

CONSTRUCȚII NAVALE LA TULCEA ÎNAINTE DE 1877

TUDOR MATEESCU

Condițiile geografice ale Dobrogei, cu cele trei fațade mărginite de ape, cea dinspre est de Marea Neagră, iar cele dinspre vest și nord de Dunăre, au favorizat, din cele mai vechi timpuri, dezvoltarea navigației și a vieții portuare de-a lungul coastelor acestei provincii. La rindul lui, acest fapt a făcut necesară apariția unei industrii a construcțiilor de nave, de la simple bărci până la vase maritime, activitate cu însemnate tradiții în spațiul românesc, dezvoltată secole de-a rindul fără întrerupere¹.

Pentru Dobrogea, această activitate s-a bucurat și de avantajul existenței unor păduri care se aflau la distanțe foarte mici de porturi și care conțineau esențe deosebit de potrivite pentru construirea de nave. Lemnul acestor păduri era folosit de altfel în acest scop nu numai pe plan local, ci și în alte părți, constituind un important articol de export. Astfel în regulamentul vamal (*kamunname*) al orașului Constanța (*Köstence*), datînd de pe la mijlocul secolului al XVI-lea, se arată că țărani din împrejurimi aduceau în mod obișnuit în acest port, „pentru a fi trimise în părțile Istanbului, scinduri de stejar și de tei și birne și stilpi”². Dintre acestea cel puțin o parte erau destinate cu siguranță construcțiilor navale din capitala Imperiului otoman.

După 1800, apar mai multe știri în acest sens. În 1838, negustorul englez Charles Cunningham, în a sa *Notice sur la négoce du Danube*, scria că prin portul Isaceea se exporta „o mare cantitate” de lemn de stejar și alte esențe pentru construirea de corăbii. Acest export de lemn se făcea de asemenea prin portul Tulcea³. Pe la 1840, călătorul german Adalbert Müller constata la Tulcea „un comerț considerabil” cu unele produse, printre care figura și lemnul⁴. Acest lemn era furnizat desigur din vestitul codru al Babadagului, mult mai întins și mai bogat odinioară⁵. La 1842, într-o corespondență italiană, se arăta că, pentru construirea de nave la Galați, se folosea îndeosebi lemnul de stejar, de calitate superioară, adus de la Tulcea⁶. În vara anului 1848, membrii misiunii franceze Sabatier-Desaint, care au întreprins cercetări în Țara Românească, Moldova și Dobrogea, notau că, în cele trei provincii românești vizitate, exploatarea lemnului pentru corăbii se întilnea numai în nordul Dobrogei⁷. Pe la mijlocul secolului al XIX-lea, după cum reiese dintr-o lucrare a germanului Neigebaur, de la Tulcea se transporta cu vasele „mult lemn de stejar, mai ales la șantierele navale de la Sulina”, dar și la Brăila și Galați, unde lemnul necesar pentru construcția unei nave de 300 de tone costa 520 de ducăți⁸. La 1850, Ion Ionescu de la Brad constata că la Măcin, Isaceea și Tulcea se făcea „un comerț foarte important” cu lemn și în special cu un soi de stejar, care era trimis la Constantinopol, unde era folosit „la construcția navelor”. Din cîtiva ani însă, „această ramură de producție” se afla „într-o stare deznădăjduită de stagnare și decadentă”.

Instituirea libertății circulației vaselor comerciale pe Dunăre în 1829, prin tratatul de la Adrianopol⁹, a dus la intensificarea navigației pe acest fluviu, determinată și de rațiuni economice. Astfel, s-a ajuns pe la 1830 la înființarea, în acest scop, a unei societăți austriace, care a pus în circulație vase cu aburi¹⁰. Acest fapt a constituit totodată un impuls pentru dezvoltarea, la un nivel superior, a construirii de nave în porturile dobrogene și îndeosebi la Tulcea, care începea să cunoască o însemnată activitate econo-

mici¹³. Într-o lucrare de informare apărută în Germania la 1856, Tulcea era considerată ca „orașul cel mai important al Dobrogei”, iar comerțul și navigația sa se aflau „într-o permanentă dezvoltare”¹³.

Semnificative în această privință sînt constatările și aprecierile viceconsulului Franței la Tulcea, Louvières. Într-un raport din 13 octombrie 1859, el arăta că Tulcea, prin poziția remarcabilă pe care o ocupa, era destinată unei însemnate dezvoltări, cea mai bună dovadă în acest sens fiind creșterea bruscă a populației orașului, care sporise de la 6000 de locuitori în 1842 la peste 25.000 în 1859¹⁴. La 22 decembrie același an, într-un alt raport al lui Louvières, se preciza că acest progres avusese ca punct de plecare deschiderea navigației pe Dunăre prin tratatul de la Adrianopol, fiind pentru Tulcea începuse „o nouă existență”. Curînd, orașul s-a populat de piloți, patroni de bărci, dulgheri, călăfă-tuitori etc. Această dezvoltare a Tulcei fusese determinată, în primul rînd, de construcțiile navale, favorizate la rîndul lor de „frumoasele păduri” din apropiere, unde lemnul se afla la discreția oricui¹⁵.

★

O primă știre despre construcția de nave la Tulcea în această perioadă apare, pentru anul 1847, într-o lucrare de informare a germanului Ungewitter. Se arată că, în acel an, „domnea la Tulcea o mare activitate la șantierele navale”, de acolo fiind lansate la apă „3 nave mici sub pavilion austriac și alte 22 (dintre care 6 veliere cu trei catarge de 360 pînă la 500 de tone) sub pavilion turc”¹⁶. Din raportul misiunii Sabatier-Desaint aflăm că, în vara anului 1848, funcționa la Tulcea „un mic șantier naval”, unde se construiau vase fluviiale de pînă la 300 de tone¹⁷, o capacitate destul de mare totuși pentru vremea aceea, avînd în vedere faptul că, la 1856 încă, navele care puteau circula pe Dunăre nu depășeau 300 de tone¹⁸. Nu cunoaștem data înființării acestui șantier, dar, din raportul amintit al viceconsulului Louvières, rezultă că avîntul construcțiilor navale la Tulcea urmasese imediat după tratatul de la Adrianopol¹⁹.

Știri ceva mai bogate găsim în raportul polonezului Korsak, *Détails sur la Dobruza*, redactat la Tulcea, la 1 septembrie 1848, în care construirea de nave în acest oraș era apreciată ca fiind „considerabilă”. Se arăta totodată că era vorba de vase comerciale, pentru care se folosea lemn din pădurile statului, obținut aproape în mod gratuit. Întreprinderea aparținea unor greci din Tulcea, care realizau sume însemnate de pe urma acestei activități. Din păcate însă, exploatarea nerațională avea drept consecință devastarea pădurilor²⁰.

Se construiau, desigur, în primul rînd, vase mari, dar nu era neglijată nici producția navelor mici, care răspundeau necesităților largi ale unei populații cu îndeletniciri legate de bogățiile apelor din zona de vărsare a Dunării și îndeosebi de pescuit. La 15 mai 1851, un român dintr-un cartier al Tulcei obținea, după achitarea taxelor cuvenite la fisc, actul de proprietate pentru „o barcă nouă”, pe care o construise în portul Tulcea²¹.

Tot cam atunci, despre șantierele navale de la Tulcea vorbește și Neigebaur în lucrarea amintită²². Informații în acest sens ne-au rămas și de la medicul francez Camille Allard, care, în 1855, nota că la Tulcea existau „ateliere de construcții maritime”, deținute de greci. Pînă în urmă cu cîțiva ani, lemnul necesar fusese adus din împrejurimile Babadagului, iar cu tăierea și transportul lui se îndeletniciseră lazii și tătarii, care-l exploatau foarte probabil nu numai pentru trebuințele șantierului de la Tulcea, unde se vindea la preț foarte scăzut, ci și pentru export. Guvernul otoman, desigur, cu scopul de a ocroti pădurile, oprise însă acest export, ceea ce făcuse cu lazii, rămași fără ocupație, să se „despăgubească”, devenind țilhari pe drumurile Dobrogei²³. Într-adevăr, din raportul viceconsulului Louvières de la 22 decembrie 1859, aflăm că, după 1848, guvernul turc interzisese complet comerțul extern cu lemn de construcții și chiar cu lemn de foc²⁴.

Această măsură urmărea, foarte probabil totodată, stimularea activității șantierului naval de la Tulcea, care cunoaște în această perioadă, o însemnată dezvoltare. Pe la 1859, germanul Wutzer consemna, cu prilejul unei escale la Tulcea, ca un element important al vieții economice a acestui oraș, construcția de nave. Chiar în momentul acela se lansa un bric purtînd drapelul austriac, eveniment care avea semnificația unei

adevărate sărbători pentru întreaga populație a orașului și a localităților învecinate²⁵. Șantierul ajunsese așadar la o însemnată dezvoltare, putând să producă nu numai pentru necesitățile navigației locale, ci și pentru export²⁶.

În raportul din 22 decembrie 1859, amintit mai sus, al viceconsulului Franței, Louvières, se menționa că șantierul naval de la Tulcea furniza, în apogeul dezvoltării sale, vase nu numai pentru armatorii din porturile de la Dunărea de Jos și de la Marea Neagră, ci și pentru cei din insulele Mării Egee. Portul Tulcea se transformase într-un vast șantier. Exploatarea abuzivă a lemnului duse însă treptat la devastarea pădurilor din împrejurimi, ceea ce determinase guvernul otoman să interzică, la un moment dat, construirea de nave la Tulcea²⁷. Louvières aprecia că, prin această măsură, dezvoltarea orașului suferise o lovitură, care ar fi fost evitată dacă s-ar fi găsit un mijloc de reglementare a exploatarei pădurilor²⁸. Cu toate acestea, repararea carenei vaselor, așa numitul „carenaj”, ea și repararea navelor în general, erau permise în continuare, aceste activități constituind o parte însemnată a industriei locale, care dădeau o anumită animație portului Tulcea și în care erau antrenați meșteșugarii dulgheri și călăfătuitori din oraș²⁹. Mai târziu totuși, după știrile pe care le posedăm, a fost reluată și construirea de vase.

Industria construcțiilor de nave la Tulcea este legată și de activitatea din primii ani ai Comisiei Europene a Dunării, creată în 1856. Înainte de a-și începe lucrările, au fost vizitate pădurile din Dobrogea, din Principatele Române și din alte regiuni apropiate, pentru a se cunoaște cantitățile și prețul lemnului de construcție³⁰. Apoi, în anul 1867, Comisia și-a organizat cele patru ramuri ale departamentului tehnic, printre care era și un Serviciu al pregătirii, al depozitului de materiale și al materialului (*Service de la préparation et du dépôt des matériaux et du matériel*)³¹. Acest serviciu și-a stabilit sediul la Tulcea, datorită poziției favorabile a acestui oraș, situat la distanțe aproape egale de cele trei guri ale Dunării³². În cadrul lui a fost organizat un stabiliment tehnic, instalat pe un teren mai ridicat, la adăpost de inundații, la conducerea căruia a fost numit colonelul Malinowski de la Statul Major al armatei otomane, pus la dispoziția Comisiei de către guvernul sultanului³³.

Acest stabiliment era compus din ateliere și șantiere de construcții și reparații, cu instalații pentru prelucrarea fierului și a lemnului, la care se adăuga un depozit de materiale. Totodată, pe malul fluviului a fost construit un atelier de cherestea care folosea mașini cu aburi și care era legat de stabiliment printr-o pasarelă³⁴. Pentru necesitățile personalului a fost amenajat și un spital, care își avea de asemenea sediul la Tulcea³⁵. La executarea acestor lucrări și îndeosebi la construirea unei șosele care lega stabilimentul cu Dunărea, au fost folosiți, până în 1858, și 100 de lucrători din Țara Românească³⁶.

La aceste șantiere au fost construite și vase intrate în dotarea Comisiei³⁷, pe lângă repararea unor nave, care constituia, desigur, obiectivul principal al stabilimentului³⁸. Instalațiile, aflate în plină activitate, puteau fi văzute chiar de pe vapoarele care staționau în portul Tulcea³⁹. Încheierea unor lucrări de ameliorare a navigației, ca și dificultățile financiare, au determinat însă Comisia să reducă treptat, începând din 1860, activitatea șantierelor și atelierelor stabilimentului de la Tulcea, pentru ca în 1865 s-o suprima complet⁴⁰. În același an a fost desființat și spitalul care funcționa pe lângă acest stabiliment⁴¹.

Paralel, a continuat și activitatea vechiului șantier naval de la Tulcea. Într-un raport consular italian din 1864 se arăta că, în acest oraș, construirea „de bărci și de corăbii ușoare a făcut mari progrese”⁴². Pe la 1867, geologul Peters ne dă însă știrea, vorbind despre grecii din Dobrogea, că cei din Tulcea se ocupau „odinioară” cu construcțiile de nave. Această activitate fusese însă oprită de stăpînirea otomană, datorită distrugerii stejarilor din împrejurimi, cu toate că pădurile Babadagului ar mai fi oferit încă, în oarecare măsură, acest fel de materiale⁴³. Această informație trebuie primită însă cu prudență, deoarece măsura arătată, ca și cauza care ar fi determinat-o, le-am găsit menționate și de viceconsulul Louvières la 1859, fără ca acest fapt să fi dus într-adevăr la dispariția șantierului naval de la Tulcea. Este vorba, fără îndoială, doar de diminuarea activității lui, în anumite perioade. În afară de aceasta, W. Brennecke, fostul profesor din Germania al lui Mihail Kogălniceanu, care vizitează Tulcea în toamna anului 1868, ne spune că în acest

oraș se găsea un șantier naval care livra anual, „în special pentru armatorii greci, un număr însemnat de vase”⁴⁴.

Într-un raport din 15 martie 1871 al reprezentantului României la Tulcea⁴⁵ se menționa că pădurile din nordul Dobrogei produceau „o cantitate de lemn de stejar convenabilă pentru construcția navelor”. Se dă și informația interesantă că, pînă în urmă cu cîțiva ani, se construiau la Tulcea vase cu o capacitate de pînă la 700 de tone. Mai apoi însă, această activitate a fost oprită, ceea ce a făcut ca ținutul să fie „privat de una din primele sale resurse”. Se spera totuși că guvernul otoman va permite din nou redeschiderea acestor șantiere, deoarece chiar atunci Ismail Bey, guvernatorul sandjacului Tulcea, era dus la Istanbul special pentru a obține această autorizație⁴⁶. Încercarea nu a avut însă succes și, pînă la sfîrșitul stăpînirii otomane, construcția de nave la Tulcea nu a mai fost reluată.

În momentul reintegrării Dobrogei la România, această activitate era inexistentă, cel puțin în ceea ce privește vasele mari. Desființarea vechiului șantier naval se datora, fără îndoială, în primul rînd, dispariției lemnului folosit la construirea de vase, prin devastarea pădurilor din apropierea orașului Tulcea. În raportul din 1886, menționat mai sus, al viceconsulului francez de la Constanța, se remarcă faptul că pădurile Dobrogei, aproape complet distruse în acel moment, în afara lemnului de foc, care acoperea necesitățile locale și din care unele cantități se puteau exporta, furnizaseră înainte și un „excelent lemn dur” pentru construirea și repararea unui mare număr de nave, aflate în porturile acestei provincii⁴⁷. Informația se referă în primul rînd la portul Tulcea, unde a existat o bogată activitate în acest sens, căreia am încercat, în rîndurile de față, să-i schițăm evoluția, în credința că vom contribui astfel la completarea tabloului istoric al acestui oraș, aflat în zilele noastre în fața unor largi perspective economice.

NOTE

1. Pentru tradiția construirii de nave în porturile românești de pe malul stîng al Dunării, vezi C. C. Giurescu, *Construcții navale în Principatele române în secolele al XVII-lea și al XVIII-lea*, în *Omagiul lui P. Constantinescu-Iași cu prilejul împlinirii a 70 de ani*, București, 1966, p. 317-329.
2. Hadiye Tunçer, *Osmanlı İmparatorlugunda toprak hukuku, arazi kanunlari ve kanun aciklamalari* (Dreptul pămîntului, legiurile agrare și comentariile legilor în Imperiul otoman), Ankara, 1962, p. 218.
3. Scariat Callimachi și colab., *Une source anglaise relative au commerce sur le Danube (1837-1838)*, în „Revue roumaine d'histoire”, III (1964), nr. 2, p. 274.
4. Adalbert Müller, *Die untere Donau. Beschreibung des Stromes und seiner Umgebungen von Wien bis zum Meere*, ed. II, Regensburg, 1846, p. 267.
5. O apreciere în acest sens se găsește într-un raport din 1886 al viceconsulului Franței la Constanța: „Les forêts de cette province étaient renommées pour leur beauté et leur richesse, elles s'étendaient depuis le sommet des monts jusqu'aux bords du Danube. L'incurie du Gouvernement Ottoman, les guerres, l'esprit dévastateur et avide... les ont réduites à n'être plus aujourd'hui que des squelettes de forêts...” (Arh. St. Buc., colecția Xerografii Franța, rola 2, cadrele 17-18).
6. D. Bodin, *Documente privitoare la legăturile economice dintre Principatele române și regatul Sardiniei*, București, 1941, p. 188.
7. Al. Ungureanu, *O misiune franceză în Țara Românească, Moldova și Dobrogea în anul 1848*, în „Revista Arhivelor”, XII (1969), nr. 1, p. 86.
8. G. F. Neigebaur, *Beschreibung der Moldau und Walachet*, Breslau, 1854, p. 276.
9. I. Ionescu (de la Brad), *Excursion agricole dans la plaine de la Dobrodja*, Constantinople, 1850, p. 48.
10. Dimitrie A. Sturza și C. Colescu-Vartic, *Acte și documente relative la istoria renașterii României*, vol. I, București, 1900, p. 320, 328.
11. *La Commission Européenne du Danube et son oeuvre de 1856 à 1931*, Paris, 1831, p. 3. Informații prețioase despre navigația vapoarelor acestei societăți la 1850 ne-au rămas de la Ion Ionescu de la Brad, cu prilejul cercetărilor pe care le-a întreprins în Dobrogea. (Victor Slăvescu *Corespondența între Ion Ionescu de la Brad și Ion Ghica, 1846-1874, publicată de...*, București, 1943, p. 54, 62-63, 96-97 etc.).
12. Pe la 1844, cunoscutul om de cultură Teodor Codrescu, care, în drum spre Constantinopol, a făcut o escală cu vaporul la Tulcea, afirma următoarele despre acest oraș: „Tulcea cu timp va fi o poliție comerțioasă; ea este acum în mare mișcare”. (Teodor Codrescu, *O căldorie la Constantinopol*, Iași, 1944, p. 12).

13. Fr. W. von Reden, *Die Türkei und Griechenland in ihrer Entwicklung-Fähigkeit. Eine geschichtlich-statistische Skizze*, Frankfurt am Main, 1856, p. 228.
14. Arh. St. Buc., colecția Microfilme Franța, rola 43, c.1 v. Într-un alt raport, la 22 decembrie 1859, populația Tulcei este apreciată la circa 28.000 de suflete. (Ibidem, c.7).
15. Ibidem, c.6 v. Pe de altă parte, Louvières remarcă și consecințele nefaste pe care le aduseseră introducerea vaselor cu aburi pentru micii patroni de nave din Tulcea: „Le développement de la navigation à vapeur et particulièrement des remorqueurs autrichiens a porté un coup sensible aux patrons de barques qui précédemment réalisaient ici de grands bénéfices, soit en faisant le cabotage entre Ibraila et Soulina, soit en servant d'allèges aux bâtiments de fort tonnage alors qu'ils ont besoin de se décharger pour entrer en pleine mer”. (Ibidem, c. 8).
16. F. H. Ungewitter, *Die Türkei in der Gegenwart, Zukunft und Vergangenheit, oder ausführliche geographisch-, ethnographisch-, statistisch-historische Darstellung des Türkischen Reiches, nebst einer vollständigen und sorgfältig ausgeführten Topographie der europäischen und asiatischen Türkei*, Erlangen, 1854, p. 92.
17. Al. Ungureanu, *op. cit.*, p. 86.
18. *La Commission Européenne du Danube...*, p. 10.
19. Arh. St. Buc., colecția Microfilme Franța, rola 43, c.6 v. Este foarte probabil că activitatea construirii de vase la Tulcea existase, în forme mai modeste desigur, și înainte de 1829. Înființarea șantierului naval după tratatul de la Adrianopol tocmai în acest oraș presupune o tradiție locală a construcțiilor de vase fluviale.
20. P. P. Panaitescu, *O statistică a Dobrogei din 1849*, în „Graiul românesc”, II (1928), nr. 6, p. 83.
21. Ioan Dragomir, *Cîteva documente turcești necunoscute privitoare la Măndăstirea Cocoy*, în „Biserica ortodoxă română”, LXXXII (1964), nr. 11-12, p. 1116-1117.
22. G. F. Neugebauer, *op. cit.*, p. 276.
23. Camille Allard, *Mission médicale dans la Tartarie-Dobrouitcha*, Paris, 1857, p. 66.
24. Arh. St. Buc., colecția Microfilme Franța, rola 43, c. 7 v.
25. C. W. Wutzer, *Reise in den Orient Europa's und einen Theil Westasien's*, vol. I, Elberfeld, 1860, p. 286.
26. Același călător remarcă via activitate comercială a orașului, ca și faptul că locuitorii posedau un mare număr de bărci. (Ibidem).
27. Arh. St. Buc., colecția Microfilme Franța, rola 43, c.6 v. - 7. (Vezi anexa).
28. Ibidem, c. 7.
29. Ibidem, c. 8: „Si la mesure administrative du gouvernement Ottoman a prohibé la construction des navires, le carénage en est permis. Aussi le radoub forme-t-il une partie notable de l'industrie locale et imprime-t-il au port de Tultscha une certaine animation tout en donnant de l'occupation aux maîtres charpentiers et calfats, presque tous grecs”. Astfel de meseriași se găseau încă și la alte grupuri etnice din oraș (ibidem, c. 3) și, desigur, și în rîndul românilor.
30. *La Commission Européenne du Danube...*, p. 187.
31. Ibidem, p. 90-91.
32. Ibidem, p. 91, 189.
33. Ibidem, p. 189.
34. Ibidem, p. 91, 189.
35. Ibidem, p. 103, 335.
36. Ibidem, p. 190.
37. Ibidem. Costul studiilor și al lucrărilor pregătitoare, împreună cu construirea navelor și a atelierului de cherestea de la Tulcea, s-a ridicat la peste un milion de franci. (Ibidem, p. 190-191).
38. În același timp, la Sulina au fost înființate ateliere pentru lucrările necesare navigației. (Ibidem, p. 91, 189).
39. Sigismond Wallace, *Sur le Danube de Vienne à Constantinople et aux Dardanelles*, Vienne, 1864, p. 117.
40. *La Commission Européenne du Danube...*, p. 91.
41. Ibidem, p. 103, 335.
42. Al. P. Arbore, *Noi informațiuni etnografice, istorice și statistice asupra Dobrogei și a regiunilor basarabene învecinate Dunării*, în „Analele Dobrogei”, XI (1930), p. 84.
43. Karl F. Peters, *Grundlinien zur Geographie und Geologie der Dobrudscha*, I. *Geographischer Theil*, Wien, 1867, p. 64.
44. W. Brennecke, *Die Länder an der unteren Donau und Konstantinopel, Reise-Erinnerungen aus dem Herbst 1868*, Hannover, 1870, p. 79: „Es ist Tultscha auch Lootsenstation und hat Schiffswerften; es liefert alljährlich, namentlich für griechische Rhederei, eine nicht unbeträchtliche Anzahl wohlgebauter Schiffe”.
45. Funcție înființată în timpul domniei lui Al. I. Cuza, în martie 1861, titularul ei avînd titlul de „agent în orașul Tulcea și Sulina pentru înlesnirea circulației românilor și înflorirea comerțului” (Arhiva M.A.E., vol. 298, f. 1-2). Vezi și Tudor Mateescu, *Un așezămint monahal moldovenesc în Dobrogea - Măndăstirea Taița*, în „Mitropolia Moldovei și Sucevei”, XLIX (1973), nr. 1-2, p. 123.
46. Arhiva M.A.E., vol. 298, f. 132.
47. Arh. St. Buc., colecția Xerografii Franța, rola 2, c. 18: „...les forêts de la Dobroudja produisaient d'excellent bois dur servant à la construction et à la réparation d'une foule de batiments, schloeps et caïques qui fréquentaient ses portes”.

ANEXĂ

1859 decembrie 22, Tulcea. Fragment din raportul viceconsulului francez de la Tulcea, Louvières, către Ministerul de Externe al Franței, în care prezintă situația economică și demografică a orașului.

Le traité d'Adrianopole en ouvrant la navigation du Danube, commença une nouvelle existence pour Tultscha, qui se peuple de pilotes, de patrons de barques, de charpentiers, calfats, etc., etc. La raison principale de l'accroissement de Tultscha furent les constructions navales; entourée de belles forêts où chacun pouvait cogner à discrétion, cette ville couvrit de les navires non seulement le bas Danube et la mer Noire, mais elle alla fournir encore des embarcations aux îles éloignées de l'Archipel. Le port devient un vast chantier, mais en peu de temps les forêts des environs disparurent et les Turcs avisés quoiqu'un peu tard, interdirent la construction des bâtiments. Cette mesure administrative porta un coup au développement de Tultscha, qui, à moins qu'on ne trouve moyen de régler la coupe des bois, ne saurait plus arriver au point au quel elle semblait destinée si on eut su ménager les ressources.

CONSTRUCTIONS NAVALES A TULCEA AVANT 1877

(RESUMÉ)

Durant les premières années après le traité d'Adrianople, à cause de l'essor de la navigation sur le Danube, à Tulcea fut fondé un chantier de constructions navales qui utilisait comme matière première le bois des forêts du nord de la Dobroudja, qu'on utilisait anciennement à la construction des bateaux. On construisait ici tant de petits bateaux que de grands bateaux, les uns destinés même à l'exportation. L'existence du chantier prit fin dans les dernières

années de la domination ottomane sur la Dobroudja, principalement à cause de la diminution du bois de chêne, conséquence d'une exploitation abusive des forêts. En même temps, a existé aussi, à Tulcea, pendant les années 1857-1865, auprès de l'établissement technique de la Commission Européenne du Danube, un autre chantier pour la construction et la rénovation des bateaux de fleuve appartenant à cet organisme international.

NAVAL CONSTRUCTIONS IN TULCEA BEFORE 1877

(ABSTRACT)

During the first years after the treaty of Adrianople, thanks to a strong development of the navigation on the Danube, a shipyard was established in Tulcea utilizing the wood of the North Dobroudja forests, used from ancient times to construct the ships. There were constructed big and small ships, some of them even for export. The existence of this shipyard finished during the last years of the Turkish

domination on the Dobroudja because of the scarceness of the oak trees, as result of an abusive exploitation of the forests. At the same time, functioned in Tulcea, between the years 1857-1865, at the technical establishment of the European Committee of the Danube, a shipyard for the building and reparation of the ships belonging to this international board