

PROBLEMELE TEHNOLOGICE ALE ÎNCEPUTULUI EXPORTULUI DE SARE AL ROMÂNIEI, PE MARE

Constantin CHERAMIDOGLU¹

ccheramidoglu@yahoo.com

ABSTRACT

Although Romania had great provisions of salt, which has been exploited from the ancient times (and exported in the neighbor countries of the Romanian principalities), it started to export it on sea after the WWI. The first attempt was made in 1926 and then in 1927 an agreement was negotiated for a great amount of salt towards India. But Constanta Harbour did not have at that time all the necessary equipment to manipulate the salt, so that an engineer of Romanian origin was sent abroad to study the technology used for this purpose. He made a well-informed report and the works in the port started on this basis. But the salt export in the next years was not according to the previous expectations.

KEYWORDS: salt, export, Constantza harbour, technology.

La începutul secolului trecut, economistul Th. C. Aslan analiza comerțul cu sare al României, apreciind că se afla într-o situație mai puțin fericită decât pe vremea turcilor; în anul fiscal 1903-1904 s-au exportat doar 40.037.959 kg de sare. Piața de desfacere se rezuma la Serbia, Bulgaria și Rusia, doar o mică parte ajungând în coloniile franceze din Africa. Toate acestea erau debușee vechi, dar acum, spunea Aslan, “este Egiptul, sunt noile teritorii din Africa deschise civilizațiunii, sudul Asiei, unde s-ar putea exporta sarea noastră și, cu noile linii maritime, spre Alexandria și în alte direcțiuni, sarea noastră trebuie să ocupe locul cel dintâi pentru desfacerea ei în aceste regiuni. Cheltuielile pentru o tonă de sare sunt de 21 lei, vânzându-se tona cu 31 lei, încă ar fi un câștig, căci totul este să se desfacă cantități mari de sare, căci minele noastre de sare sunt destul de bogate ca să putem vinde cu un câștig mai mic”².

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

² Th. C. Aslan, *Studiu asupra monopolurilor în România*, București, Institutul de Arte Grafice “Carol Göbl”, 1906, pp. 152, 155.

În decembrie 1926 Regia Monopolurilor Statului a făcut o probă, exportând în Africa, prin portul Constanța, un vagon cu sare și căuta să găsească noi debușee pentru acest produs românesc, pe care țara noastră îl deținea în cantități imense și de bună calitate. Ulterior s-a încheiat un contract cu oamenii de afacerii Joseph Phillips din Londra și David Goliger din București, privind furnizarea cantității de 50.000 de tone engleze de sare, ce urma a fi exportată de cei amintiți, în Indii, prin Constanța³. Ca urmare, în decembrie 1927 Regia Monopolurilor Statului se adresa Direcției Porturilor și Căilor de Comunicație pe Apă, solicițând alocarea unei magazii în portul Constanța, pentru depozitarea sării ce trebuia să fie exportată în Anglia. În februarie anul următor se revine, după ce se depusese probabil costul primului lot de 5000 – 5500 tone, astfel că regia considera că va putea începe exportul “în timpul cel mai scurt”; ca atare se dorea închirierea unei magazii de la 1 martie 1928.

Conducerea portului Constanța oferă o magazie pentru depozitarea sării, cu chiria obișnuită, de 10 lei per metru pătrat, pe decadă. Se opta pentru compartimentul 2 al magaziei de la dana 15, cu rezerva ca atunci când nu avea sare să se poată folosi în alt scop. Pe de altă parte, directorul portului Constanța propunea o convenție, prin care s-ar fi pus la dispoziția R.M.S. un teren pe platforma de la dana 13, pentru cinci ani; aici s-ar fi putut construi o magazie pentru sarea destinată exportului⁴.

De la saline marfa sosea cu vagoanele în portul Constanța, aici se puneau în saci, care erau încărcăți cu brațele pe vapoare ce luau apoi drumul Indiilor Britanice, prin Suez și Bab-al-Mandeb. Firește, procedul era greoi și ducea la întârzieri în operarea vaselor, așa că se avea în vedere modernizarea procesului de încărcare a sării în vapoare⁵.

În vara anului 1928, beneficiind de suma de 5 milioane lei, Regia Monopolurilor Statului solicită începerea ridicării unei magazii în portul Constanța, pentru depozitarea sării ce urma a fi exportată. Inițial se propune un loc situat în dana 13, dar apoi se decide ca noua magazie să fie construită la molul de cereale și vite din dana 21. Se opta pentru o magazie din tabla ondulată, având o suprafață de circa 3.000 m.

Pentru a suplini lipsa de experiență în acest domeniu, direcția porturilor din ministerul Comunicațiilor îl trimite apoi pe inginerul șef C.

³ Serviciul Județean Constanța al Arhivelor Naționale (în continuare S.J.A.N. Cta), fond Primăria Constanța, dosar 23/1928, f. 1.

⁴ *Ibidem*, fond Direcția Navigației Maritime, dosar 3/1928, ff. 1-5.

⁵ “Dacia”, an XV, nr. 201 din 22 septembrie 1928, p. 1.

Mihalopol să studieze la fața locului, procedeele folosite la manipularea sării, în porturile Harburg (lângă Hamburg, în Germania), Anvers și Liverpool. Misiunea sa nu a fost tocmai ușoară după cum vedem din textul de arhivă păstrat. El vizitează mai întâi instalațiile de la Harburg, construite de statul german și închiriate Sindicatului Exploatatorilor minelor de potasă, pe care o găsește similară cu cele folosite la silozurile de cereale. Pe de altă parte, aici se încărca atât sare vrac cât și însăcuiță. Merge apoi la Anvers, unde vizitează magaziile din beton și instalațiile de manipulare a sării, care erau mai puțin perfecționate, lucru explicabil prin faptul că au fost primele instalații de acest gen din Europa. Și aici însă, se încărca tot sare de potasiu, provenind din Alsacia, ce sosea la Anvers cu șlepurile. Mai interesant pentru inginerul român trebuia să fie portul Liverpool, unde se încărca sare de sodiu, ca și la noi. La acea vreme, prin portul Liverpool se exportau peste 600 000 tone de sare, anual. Aici însă sarea sosea în port cu șlepurile, de unde se transfera în vapoare, cu ajutorul macaralelor obișnuite. Aflând că marfa provenea de la Runcorn, circa 40 km de Liverpool, unde sarea exploatată de sindicatul sării era depozitată într-o magazie și apoi expediată în șleपुरi spre portul mare, inginerul român și-a exprimat dorința de a vizita acele instalații de la Runcorn. Iată ce aflăm din raportul său în acest sens: “Mi s-a afirmat însă că e inutil să încerc a vizita aceste instalații, întrucât Sindicatul nu permite nimănui să pătrundă acolo, iar atât terenul unde e magazia cât și debarcaderul unde se face încărcarea în șleपुरi fiind pe proprietatea particulară a Sindicatului, e exclus să se poată apropia cineva fără permisiune. Având posibilitatea ca o intervenție oficială de a mi se acorda permisiunea de vizitare va fi refuzată, ceea ce mi-ar fi tăiat orice șansă de a le putea vedea, am încercat să le vizitez fără nici o permisiune, făcând pe turistul și deși atât magazia cât și debarcaderul sunt izolate prin gard, am intrat înăuntru și până ce personalul respectiv să prindă de veste, să mă întrebe ce caut și să-mi spună că e absolut interzis a intra acolo fără permisiune de la biroul Sindicatului din Liverpool; am avut timp să dau ocol instalațiilor și din cele vazute să pot deduce cam în ce consistă aceste instalațiuni”. Dincolo de aceste amănunte spectaculoase, (iertând și exprimarea cam întortocheată a autorului memoriului), reținem că instalația de la Runcorn posedă o magazie metalică, sarea formând o grămadă în mijlocul ei. Un pod rulant cu macara o lua din grămadă și o încărca pe o bandă rulantă, ajungând printr-o pâlnie la șlep.

Inginerul-șef C. Mihalopol încheie raportul său la 10 august 1928, cu o serie de “concluzii și propuneri”, pe care le redăm în continuare:

“La o instalație pentru transportul sărei trebuie dată o deosebită importanță aparatelor mecanice destinate a executa operația de încărcare de la magazie la vapor, întrucât, după cum e cazul la noi, ceea ce s-a adus cu vagoanele și s-a înmagazinat timp de o lună, trebuie să se încarce la vapor în câteva zile. La Harburg și la Anvers, aparatul principal de care depinde exportul, e Kratzerul, un aparat complicat și prin natura lui foarte delicat, defectându-se foarte des. La Anvers, deși Kratzerul e mai simplu ca la Harburg, nemaiaivând complicația sitei și a aparatului de măcinat, totuși, din cauza înălțimii mari și a rezistenței ce în genere îi opune sarea întărită, în mod normal, în timpul lucrului, întregul aparat vibrează ca un plop bătut de vânt și se defectează foarte des. La exploatări mari, unde sunt câte două aparate în fiecare compartiment și unde aceeași calitate de sare se poate găsi în același timp în mai multe compartimente, se poate eventual face față încărcării la vapor; la o instalație mică, cum va fi cea care se va face la Constanța, ar fi prea riscant ca operația de încărcare la vapor să depindă numai de un astfel de aparat, așa că din acest punct de vedere, instalația englezească, deși nu atât de modernă ca celelalte, e totuși mult mai sănătoasă. Trebuie deci ținut seama în proiectarea instalației, ca atâta timp cât aceasta nu prezintă o importanță prea mare, operația să se facă după metoda englezească, cu posibilitatea de a se adapta imediat sistemul german, imediat ce numărul compartimentelor se va spori, ceea ce va permite să avem mai multe Kratzere și depozite de același fel de sare în mai multe puncte”.

“Înălțimea stratului de sare nu trebuie să fie prea mare, căci la Anvers, unde e de 20 m are dificultăți enorme prin faptul că se formează sus, deasupra nivelului la care ajunge Kratzerul, o boltă pentru dărâmarea căreia uneori a fost nevoie să întrebuițeze explozibil, cauzând dese accidente la lucrători, care trebuie să se urce sus pentru dărâmare. Acesta a fost și motivul că la Harburg, au limitat înălțimea stratului la 9 m deasupra nivelului cheului, făcând zidul numai de 9 m înălțime”.

“Aparatele de măcinat mai bine să fie absolut separate de aparatul care aruncă sarea pe bandă, fiind preferabil sistemul de la Anvers. Instalația sistem englezesc, prezintă avantajul că la rigoare, când aparatele mecanice s-ar defecta, sarea poate fi aruncată pe bandă cu lopețile, pentru a nu întrerupe încărcarea la vapor. Pentru noi, cred că ar trebui adoptat un sistem mixt, având posibilitatea de a întrebuița și Kratzer și o macara rulantă ca la Runcorn. Pentru macara, lărgimea neputând fi prea mare, ar trebui s-o limităm la 25 m, și pentru a putea eventual instala un Kratzer, să instalăm o bandă într-un tunel în axul magaziei, într-o ridicătură ca cea de la Harburg.

E bine însă ca de la început acest tunel să se prevadă pentru două benzi, deși nu se va instala deocamdată decât una. Sarea va forma deci în magazie două grămezi rezemate fiecare de câte un perete longitudinal al magaziei și separate prin spațiul din mijloc, în care e tunelul central cu benzile. Secțiunea grămezii de sare depinde de taluzul natural pe care aceasta îl ia când se lasă să cadă de sus. Pentru un taluz de 2/1 și o înălțime a zidului de sprijin de 12 m deasupra nivelului cheului, secțiunea grămezi e de 130 mp, așa că dacă am voi să avem în fiecare parte câte un depozit de 6000 tone = 5000 mc, lungimea pe care ar trebui s-o aibă magazia ar fi de $5000/120=42$ m. (magazie de 50m lungime cu 25 m lățime, împărțită la mijloc prin canalul longitudinal al bandei, ar fi suficientă, putându-se adopta în această magazie atât un Kratzer, cât și un pod rulant, după nevoie.

Pentru determinarea dimensiunilor exacte trebuie ca RMS să arate taluzul natural pe care-l face grămada de sare ce va exporta, precum și înălțimea pe care crede că poate s-o atingă fără inconvenient.

Dealtfel dacă se întrebuințează pod rulant, care circulă pe deasupra și ia sarea din grămadă și o toarnă într-o pâlnie care varsă pe bandă, înălțimea nu are importanță prea mare căci pericolul ca sarea să formeze boltă e înlăturat.

Dat fiind cantitatea redusă ce se prevede a se exporta la început, circa 60.000 tone pe an, dă o descărcare medie de 10 vagoane a 15 tone pe zi, nu cred că ar fi nevoie să se complice prea mult sistemul de descărcare a vagoanelor prin instalare de pâlnii balanțe pentru fiecare vagon ce se pune la descărcare, ci ar fi mai simplu un cântar basculă în linie pentru a cântări vagoanele încărcate și goale și a aplica sistemul de la Anvers, care e mai practic, întrucât prin deschiderea capacului de sub vagon, golirea acestuia e mai expeditivă.

Ar fi necesar ca RMS să facă încercări pentru a vedea care e tipul cel mai potrivit de mărime de sare pentru manipulația cea mai ușoară, urmând ca măcinarea definitivă să se facă în momentul predării la vapor”.

În urma consfătuirii din ziua de 5 septembrie 1928, s-a căzut de acord asupra detaliilor principale privind construcția magaziei de sare din portul Constanța. Astfel, s-a stabilit că se va încărca sare de o singură calitate, în consecință urmând a se construi o magazie cu un singur ochi (compartiment), ce putea înmagazina până la 7.000 tone de sare. Predarea sării la vapoare urma a se face cu elevatoare, renunțându-se la ideea benzilor înclinate. Pentru situația în care marfa se va pietrifica, se avea în vedere rezervarea unui spațiu pentru construcția ulterioară a unei mori de

macinat sarea. Se renunța și la instalația de încălzire pentru uscarea sării, iar ca dotare se va instala în magazie atât un “Kratzer” cât și un pod rulant, ce avea să preia sarea din grămadă, pe benzile din tunel. În realizarea studiilor și proiectelor necesare au fost implicați atunci inginerii Pio Benzi, Virgil Cotovu și A. Chiricuță. Costul instalațiilor necesare se estima la aproape 30 milioane lei, iar pentru manipularea sării urma să se comande o instalație mecanică de la Casa Amme – Luther din Braunschweig. Aceasta nu fusese aleasă întâmplător; era cea care realizase instalațiile de la silozurile de cereale din portul Constanța, dar și instalația mecanică ce se folosea pentru încărcarea sării la Harburg; în drumul său spre Anvers inginerul șef C. Mihalopol se oprise la Braunschweig și lăsase acelei fabrici “detaliile necesare pentru a putea întocmi un proiect și un deviz pentru instalația ce se va face la Constanța”.

Cât despre amplasamentul magaziei pentru sare, același ing. Mihalopol propunea ca ea să fie așezată la dana 25, “unde făcându-se sondajele necesare, s-a găsit terenul sănătos la cota 11,35 sub cheu, așa că se vor putea bate piloți de 12 m. ca și la celelalte magazinei”⁶.

Statistica exportului de sare prin portul Constanța indică faptul că nu s-a reușit obținerea unor contracte ferme, iar criza economică a împiedicat realizarea dotărilor necesare pentru asigurarea încărcării rapide a sării pe vasele maritime. Astfel, în anul 1928 s-au exportat 14.099 tone de sare, ceea ce însemna 0.68% din volumul exportului derulat prin portul Constanța în acel an. În anul 1929 se încarcă la vapoare 8.004 tone; în anul 1930 doar 200 de tone, după care urmează o pauză lungă, pentru ca în anul 1936 să se export 10 tone, iar în anul 1939, 19 tone de sare⁷. Practic nu se poate vorbi de un export de sare prin portul Constanța în acei ani. Din păcate, cuvintele lui Aslan de acum mai bine de un secol, rămân a desemna încă un deziderat: “România are îndoitul avantaj ca pe de o parte să facă să rămâie în țară sume însemnate de bani, pentru sarea necesară pentru alimentația oamenilor și vitelor, iar pe altă parte, este un izvor de bogăție prin exportul ce se poate face în străinătate”⁸.

În anul 1939, C. Constantinescu, directorul stației de la Constanța a societății “Steaua Română”, scria într-un memoriu ce sprijinea crearea unei flote puternice comerciale, următoarele: “deși țara noastră ar putea

⁶ S.J.A.N. Cta, fond Direcția Navigației Maritime, dosar 3/1928, ff. 17-20, 28, 38.

⁷ *Ibidem*, dosar 11/1929, ff. 16, 95, 104, 160, 229; dosar 21/1936, f. 19; dosar 60/1938, ff. 13, 75; dosar 19/1940, f. 7.

⁸ Th. C. Aslan, *op. cit.*, p. 143.

exporta cantități mari de sare, plasamentul până acum s-a făcut greu, și numai în rare ocaziuni, din cauza costului prea ridicat de transport pe apă a acestui produs. Dacă prin flota noastră comercială, am avea legături directe cu țările importatoare (Anglia, Olanda, Danemarca) vasele sub pavilion național ar putea transporta și la un navlu mai convenabil acest produs în țările interesate la cumpărarea lui, și un nou debușeu deci s-ar crea pentru un produs al solului nostru”.

Un punct de vedere interesant asupra oportunității exportului de sare întâlnim mai târziu, în condițiile primilor ani ai economiei centralizate. La ședința din 10 august 1949 a Secretariatului Comitetului Central al P.M.R., referitoare la situația din comerțul exterior, Vasile Luca spunea: “Trebuie să exportăm sare, chiar dacă vindem cu pierdere, pentru că tot câștigăm, deoarece altfel trebuie să închidem salinile”⁹.

Evoluția ulterioară a tehnologiei, trecerea la transportul containerizat, au simplificat problema transportului de sare la mari distanțe, astfel că greutățile începutului în acest domeniu au rămas doar subiect de istorie a tehnicii.

Bibliografie

- [1] Th. C. Aslan, *Studiu asupra monopolurilor în România*, București, Institutul de Arte Grafice “Carol Göbl”, 1906
- [2] Serviciul Județean Constanța al Arhivelor Naționale (în continuare S.J.A.N. Cta), fond Primăria Constanța, dosar 23/1928, f. 1.
- [3] “Dacia”, an XV, nr. 201 din 22 septembrie 1928
- [4] S.J.A.N. Cta, fond Direcția Navigației Maritime, dosar 3/1928, ff. 17-20, 28, 38.
- [5] S.J.A.N. Cta, fond Direcția Navigației Maritime, dosar 11/1929
- [6] S.J.A.N. Cta, fond Direcția Navigației Maritime, dosar 21/1936
- [7] S.J.A.N. Cta, fond Direcția Navigației Maritime, dosar 60/1938,
- [8] S.J.A.N. Cta, fond Direcția Navigației Maritime, dosar 19/1940,
- [9] Arhivele Naționale ale României, *Stenogramele ședințelor Biroului Politic și ale Secretariatului Comitetului Central al P.M.R.*, vol II, 1949, București, 2003

⁹ Arhivele Naționale ale României, *Stenogramele ședințelor Biroului Politic și ale Secretariatului Comitetului Central al P.M.R.*, vol II, 1949, București, 2003, p. 308.