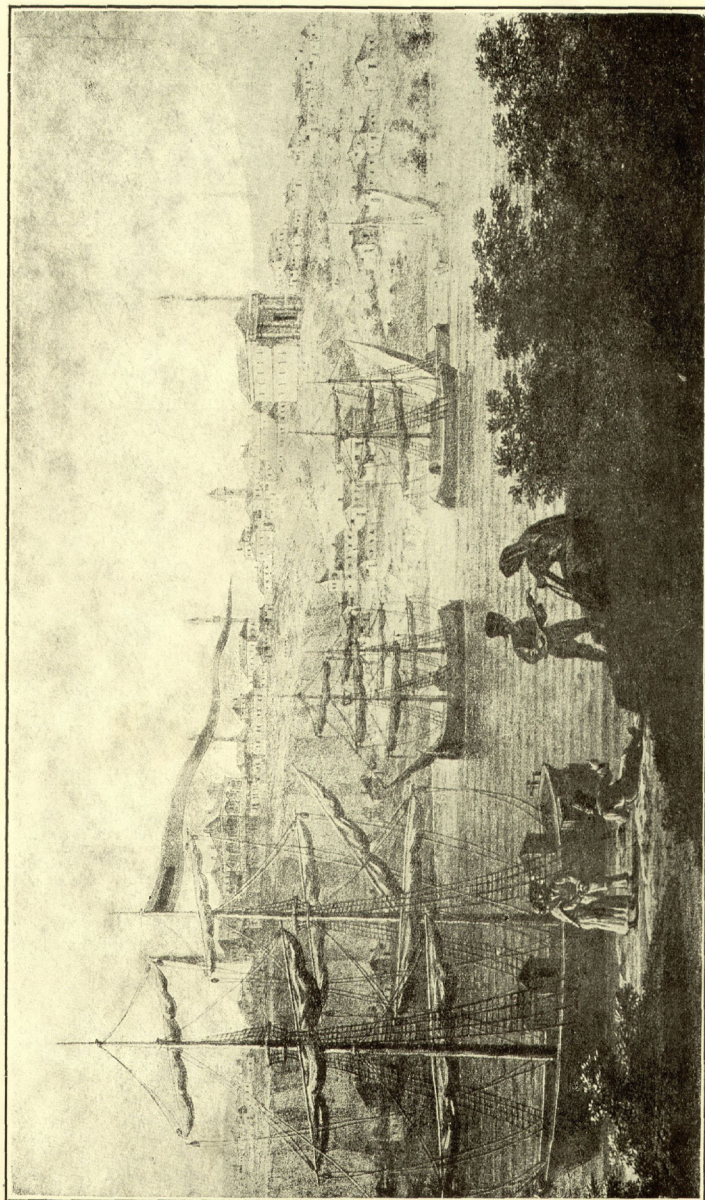
I. Locul Brăilei în istoria românilor.....	6
II. Portul a dezvoltat orașul.....	12
III. De la brandul Brăila la rebranding Brăila.....	15
<i>Mais où sont les neiges d'antan?</i>	18
Stradele Portului.....	21
Căpitănia	54
Amenajarea portului – o operă nicidecum terminată.....	105
Docurile.....	128
Schela Brăilei – port comercial de mână întâi	
De la <i>porto franco</i> la <i>antrepo</i>	148
Perioada interbelică.....	181
Anii 1950–1990.....	207
Anii 1990 și în prezent.....	216
Promenadă la Dunăre.....	234
În loc de încheiere.....	244
Literatura portului Brăila.....	247
Anexă	
A. Pagini din istoria marinei militare	274
B. Bastimentele anului 1930.....	280
C. Muncitorimea portuară.....	291
D. Industria portuară	
I. Șantiere navale.....	314
II. Mare centru piscicol.....	331
III. Industria morăritului.....	340
Bibliografie selectivă.....	344
Lista ilustrațiilor.....	352

Cărți dedicate Brăilei

- * **Monografia Învățăământului economic brăilean. 1871-1971**, Brăila, 1971, în colaborare
- * **Brăila**, Editura Sport-Turism, București, 1984
- * **Bărăgan- Câmpia Soarelui**, Editura Albatros, București, 1987
- * **Cartea Dunării**, Editura Sapiens, Brăila, 1997
- * **Din vadurile Chiralinei. Antologie de literatură contemporană brăileană, vol. I, Proză și dramaturgie**, Editura Ex Libris, Brăila, 2005
- * **Stradele Brăilei, I**, Editura Ex Libris, Brăila, 2005
- * **Teatrul Maria Filotti. Premierele așa cum au fost. 1973-2033**. Ed. Ex Libris, Brăila, 2006
- * **Povestea unei străzi. Regala**, Editura Ex Libris, Brăila, 2006
- * **Piața Traian. Emblema Brăilei moderne**, Editura Ex Libris, Brăila, 2007
- * **Stradele Brăilei, II**, Editura Ex Libris, Brăila, 2009
- * **Teatrul Maria Filotti. Perspectivă monografică. 1949-2009**, Editura Edmunt, Brăila, 2009
- * **Brăila. Studiu monografic**, Editura Proilavia, Brăila, 2009
- * **Școala Populară de Arte Vespasian Lungu, 1951-2011**, Monografie. Editura Proilavia, Brăila, 2011
- * **La început a fost Islazul...Istoria cartierelor Brăilei: Comorofca, Băligoși, Brăilița, Pisc, Nedelcu Chercea, Radu Negru**, Editura Ex Libris, Brăila, 2011
- * **Nume de sate din județul Brăila**, Editura Proilavia, Brăila, 2012
- * **Monografia Colegiului Economic „Ion Ghica” Brăila**, Ediția a IV-a, coordonator, Editura Danubius, Brăila, 2012
- * **Lacul Sărat. Istoricul stațiunii**, Editura Ex Libris, Braila, 2012
- * **Galeria oamenilor politici brăileni de la începuturi și până în zilele noastre**, Editura Proilavia, Brăila, 2012

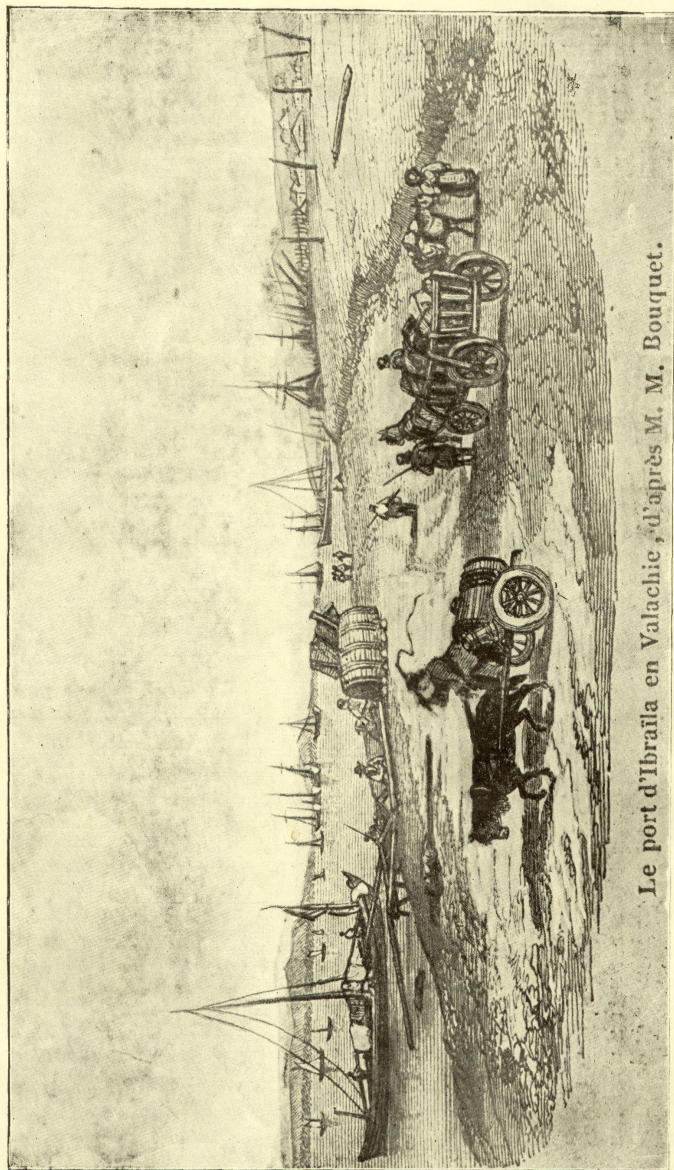


1. Brăila, vedere după o gravură de Aloys von Saar (1826)



ORAȘUL BRĂILA (1826)
(Din Albumul I. Alt. Litho. v. Saar)

2. Orașul Brăila (1826)

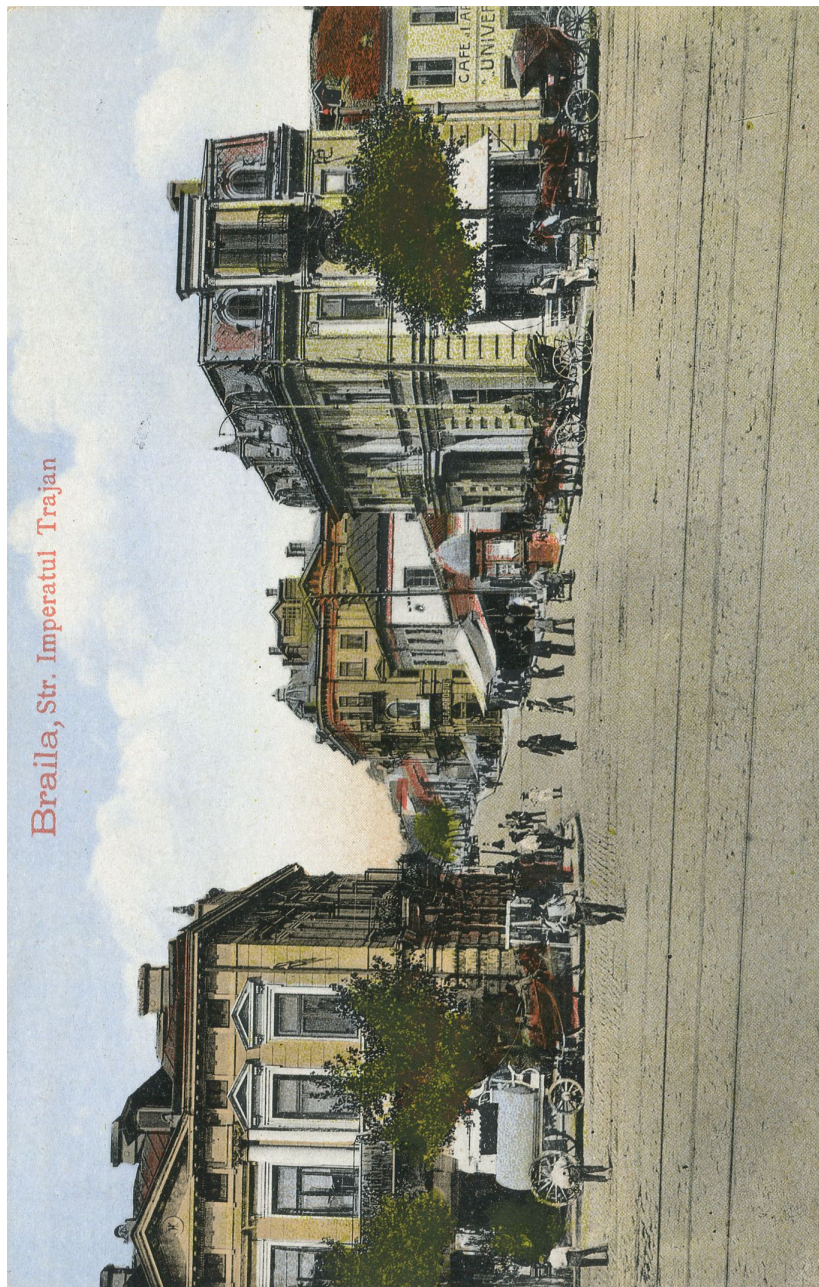


Le port d'Ibraïla en Valachie, d'après M. M. Bouquet.

PORTUL BRĂILA

(Reproducere după Bouquet, din Album Moldo-Valaque, editat de L'illustration, 1848).

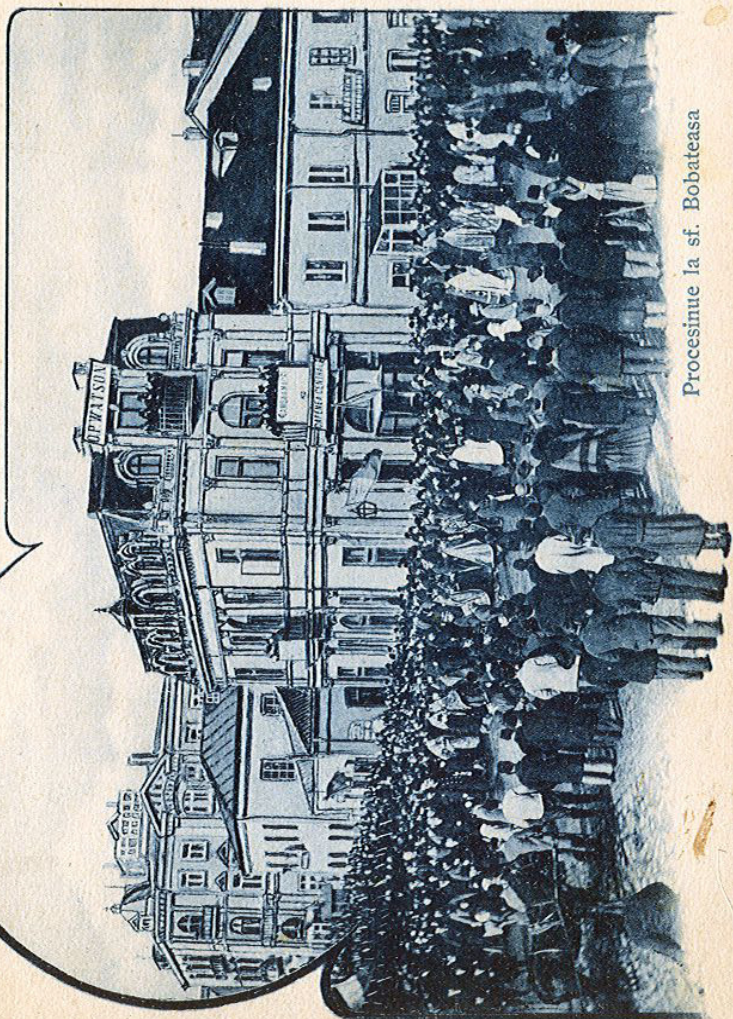
3. Portul Brăila (1848)



Braila, Str. Imperatul Trajan

4. Strada Împăratul Traian (1919)

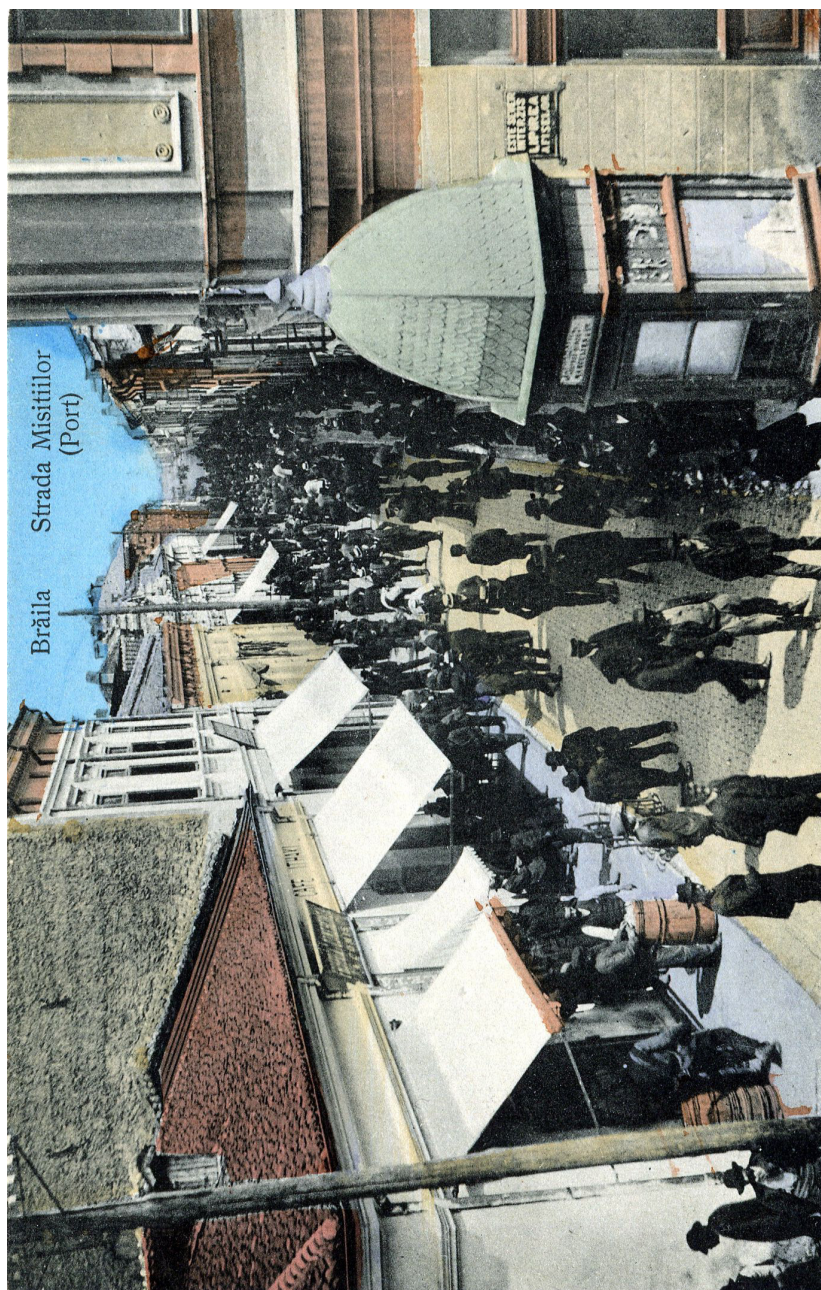
Salutare din Braila



Procesiune la sf. Bobateasa

5. Procesiune de Bobotează

(Str. Împăratul Traian la intersecția cu Str. Fața Portului)



6. Strada Misitiilor (1910) – inima comerțului cu cereale

Brăila — Piața Portului.



7. Piața Portului - I



Braila Piața-Portului.

Editura Librăriei J. Gheorghiu & Co., Brăila.

8. Piața Portului – II, 1909



9. „Marea inondațiune din 1896”



10. Aprilie 2006- 643 cm, cel mai mare nivel de la inundațiile din 1970



11. Agenția N.F.R. – Căpitania Portului (1909), monument istoric



12. Dana Băi (1916)



13. Moara Viatos, 1898, monument istoric



BRAILA Sosirea vaporului
de călători

14. Sosirea vaporului de călători – *Principele Mircea* (1928)

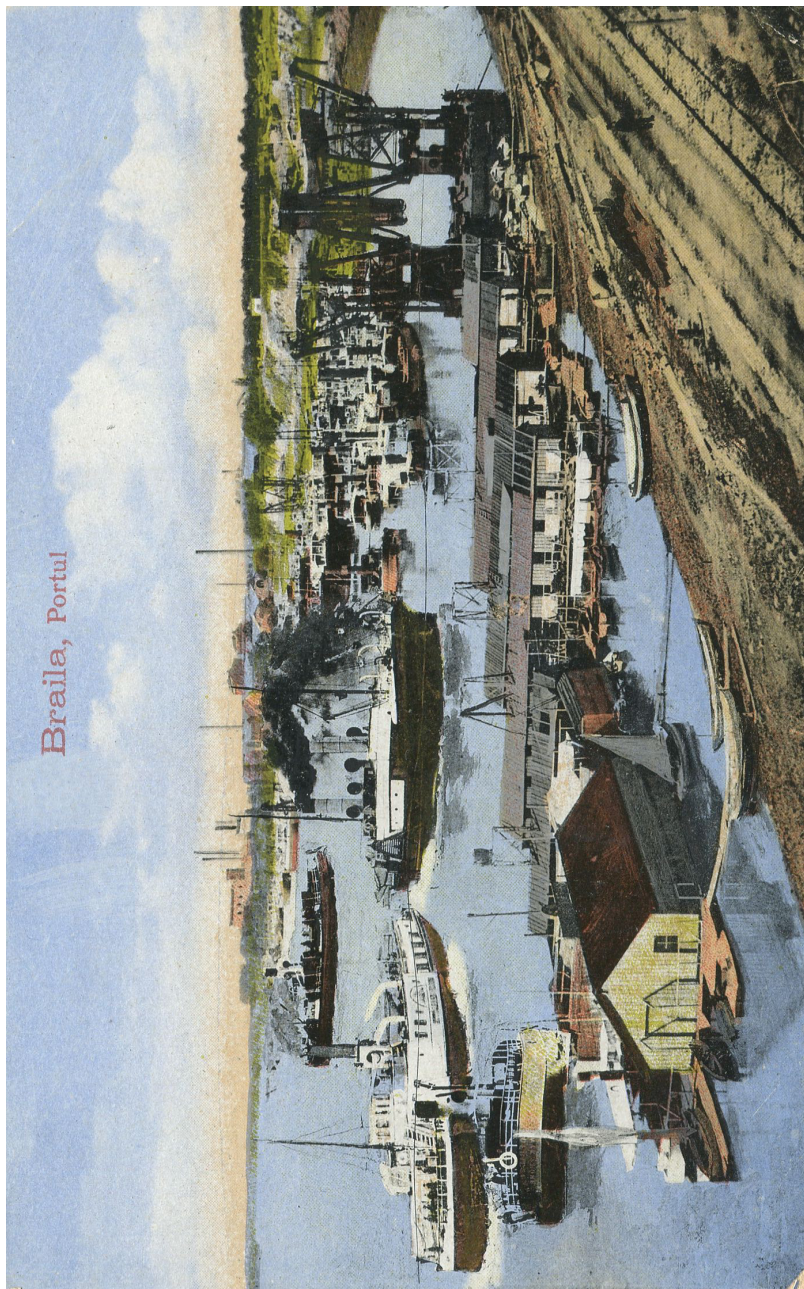


15. Nava Torvancer (1939)



16. Hamali în port (și ... la fotograf) – 1925

Braila, Portul

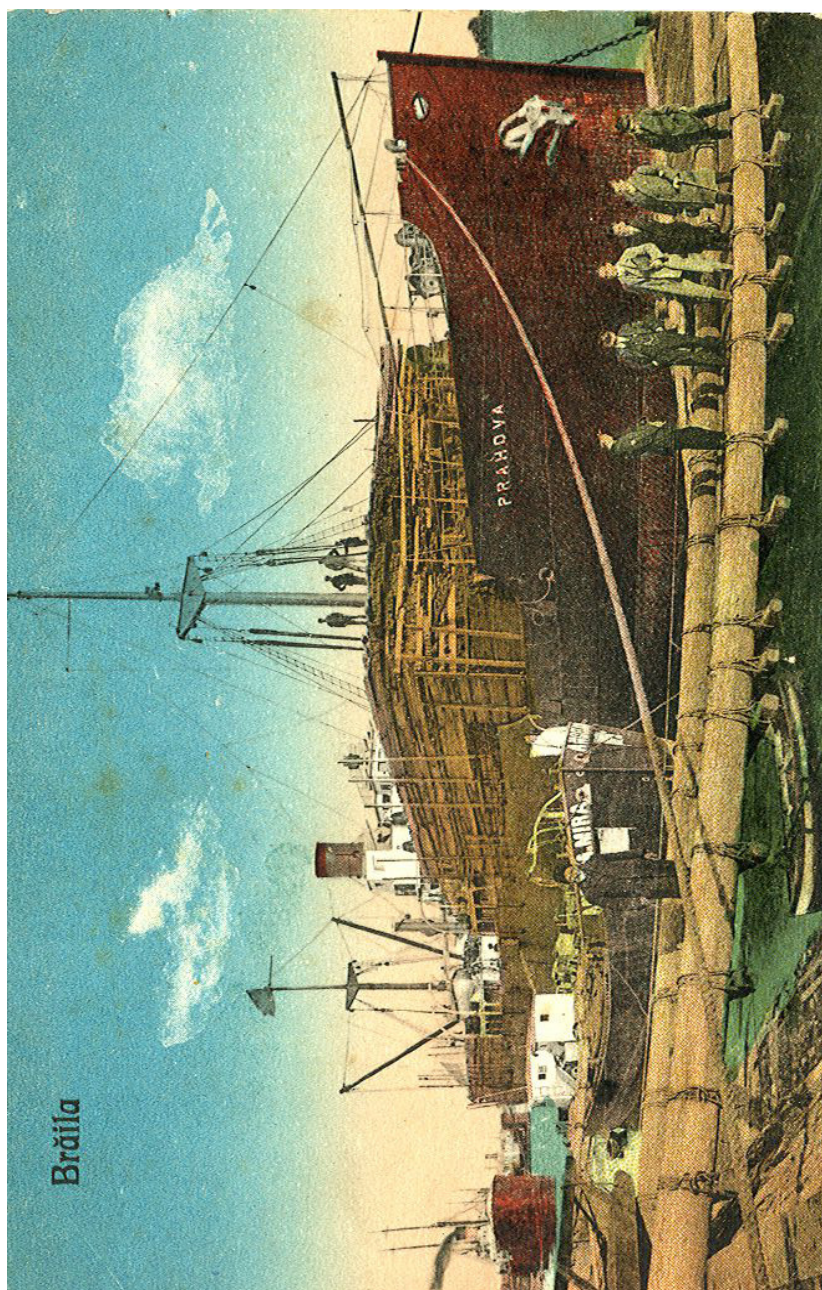


17. Vedere din port (1921)

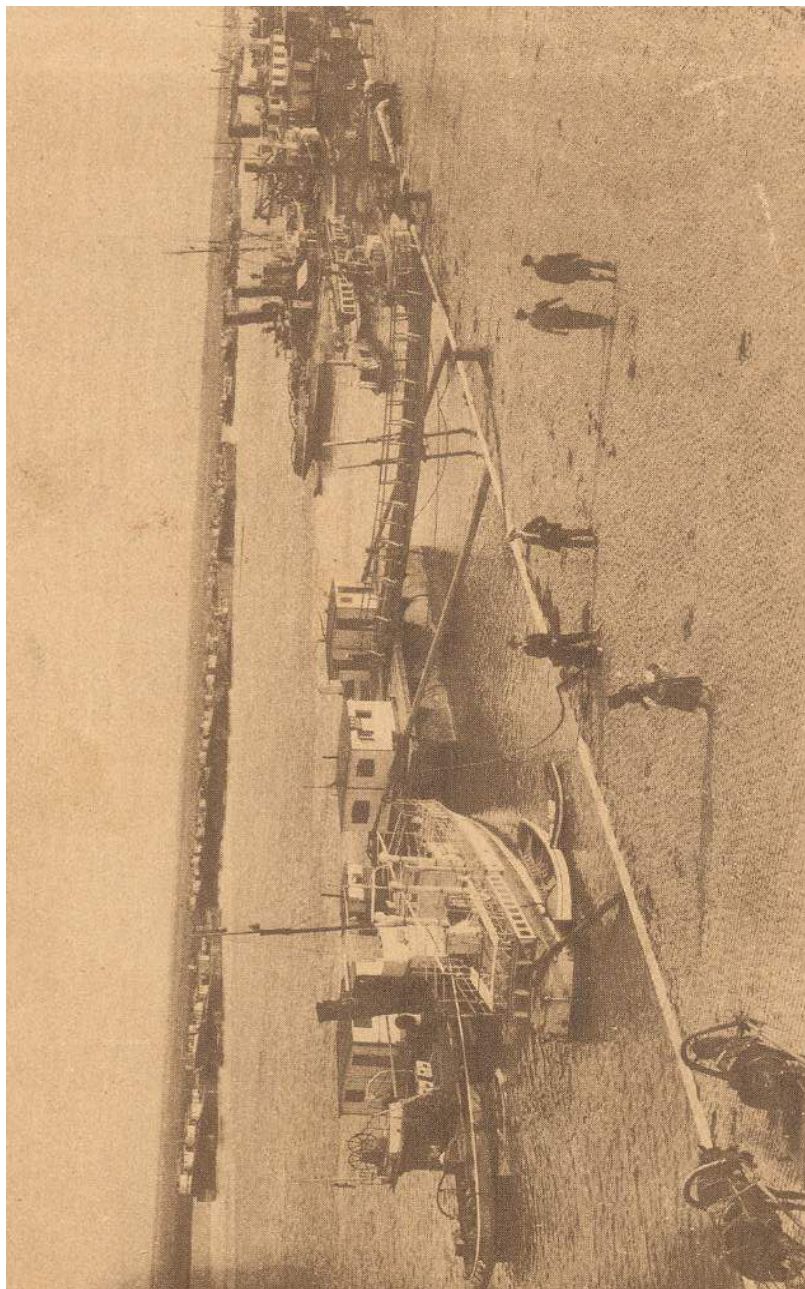
Brăila – Portul în plină activitate.



18. Portul în plină activitate



19. Nava Prahova (1911)



20. Șleपुरi în așteptare pe malul drept (1920)

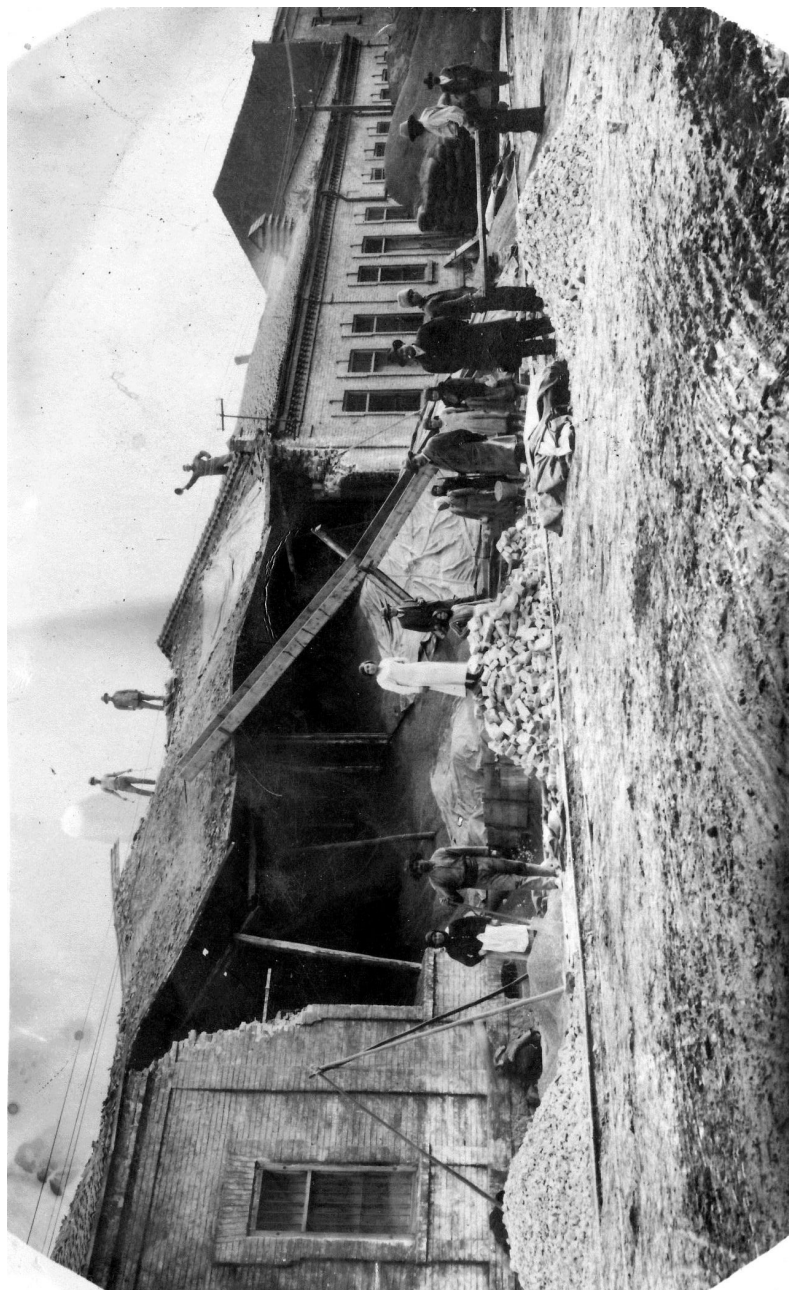


21. Vedere din portul înghețat (1925)



22. Dunărea, strânsă în cătușele gerului-febr. 2012

(Foto Prof. I. V. Zbarcea)



23. Magazia Constantinescu și Neubauer, linia 4 Brăila port, surpată din cauza supraîncălcării în noiembrie 1933



24. Vedere spre Bazinul Docurilor (1910)

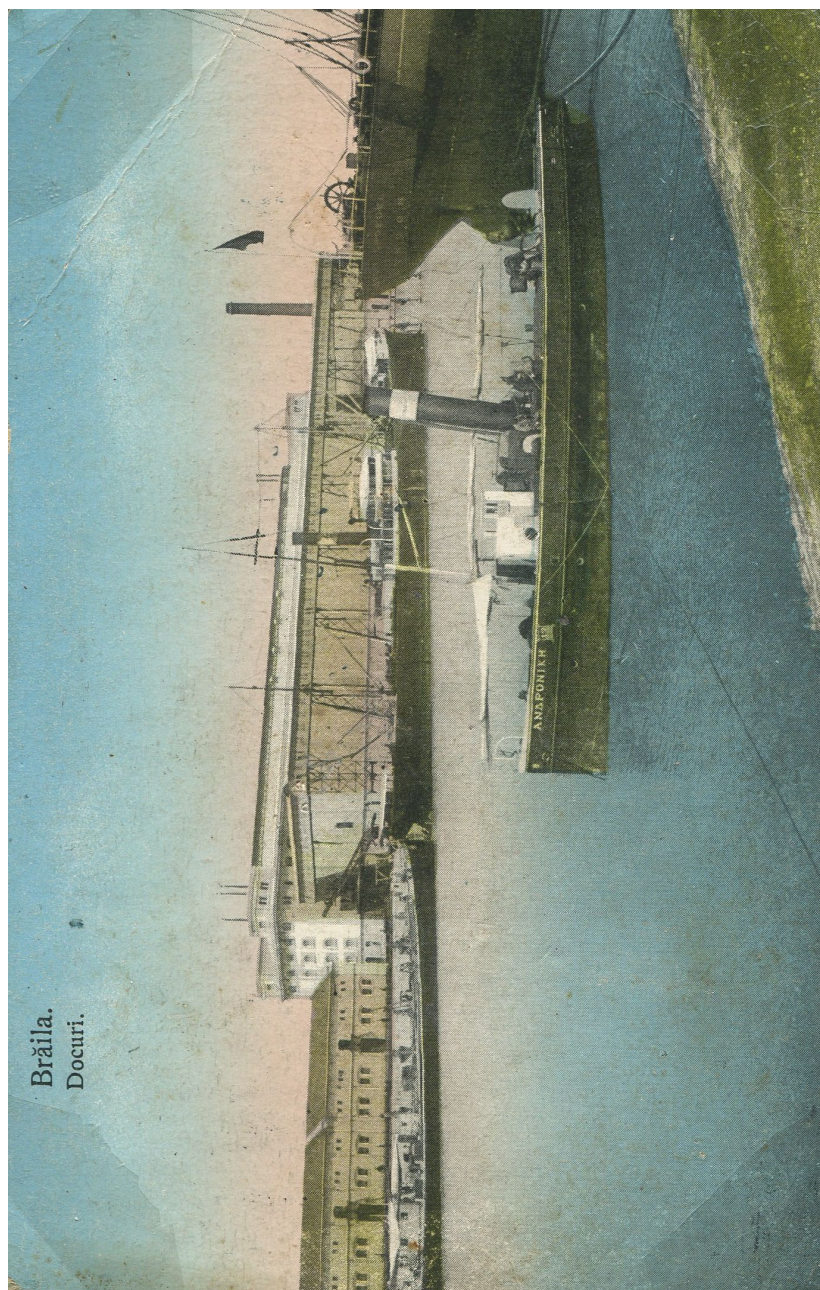


25. Intrarea în Docuri (1905)



Braila, Docuri

26. Silozurile Anghel Saligny (1891)



Brăila.
Docuri.

27. Docurile Brăila (1913)



Brăila — Pescăriile Statului.

28. Pescăriile Statului (1911)



29. Pescăria



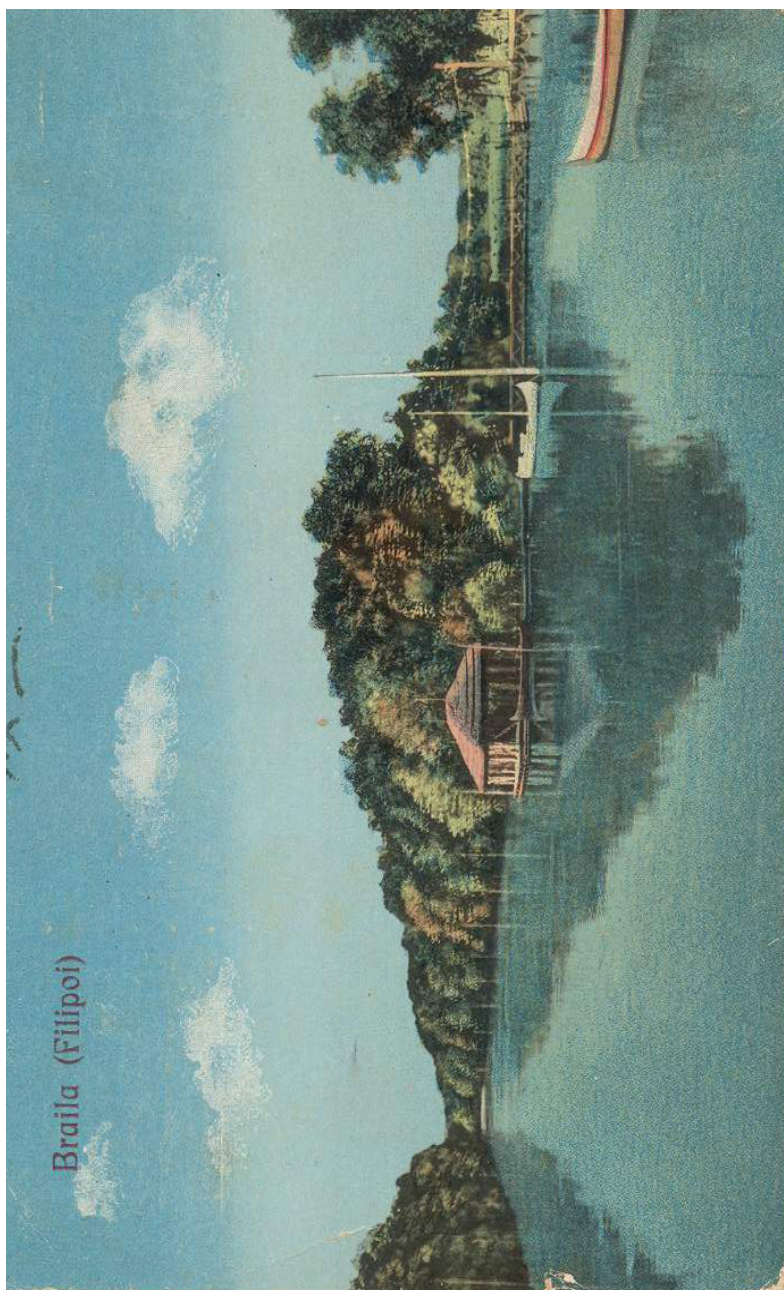
„Rizeria Română Societate Anonimă“
(Fabrica de Orez) Brăila-Roumanie

30. Rizeria Română, 1906 (clădire conservată încă)

Brăila
Fabrica de Făină Valerianos Lykiardopoulos



31. Moara Valerianos & Lykiardopoulos (1912)



32. Canalul Filipoiu