

DESTINUL INDUSTRIAL AL ORAȘULUI CERNAVODA

Constantin CHERAMIDOGLU¹

ccheramidoglu@yahoo.com

ABSTRACT: Without being a town with a numerous population, Cernavoda played an important role in the economical life of Romania. Being a harbour situated on the Danube bank, on the railway that connected the country with Constanța harbour, its geographical position encouraged the coming out of some industrial enterprises which defined the industrial character of this town. Here a big cement factory was working together with one of the biggest oil distilleries in the country. And it has also been working the only nuclear plant from Romania for some time.

KEYWORDS: Cernavoda, industry, oil, cement, nuclear energy.

Într-o carte publicată în anul 1847 John Wilson, un călător britanic cu aplecare asupra operelor filantropice și de misionarism religios, nota câteva cuvinte despre mica așezare a Cernavodei. „Casele din Cernavoda – scria el – sunt foarte mici, făcute din lemn și împletitură de răchită, lipite cu lut și acoperite cu stuf”². Imaginea este întâlnită și la alți călători ajunși la Cernavoda pe la mijlocul secolului al XIX-lea.

„Cernavoda, un sat mizerabil de 15–20 de case, unde n-am putut găsi o singură barcă sa ne ducă la Galați”; așa își amintea un călător englez din vremea războiului Crimeei, de localitatea de pe malul Dunării³.

Iată cum era prezentată așezarea despre care vorbim, într-un dicționar universal din anul 1859, (cu mențiunea că am păstrat denumirea localităților așa cum apare ea în versiunea franceză

¹ Dr. în istorie, consilier superior la Serviciul Județean Constanța al Arhivelor Naționale, membru al filialei CRIFST Constanța.

² John Wilson, *The Lands of the Bible visited and described...*, Vol. II, Edinburgh, 1847, p. 431.

³ *The Home friend; a weekly miscellany*, London 1854, vol. IV, nr. 80, p. 31.

din care cităm): „Czernavoda (Tchernavoda, apă neagră), sau Boghaz-Keui (satul de la canal). Mic oraș al Dobrogei, din guvernământul Silistrei, în Turcia; situat pe Dunăre și pe canalul natural (boghaz), de 20 de metri lățime și 4 metri adâncime, prin care lacul Carassou este în legătură cu fluviul. Se remarcă între Czernavoda et Custendjé urmele unui vechi canal, zis al lui Traian, și s-a proiectat de mai multe ori așezarea unui canal sau a unei căi ferate. Într-un timp apropiat, Czernavoda va fi un punct comercial important, deoarece pe aici și pe la Custendjé se vor derula toate operațiunile comerciale dintre Occident și țările de pe litoralul Mării Negre. Calea naturală este Dunărea, iar o Dunăre liberă este șansa orașului Czernavoda”⁴.

În raportul realizat în anul 1856, în urma unei vizite pe aceste locuri, inginerii Lidell și Gordon apreciau că cea mai bună opțiune pentru a asigura un trafic important de cereale pe linia spre Kustendjie (Constanța, era atragerea comerțului de cereale al principatelor dunărene. „Cernavoda – scriau ei – este aproape de centrul întregului comerț cu cereale de pe Dunăre, iar compania «D.B.S.R. n.n. C. C.» prin angajarea unor remorchere necostisitoare, poate fi sigură că va atrage spre Cernavoda și Kustendjie, cât vor putea face față, din traficul ce coboară acum pe Dunăre spre Sulina; acest rezultat pozitiv nu ar putea fi obținut pe linia Rusciuk – Varna”. Astfel, în opinia lor, Cernavoda urma să devină un intrând sau un cheu al marelui port de la Constanța. Chetuielile estimate de ei pentru construcția căii ferate, a locuințelor pentru muncitori, a bazinului pentru vasele fluviale, a gărilor, etc. se ridicau la 269.440£⁵.

Între anii 1858–1860 societatea engleză D.B.S.R. a construit calea ferată Cernavoda – Constanța, pe care a inaugurat-o la 4 octombrie 1860. A efectuat și lucrări de modernizare a portului Constanța, pe care îl avea în concesiune ca și calea ferată și lucrările anexe. Printre acestea se numără și cele efectuate la Cernavoda. Aici a amenajat „un port fluvial cu magazine de piatră prevăzute cu un sistem rudimentar «scria Mușat în 1938» de elevatoare, în care se depozitau cereale aduse cu șlepurile și caicele; apoi, din aceste magazine, cerealele – cu ajutorul unor vagonete erau vărsate în vagoane speciale și transportate la Constanța”. Același autor ne spune că în port lucrau pe atunci 600–800 de muncitori, zilnic⁶.

⁴ *Dictionnaire universel théorique et pratique du commerce et de la navigation*, Tome premier, Paris, 1859, p. 949.

⁵ Thomas Forester, *The Danube and the Black Sea: memoir on their junction by a railway between Tchernavoda and a free port at Kustendjie*, London, 1857, pp. 77, 144, 148.

⁶ Ioan I. Mușat, *Istoricul orașului Cernavoda*, București, 1938, p. 89.

În anul 1922 inginerul Jean Stoenescu-Dunăre publica proiectul întocmit de el privind Canalul navigabil Cernavoda – Constanţa⁷. Estimările sale asupra traficului de mărfuri se ridicau la 6,5 milioane tone anual. La Cernavoda urma a fi construit cu această ocazie, un bazin-port, legat de canalul spre Medgidia, în partea sa de răsărit.

După terminarea podului ce lega portul Constanţa de căile ferate dinspre Moldova şi Ţara Românească, se considera că şi portul de la Cernavoda avea să aibă un viitor bun. Iată ce se scria în acest sens: „Cernavoda este şi ea destinată să devină un port important al Dunării, pentru încărcarea grăului din România”⁸.

În prefaţa la cartea lui C-tin Băicoianu, dedicată Dunării, Vintilă Brătianu aprecia la rândul său, că portul Cernavoda „cu condiţia unei mai bune organizări, este chemat a juca un rol important în beneficiul Constanţei”, datorită legăturii pe calea ferată; pe de altă parte, susţinea el, „Cernavoda trebuie să facă din Constanţa un port dunărean, atât prin bazinul de iernare ce va trebui construit, cât şi prin canalul navigabil ce va lega într-o zi Dunărea de portul nostru maritim”⁹.

Evoluţia portului Cernavoda nu a atins însă nivelul sperat, atât din cauza concurenţei traficului pe calea ferată, a apropierii de porturile mari de la Brăila şi Galaţi, cât şi a reducerii traficului pe Dunăre din diverse cauze. La 1930–1933, din cauza împotmolirii sale, doar o singură dană era operabilă atunci când apele erau suficient de mari. Lungimea cheiului era de 185 metri, iar platforma în suprafaţă de 13.245 m² era în parte pietruită şi în parte pavată. Pe liniile ferate de garaj aflate pe această platformă se puteau gara 230 de vagoane. Traficul portului se cifra în anul 1933 la 24.592 tone de mărfuri descărcate şi 29.864 tone mărfuri încărcate¹⁰.

Despre podul de la Cernavoda s-a scris mult în cursul vremii, iar rolul lui Anghel Saligny a fost reliefat în mod deosebit. Lucrare tehnică deosebită, cel mai mare pod european la acea dată, el se compunea din două segmente: unul peste braţul principal al Dunării (de 750 metri lungime) şi altul peste Borcea (de 420 m lungime). Execuţia sa a început în anul 1890 şi inaugurarea s-a făcut la 14 septembrie 1895. Nu s-a vorbit suficient de companiile care au executat piesele necesare construcţiei şi montajul efectiv. Amintim aici o ştire din presa franceză ce amintea decorarea cu Ordinul Steaua

⁷ „Analele Dobrogei”, an III, nr. 3, iulie-septembrie 1922, pp. 388–406.

⁸ *Annales de géographie*, vol. 5, nr. 20/1896, p. 247.

⁹ C. Băicoianu, *Le danube: Aperçu historique, économique et politique*, Paris, 1917 p. XII.

¹⁰ *Raport statistic privind mişcarea porturilor României pe anul 1933*, p. 77.

României, a lui Léon Pillet, „autorul celor două statui colosale care ornează intrarea porticului de la podul din Cernavoda”; tot acolo mai citim și aprecierea următoare: „Acest pod, a cărui construcție a fost executată de Compania Fives-Lille, face cea mai mare onoare industriei metalurgice franceze”.¹¹

Construcția acestui pod a însemnat pentru orașul Cernavoda un puternic stimulent în evoluția sa ca centru industrial. Populația orașului a crescut, au sosit aici sute de meseriași din diverse părți ale țării dar și din străinătate, au apărut mai multe ateliere și viața economică în general s-a animat.

Apar și firmele comerciale, pe măsură ce viața economică a orașului se învigorază; astfel, la tribunalul de ocol de la Medgidia se înscria în anul 1884 firma „La concurența”, de tinichigerie, a lui Ilie Vitale, cu sediul în Cernavoda și o sucursală în Medgidia. Tot atunci P.C. Papaianopolo din Constanța, își înscria firma sa de „fabricant de făină, stabilit în Cernavoda și sucursală în Medgidia”, iar Andrei Cladas deschidea Hotel Gara, ce devenise desigur o necesitate pentru viața efervescentă a tânărului oraș.¹²

Proiectul ridicării unei fabrici de ciment la Cernavoda a fost inițiat la Anvers, după ce se construise marele pod peste Dunăre, ce asigura acum legătura directă pe calea ferată cu toate destinațiile. În același timp s-a avut în vedere situația sa favorabilă de port la Dunăre, apropiat și de portul maritim de la Constanța. Materiile prime absolut necesare, calcarul și argila, se găseau din abundență chiar în raza orașului Cernavoda, pe amplasamentul ales pentru construcția fabricii. La acea vreme combustibilul folosit era cărbunele, ce putea fi adus pe calea apei din Serbia, Turcia sau Anglia. Gara orașului era la câteva sute de metri de fabrică, astfel că producția obținută putea să fie transportată atât pe calea Dunării cât și pe calea ferată, portul Constanța fiind la doar 65 de km.

Inițial fabrica a fost dotată cu trei cuptoare duble verticale sistem Dietsch, având o capacitate de producție anuală de 12–15.000 tone ciment. Se aplica procedeul de fabricație uscat.

Conjunctura economică nu a fost favorabilă în primii ani (se traversa o criză economică, ce afecta proiectele de noi construcții), astfel că în anul 1902 s-au vândut doar 3.060 tone de ciment, iar în 1905 abia 6.124 tone; aceasta reprezenta 25%, respectiv 50% din capacitatea de producție existentă la acea dată. În anul 1907 se mai

¹¹ *Le Petit Parisien*, nr. 6929 din 17 octombrie 1895, p. 2.

¹² „Monitorul oficial”, nr. 142 din 30 septembrie 1884, p. 3258.

instalează alte două cuptoare duble, acesta fiind şi anul în care se reuşeşte ca desfacerea (11.958 tone) să acopere producţia.

În anul 1909 fabrica primeşte un motor rotativ de la firma A.G.K (apoi MIAG) din Braunschweig; era al doilea din România, după cel de la Comarnic, iar capacitatea fabricii din Cernavoda ajungea acum la 40.000 tone ciment anual. Menţinerea cuptoarelor verticale în funcţiune, a dus la adoptarea în continuare a procedeului uscat de prepararea a materiilor prime. Al doilea cuptor rotativ este instalat în anul 1912, iar al treilea în anul 1928.

Dupa anul 1912 s-a renunţat la procedeul uscat şi s-a trecut la cel umed. Conform documentelor din arhiva fabricii, „diferenţa esenţială între procedeul uscat şi procedeul umed constă în faptul că primul necesită uscarea materiilor prime înainte de măcinare: făina brută rezultând din măcinare este introdusă în stare uscată; la metoda umedă, materiile brute sunt transformate în timpul măcinării, într-o pastă lichidă cu cca 35–40% apă şi introdusă astfel în cuptor”.

Cât despre avantajele acestui procedeu, aflăm din aceeaşi sursă, că „procedeul umed permite obţinerea unui amestec mai omogen al materiilor prime, de unde poate rezulta mai uşor fabricaţia unui ciment de bună calitate, dar pe de altă parte, necesită o cantitate suplimentară de combustibil, pentru evaporarea apei din pasta brută”¹³.

Deschizând o nouă carieră la sud de podul de la Cernavoda, lucrătorii fabricii de ciment de acolo au descoperit o excavaţie mai veche, urme ale unei exploatare vechi şi chiar o statuie. Chemaţi la faţa locului, specialiştii conduşi de Gr. Florescu au identificat o veche carieră romană, de calcar, prima pe care arheologii noştri au putut să o cerceteze în amănunţime¹⁴.

În anul 1916 Cernavoda a fost ocupată de forţele inamice, iar fabrica de ciment a suferit din toate punctele de vedere. Conducerea şi personalul, refugiaţi în Moldova, au continuat să se ocupe de afacerile rămase în suspensie, încercând să apere interesele lor. De la fabrica din Cernavoda s-au ridicat mari cantităţi de materiale, iar o bună parte din instalaţiile şi utilajele de aici au fost mutate de ocupanţi la fabrica societăţii „Granitoid” din Bulgaria. Prin eforturi mari, susţinute şi de diplomaţia belgiană, conducători fabricii au reuşit să recupereze o mare parte din utilajele ridicate de autorităţile de ocupaţie a Dobrogei şi au repus destul de repede în funcţiune

¹³ Serviciul Judeţean Constanţa al Arhivelor Naţionale (în continuare A.N. Cta), fond Fabrica de Ciment Cernavoda, dosar 6/1947, ff. 1, 2.

¹⁴ „Analele Dobrogei”, an XVII, 1936, pp. 33–46.

fabrica din Cernavoda. Astfel, în anul 1920 fabrica a produs la 15% din capacitate, apoi în anul 1922, 76%, pentru ca în anul 1927 să ajungă chiar la 90%, adică 36.000 de tone de ciment vândute¹⁵.

Actul constitutiv și statutele Societății Anonime de Ciment din Europa Orientală „Portland Artificial” din Anvers, fuseseră autentificate de notarul Emile Lefebvre din Anvers și după vizarea prealabilă de ministerul român de Externe, au fost transcrise și în registrele Tribunalului Constanța. Prin Decretul Regal nr. 3598 din 10 octombrie 1900, societatea respectivă obținuse autorizația „de a înființa la noi în țară o sucursală cu sediul secundar la Cernavoda, sub reprezentanța D-lui Gerard Joseph Humbert Duqué”¹⁶.

Terenul pe care s-au construit instalațiile fabricii de ciment a fost achiziționat încă de la 25 octombrie 1899, de Paul Rothenberg, de la Primăria orașului Cernavoda, cu obligația de „a construi pe el o fabrică de ciment cu toate dependențele necesare, în termenul de cel mult trei ani de la data actului de față”. Pe lângă aceste 2,3 hectare în anii următori s-au mai cumpărat atât de la primărie, cât și de la particulari, alte suprafețe învecinate, ce au asigurat amplasarea tuturor instalațiilor necesare bunei funcționari a fabricii¹⁷.

Fiind o industrie de mare importanță pentru economia României, această societate a beneficiat de dispozițiile legii pentru încurajarea industriei naționale din 13 februarie 1912, fiind astfel scutită de vamă pentru mașinile și accesoriile respective importate, beneficiind de reducere la transportul pe căile ferate interne și facilități importante la impozitare. Aceste avantaje au fost acordate pe o perioadă întinsă, de la 1 aprilie 1912 la 1 aprilie 1942, cu condiția ca fabrica respectivă să mențină o proporție anumită de personal românesc¹⁸.

În anul 1934, la 20 iulie, în sediul fabricii din Cernavoda a avut loc o festivitate în care directorul Raymond Flamand și nouă din lucrătorii fabricii (unii deja pensionari atunci), au primit decorația „Meritul industrial și comercial”, pentru activitatea neîntreruptă de 25 de ani în acea întreprindere. Era o încununare a unei activități destul de îndelungate și poate că nimeni nu se gândea pe atunci că fabrica era aproape de jumătatea existenței sale¹⁹.

¹⁵ *Ibidem*, dosar 1/1918–1919, ff. 1–9; dosar 6/1947, f. 2.

¹⁶ *Ibidem*, dosar 3/1899–1936, ff. 2–4.

¹⁷ *Ibidem*, ff. 6–21.

¹⁸ *Ibidem*, dosar 2/1900–1948, f. 132; vezi și „Monitorul oficial” nr. 249 din 14 februarie 1912.

¹⁹ *Ibidem*, fond Inspectoratul Muncii Constanța, dosar 44/1934, f. 24.

Tot în ceea ce privește personalul utilizat în fabrică, aflăm din documente că în anul 1929 erau 225 de salariați, dintre care 206 adulți (șase femei), iar 13 minori între 14 și 18 ani. La schimbul de noapte erau folosiți, în funcție de necesitate, între 35 și 45 de adulți. La aceeași dată personalul specializat din fabrică însuma 102 români și 14 străini; muncitorii necalificați erau în număr de 109, aproape toți români²⁰.

În vara anul 1935 societatea a înregistrat două mărci de fabrică: prima consta „dintr-o etichetă rotundă cu cuvintele «CIMENT SUPERIOR SUPERPOD», având la mijloc podul Regele Carol I susținut de Hercule, iar dedesubt cuvântul Cernavoda”; cea de a doua marcă avea tot „o etichetă rotundă cu cuvintele «CIMENT PORTLAND POD», având la mijloc podul Regele Carol I și o instalațiune de fabricarea cimentului iar dedesubt cuvântul Cernavoda”²¹.

Perioada 1941–1945 a fost mai grea, fabrica lucrând în condiții de război, cu accesul la materiile prime și piesele de schimb restricționat, cu o piață de desfacere diminuată și prețuri controlate. La aceasta s-au adăugat daunele cauzate prin distrugerii parțiale de instalații industriale, în urma retragerii trupelor germane, estimate în iulie 1945 la suma de 7.722.962 lei. Au urmat desigur, livrările de materiale și lucrările de atelier executate pentru armata sovietică; apoi lipsa de vagoane necesare pentru expedierea cimentului depozitat în silozuri și lipsa păcurii necesare la cuptoare, au dus la oprirea frecventă a producției, în cursul anului 1945²².

Cele de mai sus se reflectă și în datele privind producția totală a fabricii; astfel în anul 1939 s-au produs 91.706 tone ciment; în 1941 producția s-a diminuat la 35.580 tone, iar în 1945 la doar 24.236 tone. Începerea refacerii economice a dus la o producție crescută în anul 1948, când s-au realizat 84.889 tone de ciment²³.

Din punct de vedere juridic, fabrica făcea parte dintr-o societate anonimă pe acțiuni, toți acționarii fiind din Belgia. Capitalul social însuma 25 milioane franci elvețieni. Sediul de exploatare de la Cernavoda era evaluat la sfârșitul anului 1944, la suma de 500 milioane lei. Cifra de afaceri a întreprinderii fusese în anul 1944 de 208.451.880 lei, pentru care s-a plătit un impozit de 35.233.496 lei²⁴.

²⁰ *Ibidem*, dosar 22/1930, f. 9.

²¹ *Ibidem*, fond Fabrica de ciment Cernavoda, dosar 1/1900–1948, f. 116.

²² *Ibidem*, dosar 18/1941–1946, ff. 86, 90, 92.

²³ *Ibidem*, dosar 6/1947, f. 15.

²⁴ *Ibidem*, dosar 2/1900–1948, f. 118.

Prin legea din 11 iunie 1948 fabrica a fost naționalizată și a primit numele de Fabrica de ciment „Ideal” Cernavoda²⁵. La momentul naționalizării, fabrica lucra cu 432 de salariați, având o capacitate maximă de producție anuală de 62.095 tone ciment portland și 4.447 tone ciment superior. Dotarea fabricii cuprindea un concasor titan, două mori de pastă, trei mori de ciment și două cuptoare rotative; puterea era asigurată de 5 motoare de 2950 H.P.²⁶.

Un document administrativ din anul 1949 aprecia că „fabrica de ciment IDEAL dă cel mai bun ciment din țară și o producție în 24 de ore de circa 30 vagoane”²⁷. A continuat să funcționeze până la sfârșitul anilor '70 ai secolului trecut, când lucrările la noul canal Dunăre – Marea Neagră au impus eliberarea terenului ocupat de fabrică, desființarea carierelor din apropiere. Activitatea sa a fost preluată de fabrica similară de la Medgidia, mai nouă și mai mare la acea dată.

Avântul economic de la sfârșitul secolului al XIX-lea a determinat o creștere a importului de piese metalice necesare în stabilimentele industriale ca și în construcțiile aferente. Pentru a suplini această nevoie, un grup de industriași din străinătate au avut inițiativa înființării unei fabrici de șuruburi, buloane și nituri, la Cernavoda. Bazele acestei societăți colective (și în comandită simplă) au fost puse de Perre Japy, Albert Viellard (ambii francezi) și Alfred Herzog (elvețian). Contractul a fost încheiat la 29 februarie 1908, iar fabrica a început să funcționeze la 14 iulie 1908, lucrând pe baza materiilor prime aduse inițial din străinătate, apoi din țară, pe calea apei dar și pe calea ferată. Între anii 1914 și 1916 a lucrat pentru armata română, fiind apoi distrusă în bună parte, în timpul campaniei militare a Puterilor Centrale și ocupației ce a durat până în anul 1918. A fost refăcută prin propriile mijloace în anii următori, reîncepând producția la 1 septembrie 1922²⁸. O situație din anul 1933 estima valoarea investițiilor făcute la suma de 6.774.394 lei, iar capitalul social la valoarea de 50 de milioane. La acea dată fabrica avea un motor Diesel de 240 H.P. și un altul Diesel Weber, de 40 H.P. și introdusese mașini automate pentru realizarea șuruburilor. Din același document aflăm că s-au produs în anul 1933 șuruburi, buloane, nituri și piulițe în cantitate de 411.162 kg, s-au vândut 504.933 kg în valoare de 12.247.630 lei²⁹.

²⁵ *Ibidem*, fond Camera de comerț și industrie Constanța, Registrul firmelor sociale, nr. 406.

²⁶ *Ibidem*, fond Comitetul județean P.C.R. Constanța, dosar 206/1948, f. 230.

²⁷ *Ibidem*, fond Prefectura jud. Constanța, dosar 52/1949, f. 8.

²⁸ *Ibidem*, fond Inspectoratul Muncii Constanța, dosar 86/1943–1945, f. 193.

²⁹ *Ibidem*, dosar 53/1933, f. 75.

În ceea ce priveşte structura capitalului investit, au avut loc unele modificări, cea mai importantă fiind legată de decesul lui Alfred Herzog (survenit la Azuga în 3 iulie 1944), în urma căruia moştenitoarea sa a primit cota investită de acesta, afacerea fiind continuată de ceilalţi doi şi urmaşii lor. Mai adăugăm doar că Alfred Herzog devenise cetăţean român în anul 1934³⁰.

Al doilea război a adus oraşul Cernavoda din nou în raza de acţiune a bombardierelor inamice, astfel că atacul survenit în august 1941 a distrus o parte din locuinţele personalului de la fabrică. Desigur, fabrica a trecut din nou la producţia pentru război, funcţionând neîntrerupt. Din documente aflăm că în decembrie 1943 efectivul de lucrători al fabricii era de 170 persoane, dintre care 151 erau români, 16 minoritari iar 3 erau cetăţeni străini. În vara anului 1944 fabrica lucra cu 157 de salariaţi, din care 4 erau concentraţi; programul de lucru era de 8 ore şi nu se făcuseră concedieri, cu toate că materiile prime se obţineau cu greutate.

Continuarea războiului pe frontul de vest a impus aplicarea aceluiaşi regim în continuare, astfel că fabrica era atenţionată de organele administrative să nu înceteze sau să nu reducă producţia, gesturile respective fiind considerate ca acţiuni de sabotaj. Raportul trimis de directorul fabricii explica limpede problemele cu care se confruntau în realizarea producţiei, la începutul lunii octombrie a anului 1944. Prima constatare, reducerea volumului de vânzări, se datora pierderii debuşeurilor şi stării generale a economiei a activităţii diminuate a comercianţilor, astfel că nu se mai puteau acoperi cheltuielile de fabricaţie.

Greutăţile în aprovizionare se explicau, la rândul lor, prin lipsa de numerar suficient (din partea fabricii) dar şi prin insuficienţa vagoanelor disponibile pentru uzinele „Titan, Nădrag, Călan” din Câmpia Turzii, care nu puteau astfel furniza fierul ce fusese comandat încă din anul anterior. În ciuda intervenţiilor repetate făcute pe lângă Comisia de coordonare a transporturilor pe C.F.R., nu se putuse debloca această situaţie. Concluzia directorului era simplă: „vrem să credem că la mijloc nu e lipsă de bunăvoinţă, rezultatul pentru noi e însă acelaşi: nu avem fier şi nu avem ce da lucrătorilor de lucru; aceştia îşi pierd timpul neocupaţi prin atelier, însă trebuie să plătiţi şi ajutaţi cu lemne, alimente etc.”³¹.

³⁰ *Ibidem*, fond Camera de Comerţ şi Industrie Constanţa, Registrul firmelor sociale, nr. 405.

³¹ *Ibidem*, fond Inspectoratul Muncii Constanţa, dosar 86/1943–1945, ff. 18, 80, 123, 151.

În baza legii 119 din 11 iunie 1948 această fabrică a fost naționalizată, iar din 17 septembrie 1948 a funcționat sub numele de „Întreprinderile 9 Mai”. Cu ocazia lucrărilor legate de construcția canalului Dunăre – Marea Neagră, începute în anul 1949 și abandonate în vara anului 1953, fabrica de șuruburi a fost mutată de la Cernavoda, pe un alt amplasament, în apropiere de comuna Saligny, pe traseul căii ferate spre Constanța.

În anul 1921 se înființează la Cernavoda Fabrica de cărămidă și țiglă Pușchilă (proprietari fiind inginerul D. Pușchilă și Maria Pușchilă. În anul 1941 fabrica avea ca personal: 3 tehnicieni, 26 de lucrători și două persoane la administrativ. Un document al primăriei de atunci menționa că fabrica „merge bine și are suficient de lucru”³².

La 15 martie 1900, primarul urbei Cernavoda, în baza hotărârii consiliului comunal din 19 septembrie 1899, vindea o suprafață de cinci hectare din terenul orașului, către C. Langeveld³³; cu doar o zi înainte vânduse lui Paul Rothenberg o altă suprafață necesară fabricii de ciment, astfel că vedem aici determinarea edililor de atunci ai orașului, în a sprijini dezvoltarea sa industrială. Pe acest teren, Langeveld, Schram & Dittmer aveau să construiască fabrica de petrol „Helios”, care a reprezentat începutul industriei petroliere la Cernavoda.

Era o perioada efervescentă în industria petrolieră de la noi și societățile evoluau rapid, iar speculatorii acționau și ei pe acest teren propice. Acțiunile fimei amintite mai sus (Fabrica „Helios”) sunt achiziționate de societatea „Moera Enim”, care la acea vreme exploata petrolul din Indiile Olandeze, împreună cu terenurile de la Băicoi – Țintea. Se înființa astfel Societatea de petrol Cernavoda, cu sediul la Amsterdam și un capital vărsat de un milion de florini, care a început imediat să fie susținută la bursele din străinătate, în special din Olanda, firma căpătând o mare credibilitate, iar acțiunile ei ajungând după prima reclamă făcută, la 150 fr.

În anul 1901 a fost construită practic o nouă rafinărie, investiție de peste un milion de lei, dar care nu a început să funcționeze nici în anul următor, atât din cauza prețurilor mari ale petrolului brut, cât și a situației sale nefavorabile. Se avea în vedere folosirea sa la capacitatea maximă în momentul în care conducta de petrol din zona Prahovei avea să ajungă la Marea Neagră, via Cernavoda. În curând însă societatea „Cernavoda” a intrat în lichidare, ca urmare și

³² *Ibidem*, fond Prefectura județului Constanța, dosar 18/1941, f. 253.

³³ *Ibidem*, fond Tribunalul Constanța (Grefa) transcrierea nr. 134/1900.

a pierderilor suferite în Indiile Olandeze, astfel că patrimoniul său de la Cernavoda a fost pus în vânzare³⁴.

Istoria continuă însă și din presă aflăm că „Firma Hagianof & Câmpeanu a cumpărat în ianuarie 1903, „de la fosta societate olandeză «Cernavoda», frumoasa rafinărie de petrol numită „Helios”, pe care o construisese în orașelul Cernavoda”. Desigur că dincolo de poziția geografică favorabilă a acestei instalații, a contat și prețul său mic; se estima că firma olandeză cheltuisese 1.250.000 lei la Cernavoda, iar cumpărătorii au obținut rafinăria pentru doar 250.000 lei. La conducerea fabricii este numit inginerul Balbaren.

În primăvara anului 1903 rafinăria de la Cernavoda începe să funcționeze, inițial cu instalația de distilare, lucrându-se concomitent la punerea în funcțiune a aparatelor de rafinaj pentru petrol și benzină, precum și a instalației pentru fabricarea uleiurilor minerale. Aceeași publicație de specialitate aprecia că atunci „când toate aceste instalații vor fi gata și vor funcționa, fabrica va putea produce cele mai fine derivate de petrol și ea va ocupa un loc de onoare între puținele instalațiuni de acest fel, cu care industria noastră se poate mândri”. Petrolul era adus din exploatarea de la Poiana (lângă Câmpina), ale aceleiași societăți, în trenuri speciale de câte 20 de vagoane (cazane), distanța fiind parcursă în cca 20 de ore. Produsele obținute s-au expediat inițial la Constanța; între timp societatea construia însă un ponton, pe malul Dunării, în dreptul fabricii, la care vapoarele – tankuri să poată încărca producția destinată Germaniei³⁵. O prezentare a fabricii așa cum fusese contruită de dr. Goldstern, reținea în primul rând faptul că fiind așezată pe coasta unui deal, folosea scurgerile naturale în mare parte din operațiuni. Instalația era compusă din trei baterii de distilare; cazanele cu vaporii erau construite în Olanda și erau prevăzute cu bolți din cărămidă refractară din Germania. Bateria de uleiuri minerale era sistem „Nobel” și era dotată cu un supra-încălzitor deosebit. Tot aici se construiseră 6 rezervoare mari cu o capacitate de 9,5 milioane litri și 33 rezervoare mici ce însumau 3,8 milioane litri³⁶.

Primul război a afectat și orașul Cernavoda, acesta fiind în zonă de război, iar rafinăria a avut de suferit și ea pagube însemnate.

Ulterior rafinăria este preluată de societatea „Alpha”, devenind rafinăria „Traian”, iar prin fuziunea acelei societăți cu societatea

³⁴ „Moniteur des intérêts pétrolifères roumains”, nr. 41/1901, p. 1091; nr. 46/1902, p. 187; nr. 47/1902, p. 238; nr. 62/1902, p. 837.

³⁵ „Moniteur des intérêts pétrolifères roumains”, nr. 11/1903, pp. 332–334.

³⁶ *Ibidem*, nr. 12/1903, p. 366.

„Colombia”, în anul 1920, intră în proprietatea acesteia, pentru care de fapt lucrase și în perioada anterioară³⁷.

Un specialist în domeniu, profesorul Emil Severin aprecia perspectivele exporturilor de petrol din acest punct. Pe lângă conducta de petrol lampant, se avea în vedere instalarea uneia pentru benzină, cu un debit de 250 vag./zi, spre Constanța, dar cu o derivație a acesteia la Cernavoda, precum și prin „înființarea unei stațiuni de depozitare, aceste produse ar putea lua calea Dunării și prin acest punct spre a satisface astfel desfacerile produselor de mari cerințe pentru centrul Europei”³⁸.

Despre rafinăria de la Cernavoda a societății Colombia, presa franceză scria ca a prelucrat 92.414 tone în anul 1927, față de 95.930 tone în anul 1926³⁹.

Rafinăria de la Cernavoda a soc. Colombia era principala clientă a conductei nr. 3 de produse negre, de la Giurgiu. Din păcate însă, imediat după ce societatea „Colombia” a fuzionat în anul 1929 cu societatea „Aquila Franco-Română”, rafinăria de la Cernavoda este oprită, iar prof. Severin își exprima în anul 1931 speranța că această rafinărie, pe care o estima la o capacitate de 182.500 tone, urma să fie repusă în funcțiune curând⁴⁰. Condițiile existente atunci pe piața petrolului, nu au permis însă aceasta.

Destinul industrial al orașului Cernavoda se poate vedea și dintr-o privire asupra datelor privind populația sa. La 1895–1896 orașul avea 2235 de suflete, iar statistica număra 154 de agricultori, 16 industriași, 134 de comercianți și alți 97 de profesii diverse⁴¹.

La 1930 populația orașului ajunsese la 6459 locuitori stabili, iar în localitate erau 1138 de clădiri și 206 de întreprinderi comerciale și industriale⁴². Revelator este și faptul că recensământul din 1930 constata o situație existentă în puține orașe din România: populația masculină era net majoritară. Astfel la Cernavoda erau 4098 de bărbați și 2646 de femei, situație ce rar se mai întâlnea (asemănător era la Constanța), specifică orașelor noi, cu populație venită din alte

³⁷ Dan-Ovidiu Pintilie, *Istoricul societăților petroliere „Alpha” „Colombia” și „Aquila” între 1904–1930*, în „Anuarul arhivelor mureșene”, serie nouă, nr. I (V), p. 232.

³⁸ Emil Severin, *Petrolul – studiu fizic, chimic, geologic, tehnologic și economic*, București, f.a., p. 220.

³⁹ *Journal des Finances*, an 61, nr. 30 din 27 iulie 1928, p. 722.

⁴⁰ Emil Severin, *Op. cit.*, p. 229.

⁴¹ *Marele dicționar geografic al României*, București, 1899, vol. II, fasc. II, p. 330.

⁴² *Indicadorul statistic al satelor și unităților administrative din România*, București 1932, p. 122.

părţi, oraşe cu o dezvoltare industrială rapidă, care atrăgeau forţa de muncă masculină. După unele aprecieri, 75% din populaţia activă a oraşului Cernavoda lucra în stabilimentele industriale ce funcţionau aici, la începutul secolului XX⁴³.

Deceniul nouă al secolului trecut avea să aducă la Cernavoda industria cea mai importantă a vremii; producerea de energie electrică pe baza fisiunii nucleare. La 11 mai 1979 încep primele lucrări de amenajare a terenului pe şantierul viitoarei centrale nucleareoelectrice de la Cernavoda. Conform planului de investiţii, unitatea nr. 1 avea termen de punere în funcţiune decembrie 1986, iar celelalte urmau până la unitatea nr. 5, ce ar fi trebuit să funcţioneze în primul trimestru al anului 1990⁴⁴. Realitatea a făcut însă ca primul reactor să funcţioneze în anul 1996, iar investiţia nu este încă finalizată⁴⁵. Dar Cernavoda îşi păstrează drumul său, destinul său industrial.

⁴³ *Recensământul general al populaţiei României din 29 decembrie 1930*, Bucureşti, 1940, vol. V, p. 140.

⁴⁴ A.N. Cta, fond Comitetul judeţean P.C.R., dosar 33/1984, f. 66.

⁴⁵ <http://www.cne.ro/m.aspx?id=36&it=2>, accesat la 10.12.2012.