

ÎNCEPUTURILE PORTULUI MODERN CONSTANȚA. "AFACEREA" HALLIER

După reunirea Dobrogei cu patria-mamă, în urma războiului de Independență (1877-1878), autoritățile române au fost preocupate de integrarea ei definitivă între granițele românești, din punct de vedere politic, cultural și economic.

La acea dată, Constanța dispunea de un mic port cu un acvatoriu de aproximativ 4 (patru) ha, în care adâncimea apei atingea 5,25 m, cu un singur cheu, din piatră și lemn, cu o lungime de 334 m¹. Acest port fusese construit de compania engleză "Danube and Black Sea Reallway Company Ltd." al cărui reprezentant John Trevor Barcklay a primit prin concesiune pentru 99 de ani, lucrările pentru port și pentru linia ferată Constanța-Cernavodă de la statul otoman. Guvernul român va răscumpăra atât portul, cât și linia ferată, în 1884 cu o sumă de 16 milioane lei?²

Neexistând căi fluviale sau canale care să lege teritoriul românesc din stânga Dunării cu portul Constanța, s-a simțit nevoia construirii unei căi ferate care să deașeze la Cernavodă. Astfel s-a construit calea ferată București-Fetești și apoi Fetești-Cernavodă, cu falnicul pod "Carol I" - azi "Anghel Saligny" - de peste Dunăre (1890 -1895). Resursele țării nu au îngăduit ca în același timp cu podul de peste Dunăre să se construiască și portul Constanța³, dar necesitatea unui port modern la Marea Neagră era recunoscută de autoritățile române și de reprezentanții altor țări în România.

În portul maritim Constanța se făcea comerț de tranzit. Prin el se scurgeau principalele produse de export ale țării: cherestea, apoi din ce în ce mai mult petrol și alte produse. Produsele importate erau mai puține decât cele exportate, dar ele existau⁴. Deschiderea circulației pe Canalul Suez⁵, neajunsurile navigației pe brațul Sulina pentru vasele de mare tonaj⁶, plângerile trimise de negustorii din Constanța la guvern, privind sumele exorbitante pretinse de deținătorii de schele din port și calitatea îndoielnică a acestora, toate au determinat guvernării să ia în discuție ideea construirii unui nou port⁷. Datorită capacității reduse a portului de a adăposti navele, multe dintre ele stăteau zile și săptămâni întregi în fața Constanței, așteptând să intre în port⁸. După terminarea discutării proiectului de lege referitor la modernizarea și mărirea portului Constanța, Corpurile Legiuitoare l-au aprobat în martie 1885⁹. S-a trecut la cercetarea anteproiectelor, selecționarea celui mai bun și calcularea sumelor necesare lucrărilor. Primul proiect a aparținut inginerului șef al Comisiei Europene a Dunării, sir Charles Hartley (1881). Proiectul său a fost revăzut de C. Franzuz, directorul portului din Bremen (1885). Un alt proiect a fost întocmit de Voisin Bey, directorul lucrărilor Canalului Suez (1886). Cele trei planuri au fost considerate necorespunzătoare de guvernul român, deoarece aveau multe dezavantaje¹⁰.

Planurile definitive au fost elaborate de un serviciu specializat înființat în 1888 pe lângă Serviciul Hidraulic din București, condus de inginerul I. G. Cantacuzino¹¹. Proiectul a fost îmbunătățit cu ajutorul

¹ Valentin Ciorbea, *Portul Constanța de la antichitate la mileniul trei*, Ed. Europolis, Constanța, 1994, p.99.

² *Portul Constanța (Ghid)*, Agenția de publicitate a fondului plastic "Artis", București, 1972, p.9.

³ E. B. Lazarovici, *Construcția și exploatarea portului Constanța*, în *Analele Dobrogei*, an I, 1920, p.41.

⁴ Ion A. Manoliu, *Porturi*, Editura Didactică și Pedagogică, București, 1967, p.129.

⁵ Sterie Ciulache, *Porturile lumii*, Editura Enciclopedică, București, 1969, p.107.

⁶ Adrian Rădulescu, Ion Bitoleanu, *Istoria Românilor dintre Dunăre și Marea Dobrogei*, Ed. Științifică și Enciclopedică, București, 1979, p.291.

⁷ *Din tezaurul documentar dobrogean*, Direcția generală a Arhivelor Statului R.S.România, București, 1988, p.145.

⁸ *Ibidem*, p.211.

⁹ V. Ciorbea, *op.cit.*, p.98.

¹⁰ E. B. Lazarovici, *op.cit.*, p.42.

¹¹ I. A. Manoliu, *op.cit.*, p.129.

directorului portului Marsilia, Guerard¹². Conform proiectelor, costul lucrărilor s-ar fi ridicat la suma de 21500000 lei. Deși aprobat, unii diplomați străini erau sceptici în ceea ce privește folosirea lor la construirea portului. Astfel, viceconsulului Franței, M. Delage, afirma: "...Dobrogea, nefiind reprezentată în Parlament, nu are pe nimeni a-i susține drepturile (...), în timp ce președintele actualului cabinet e deputat de Galați, care nu dorește nașterea unui concurent al portului său..."¹³.

Serviciul construcției portului a întocmit două proiecte pentru lucrările hidraulice: unul general, cuprinzând toate lucrările necesare, și altul restrâns, conținând doar o parte a acestuia. Primul proiect era evaluat la 25400060 lei, cu termen de executare până la 10 iulie 1902, iar cel de al doilea avea o valoare de 12318022 lei, cu termen până la 10 iulie 1899¹⁴. Proiectele țineau cont de principala funcție a portului, și anume aceea de port de export. Ele prevedeau construirea de depozite, silozuri și bazine pentru principalele mărfuri exportate de România, utilarea cu cele mai perfecționate instalații, pentru ca manipularea mărfurilor să poată fi făcută repede și ieftin¹⁵.

S-a organizat o licitație la care au participat case speciale renumite în Europa¹⁶. Licitatia a fost deschisă la 18 iunie 1895 pe baza proiectului restrâns, cu dreptul concurenților de a prezenta oferte și pentru lucrările sporite, prevăzute în proiectul general¹⁷. Dintre cele opt case participante, antrepriza Hallier și Dietz Monnier au oferit o reducere de 21% sub deviz, sumă în care era inclusă și construirea liniei ferate Constanța-Canara (Ovidiu)¹⁸, și a propus o reducere cu 23,80% din deviz pentru executarea lucrărilor proiectului general¹⁹. Fiind cea mai bună ofertă și deoarece antrepriza venise cu recomandările și sprijinul financiar al mai multor bănci franceze și germane, licitația a fost câștigată de Adrian Hallier²⁰.

Hallier era un nume respectat în industria construcțiilor din acea perioadă, fiind realizatorul mai multor fortificații ale unor orașe franceze și participant activ la modernizarea portului Le Havre²¹.

Primul contract încheiat între statul român și Adrian Hallier înregistra angajamentul antreprizei de a urma planurile înscrise în "caietele de sarcini", de a finaliza lucrările la termen, de a depune garanție la bancă și îl obligă pe Hallier să locuiască la București pe tot timpul lucrărilor. Ministerul Lucrărilor Publice se angaja să efectueze plățile după "caietele de sarcină", să predea antreprizei "imediat după semnarea contractului cariera și terenurile necesare". Contractul prevedea și faptul că "orice contestație ce va apărea între Ministerul Lucrărilor Publice și antrepriză va fi reglementată și judecată după legile și tribunalele din România"²².

După încheierea contractului, întreprinderea a început organizarea șantierelor, deschiderea carierei Canaras, construcția liniei de cale ferată, aprovizionarea cu materialele, aparatele și uneltele necesare²³.

La 18 martie, la cererea antreprenorului, ministrul lucrărilor publice, Stoicescu, și Hallier semnează al doilea contract prin care i se încredințau antreprizei toate lucrările hidraulice din proiectul general, cu rabatul de 23,80% sub deviz și i se oferea un credit de 18247768 lei pentru utilare²⁴. Acest

¹² E. B. Lazarovici, *op.cit.*, p.41.

¹³ *Din tezaurul documentar...*, p.171.

¹⁴ E. B. Lazarovici, *op.cit.*, p.44.

¹⁵ *Ibidem*, p.43.

¹⁶ *Din tezaurul documentar...*, p.202.

¹⁷ E. B. Lazarovici, *op.cit.*, p.44.

¹⁸ *Din tezaurul documentar...*, p.204.

¹⁹ V. Ciorbea, *op.cit.*, p.99.

²⁰ *Din tezaurul documentar...*, p.204.

²¹ E. B. Lazarovici, *op.cit.*, p.99.

²² *Din tezaurul documentar...*, p.257.

²³ Grigore Dănescu, *Dicționar geografic, statistic, economic și istoric al Județului Constanța*, Tipografia Thoma Basilescu, București, 1897, p.190.

²⁴ *Din tezaurul documentar...*, p.250.

contract îl va înlocui pe primul prin înțelegere.

La 16 octombrie 1896, în prezența regelui Carol I și a mai multor persoane oficiale s-au inaugurat oficial lucrările, prin așezarea primului bloc de beton al digului de larg, la 60 m de țarm²⁵. În discursul rostit cu acest prilej, Carol I arăta că: "Deschiderea drumului pe mare are o trebuință a propășirii comerțului. Porturile maritime sunt plămânii unei țări, de aceea guvernul nu a cruțat nimic pentru a da portului Constanța tot ceea ce a trebuit spre a îndeplini înalta sa misiune..."²⁶. Odată cu începerea lucrărilor au început și discuțiile între personalul de control și antrepriză. Prin diverse ordine, controlul atrăgea atenția antreprenorului asupra neîndeplinirii dispozițiilor din caietele de sarcină și asupra întârzierii lucrărilor²⁷. Construcția liniei de cale ferată Constanța-Canara, de o importanță vitală pentru continuarea lucrărilor portuare, a fost mult întâziată. Tehnicienii francezi au redus simțitor ritmul de lucru, scuzându-se prin lipsa materialului și a forței de muncă. Discuții au apărut și în ceea ce privește calitatea materialului, considerat de specialiștii francezi necorespunzător. Cele mai aprinse controverse se purtau în jurul întârzierii finalizării liniei Constanța-Canara, întârziere pe care antrepriza franceză o pune pe seama Direcției, care nu le pusese din timp la dispoziție terenul necesar și materialul de cale²⁸.

La 10 aprilie 1897, la Direcția portului este numit inginer Gh. Duca, ce insistă pe terminarea în termen cât mai scurt a liniei Constanța-Carieră²⁹. În anul următor, Duca propunea o modificare a proiectului, adăugând bazinul de petrol ce urma să fie construit în afara digului de sud³⁰. Modificarea fiind aprobată, s-a calculat valoarea lucrărilor adăugate, pentru a nu se încălca articolul 15 din contract (se permitea introducerea modificărilor în proiect, dacă ele nu depășeau 20% din total calculat deja). Prin unele suprimări aduse primului proiect, sporul provocat nu depășea limita admisă, deci nu era cazul să se recalculeze proiectul. Antrepriza cerea recalcularea pe motivul neconcordanței prețurilor reale cu cele calculate anterior și sporirea creditelor până la 20 milioane lei. Partea română remarca și ea discrepanța dintre sumele cheltuite și lucrările executate.

Desele discuții ce au urmat, schimbul continuu de corespondență și dificultatea financiară în care se găsea întreprinderea, provocau întârzierea și mai mare a lucrărilor³¹.

Art.36 din contract prevedea termenul limită la care lucrările să fie încheiate (10 iulie 1899) și, în baza lui, antrepriza era somată să continue lucrările după planurile înscrise în caietele de sarcini. Epuizând fondurile, Hallier fugi la Paris, de unde trimite ministrului lucrărilor publice, Ion I. C. Brătianu, o telegramă în care justifică încetarea lucrărilor (9 martie 1899). Ca răspuns, la 23 martie Ion I. C. Brătianu îi trimite o notă prin care îl anunța că a luat act de acest refuz formal și că va dispune inventarierea materialelor, continuarea lucrărilor în regie și pe contul antreprizei³². Inițial Hallier a acceptat, dar ulterior a pretins o parte din viitoarele beneficii. Guvernul român a respins această cerere.

La data părăsirii lucrărilor, după 44 de luni, Hallier realizase doar o mică parte a proiectului restrâns după ce cheltuisese jumătate din creditul acordat. Hallier calcula la suma de 5350950 lei utilajele, la 1906690 lei lucrările la digul de larg, la 506368 lei materialele în aprovizionare, la care a mai adăugat cheltuielile pentru lucrările de apărare a platformelor, cele ale construcției liniei ferate Constanța-Canara și altele. El a încercat astfel să acopere cele 9376076 lei cheltuiți din creditul de 18247768 lei acordat³³.

²⁵ V. Ciorbea, *op.cit.*, p.100.

²⁶ Carol I, *Cuvântare la punerea pietrei fundamentale pentru lucrările portului Constanța, (16/28 oct. 1896)*, extras din *Cuvântări și scrisori*, tom III, p.113.

²⁷ E. B. Lazarovici, *op.cit.*, p.45.

²⁸ V. Ciorbea, *op.cit.*, p.100.

²⁹ E. B. Lazarovici, *op.cit.*, p.46.

³⁰ *Din tezaurul documentar...*, p.251.

³¹ V. Ciorbea, *op.cit.*, p.101.

³² *Din tezaurul documentar...*, p.250.

³³ C-tin Cioroiu, *Inceputurile portului Constanța. Afacerea Hallier. File de arhivă*, în *Litoral*, an VI, nr.593, 2 sept. 1976, p.3.

Ministerul a mai făcut o tentativă de încheiere a socotelilor cu antrepriza franceză pe calea discuțiilor, aducând și o nouă modificare în proiect, prin alcătuirea unui plan cu o economie de 2600000 lei, dar Hallier nu a dorit să cerceteze noul plan, declarând că ar trebui încheiat și un nou contract. A fost intentat un proces firmei Hallier, ce trebuia să aibă loc, conform contractului, în România. Hallier a refuzat acest lucru, declarând că tribunalele românești "sunt și părtinitoare și incompetente" și a solicitat deferirea cazului unui tribunal de arbitrii³⁴. În același timp, el insista pe ideea rezilierii contractului, mizând pe obținerea de compensații substanțiale. Și această cerere a fost refuzată.

Știind că statul român era pe cale să contracteze un important împrumut în străinătate, Hallier și-a folosit relațiile pentru a împiedica acordarea acestuia, dacă autoritățile românești nu încheiau cu compania franceză un act de lichidare, inacceptabil pentru acestea. Acest fapt a fost considerat ca o imixtiune a capitalului străin în afacerile interne ale țării și a provocat indignarea oamenilor politici români³⁵. Totuși, la 15 septembrie 1899, la presiunea bancherilor francezi, guvernul prezintă în Cameră o moțiune prin care dorea ca neînțelegerea cu Hallier să fie soluționată în cadrul unui tribunal excepțional. Propunerea a provocat discuții furtunoase în Senat, dar ea a fost aprobată în decembrie, fiind acceptabilă în comparație cu cea a unei eventuale participări la beneficii. Secțiunile Senatului au numit delegații pentru a cerceta amănunțit această moțiune. Delegații, în persoanele lui N. Negri, Matei Millo, A. C. Serghieșescu, C. Stoyanescu, s-au întrunit la 16 decembrie și au hotărât: "...pentru evitarea unui proces lung, s-a convenit cu întreprinzătorii la rezilierea contractului și lichidarea socotelilor prin arbitraj, constituite astfel încât să se asigure o judecată dreaptă și rapidă"³⁶.

Legea a fost adoptată la 8 ianuarie 1900, deși prin ea se încălca art.104 din Constituție.

Procesul a fost declanșat pe 13 martie, după numirea arbitrilor. Din partea României arbitru a fost M. C. Șuțu, guvernatorul Băncii Naționale, iar partea antreprizei a fost reprezentată de Henry Mauffre; al treilea arbitru a fost ales la București, de ambele părți, în persoana lui W. Fleemans. Președinte al Juriului a fost ales M. C. Șuțu. Ca apărători, A. Hallier a angajat pe Raymond Poincaré și pe Constantin Nanu, care se va retrage în urma campaniei de presă desfășurată împotriva sa. Avocați ai părții române au fost Gh. Pană, I. Boambă și Barbu Păltineanu³⁷.

Pledoariile au urmat unor memorii scrise și s-au ținut, în limba franceză, între 15-18 martie la București. Deliberarea a durat între 30 martie - 6 aprilie 1900. Pretențiile lui Hallier, reunite în memoriul său în nouă puncte, se cifrau la 18400000 lei, din care guvernul român recunoștea doar 3500000 lei, pretinzând în schimb 15600000 lei ca amenzi de întârziere și daune de interese provenite din întârzieri în execuția lucrărilor³⁸. R. Poincaré acuza partea română că l-ar fi "șicanat" pe Hallier în timpul lucrărilor prin schimbarea planurilor și prin intervențiile Direcției. Avocații români au pledat pe rând, dărâmand eșafodajul creat de avocatul francez, arătând și demonstrând adevărul. După întreruperea discuțiilor, a avut loc o călătorie de o noapte la Constanța pentru constatarea situației la fața locului³⁹. Pe tot timpul procesului au avut loc puternice manifestații stradale și numeroase dispute verbale, atât în presă cât și în Parlament. Procesul era socotit ca fiind un moment al imixtiunii străinătății în afacerile interne ale țării, deci o acțiune ce leza interesele naționale ale poporului român. Sedințele au fost publice și s-au desfășurat în murmurele continue ale unei săli pline⁴⁰.

Prin sentința dată la 6 aprilie s-au acordat antreprizei Hallier 6226632,94 lei, în care intrau: restituirea garanției depuse la încheierea contractului (756000 lei), suma ce trebuia să o primească după statele de plată (446493 lei), valoarea estimată a materialelor conform inventarului, ce rămăneau în

³⁴ *Din tezaurul documentar...*, p.252.

³⁵ E. B. Lazarovici, *op.cit.*, p.47.

³⁶ V. Ciorbea, *op.cit.*, p.102.

³⁷ *Din tezaurul documentar...*, p.258.

³⁸ *Ibidem*, p.259.

³⁹ C-tin Cioroiu, *op.cit.*, p.48.

⁴⁰ E. B. Lazarovici, *op.cit.*, p.48.

proprietatea ministerului, la care se adăugau și cheltuielile de instalare a șantierului și punerea în exploatare a carierei Canara.

Statul român a preluat materialele, utilajele de pe șantier, constând în material naval, material rulant și instalațiile de pe șantier și a permis specialiștilor francezi să rămână la continuarea lucrărilor, beneficiind de experiența acestora⁴¹.

Ecoul "afacerii" Hallier va persista în memoria opiniei publice și va determina guvernul român să decidă continuarea lucrărilor din portul Constanța cu resurse și specialiști proprii.

MAGDALENA IACOB
Universitatea "Ovidius"
Constanța

LE COMMENCEMENT DU PORT MODERN CONSTANTZA. "L'AFFAIRE" HALLIER

RESUMÉ

À la suite de vente aux enchères l'entreprise Hallier et Dietz Monnier a été chargé avec modernisation du port Constantza jusqu'a 1902. À parti des travailles aut commencé les discussions d'entre le personnel administratif et l'entreprise. La port roumain remarquait la discordence d'entre les sommes défensée et le travailles exécuté. À mars 1899, Hallier interrompt les travailles. Un procès a été declanché à 13 mars 1900. La sentence qui a été donné à 6 april 1900, a accorde l'entreprise du Hallier 6226632,94 lei (la garantie déposé d'entreprise à la commencer du travailles, la somme qui figuré en feuille de poie, la valeur du matériel, les défenses de montages de la chantier et la mése en exploitation de la carrière Canara (Ovidiu).

L'écho d'"affaire" Hallier a persisté en mémoire d'opinion publique et a déterminé le gouvernement roumain qu'il continue les travailles dans le port Constantza avec les ressources et les spécialistes propres.

⁴¹ *Ibidem*, p.49.