

PORTUL CONSTANȚA – IMAGINI INEDITE DIN FOTOTECA MNMR

Dr. Silvia IONIȚĂ*

Orașul și portul Constanța sunt menționate de-a lungul timpului în diferite izvoare istorice, mărturii și surse documentare, prin analiza cărora, generații întregi au putut cunoaște istoria de secole a acestui spațiu. În multitudinea de izvoare istorice scrise sau nescrise, mai vechi sau de dată mai recentă, un loc deosebit îl ocupă în ziua de astăzi imaginile-document (fotografiile). De aceea, o sursă importantă utilizată în realizarea acestui material sunt fotografiile prezente în colecția de fotografii a Muzeului Național al Marinei Române, care prezintă portul Constanța în timpul celui de-al Doilea Război Mondial, mai exact în anul 1944, în timpul și după bombardamentul aerian american. Alte mărturii existente în expoziția permanentă a muzeului înfățișează planul portului Constanța în 1896, planul portului Constanța după modificările aduse de ing. Gh. Duca și ing. A. Saligny, dar și cel care înfățișează Portul Constanța la nivelul statistic al anului 1983, cu o legendă minuțioasă, care ne oferă informații prețioase despre portul Constanța la aceea dată.

Mergând pe firul timpului aflăm că primele mărturii despre cetatea Tomis le avem din izvoarele epigrafice care menționează existența acesteia încă din secolul VI î.Hr. Săpăturile arheologice întreprinse pe aceste meleaguri ne-au dezvăluit existența unei civilizații dobrogene ilustrată prin cele șapte straturi de cultură îngropate, unul după altul de trecerea mai multor valuri migratoare prin acest spațiu.

Mărturiile istorice vorbesc despre ionienii din Grecia Antică, navigatori cutezători dar și fondatori a numeroase colonii pe coastele de vest ale Asiei Mici, care, din cauza situației economice precare și a creșterii populației au emigrat în ținutul Pontului Euxin în secolul VIII î.Hr. Grecii fondează treptat la Marea Neagră aproximativ 90 de colonii, printre care, pe coasta de Vest, Cetatea Albă (Tyras), Istria (Histrios), Constanța (Tomis), Balcic (Dionisopolis).¹

Dominația comerțului grecesc în partea de vest a Pontului Euxin a durat până în a doua jumătate a secolului I î.Hr., când Imperiul Roman, aflat în plină expansiune, își lărgeste granițele spre est, până în ținuturile Sciției

*Muzeograful Muzeului Național al Marinei Române.

¹ Carmen Atanasiu, *Dezvoltarea și modernizarea portului Constanța*, în „Momente din istoria Marinei Române – Lucrări de cercetare, 1981”, în Fondul Documentar al Muzeului Național al Marinei Române, p. 134.

Minor (Dobrogea de astăzi), înglobând cetățile scitice, care în acea perioadă au cunoscut o perioadă de dezvoltare deosebită. În timpul cuceririi romane se semnalează o perioadă de înflorire a comerțului dar și de dezvoltare a construcțiilor de apărare, legăturile comerciale fiind extinse până în zona Italiei de astăzi.

Mai târziu, în perioada Imperiului Bizantin, sub împăratul Constantin cel Mare, cetatea Tomisului se mărește ca suprafață prin crearea noului cartier numit Constantiana sau Constanția, care a devenit mai târziu Constanța, nume pe care îl poartă și astăzi.²

Din secolul III și până în secolul XII valuri ale diferitelor popoare migratoare (goții, hunii, avarii, bulgarii, pecenegii etc.) s-au abătut asupra ținuturilor dintre Dunăre și Marea Neagră, care aveau o viață comercială și agricolă însemnată.

Alte surse istorice ne vorbesc despre existența cetăților și porturilor Constanța și Mangalia, cu care genovezii făceau un schimb activ de mărfuri. Aceștia au executat construcții portuare, ale căror urme s-au putut identifica în parte, cu ocazia construirii actualului port Constanța. Începând din secolul XV, odată cu expansiunea Imperiului Otoman, Constanța (Küstendje) cunoaște o perioadă de decădere.

Abia în secolul al XIX-lea sultanul Medgid hotărăște construirea unui port la Küstendje, pentru a favoriza exportul de cereale, lemne și vite din Dobrogea. Un adăpost natural, înfățișat de o apă calmă cu un sector larg împotriva vânturilor periculoase, era reprezentat de golful Constanța. Acesta oferea, prin forma sa semieliptică determinată de un ieșind din linia coastei cu o coardă de 1600 de metri și o săgeată de cca 600 de metri, adăpost contra vânturilor periculoase de la nord și est.³

Interesele pe care Anglia le-a manifestat în această zonă, pe fondul slăbirii puterii otomane, au determinat compania engleză „Danube and Black Sea Railway Company Ltd”, ca în 1857 să obțină concesiunea căii ferate Constanța – Cernavodă (62 Km) și a portului Constanța. Lucrarea efectuată de compania engleză a fost terminată și inaugurată în 1860. Portul era compus dintr-un bazin de 4 ha, adânc de cca 5,2 m, și adăpostit dinspre larg cu un dig de 20 m lungime.⁴

După Războiul de Independență, în anul 1878, Dobrogea revine României și, odată cu aceasta, apar primele preocupări pentru construirea unui port care urma să fructifice poziția strategică a Constanței și avântul economic înregistrat de tânărul stat. În opinia Regelui Carol I, portul

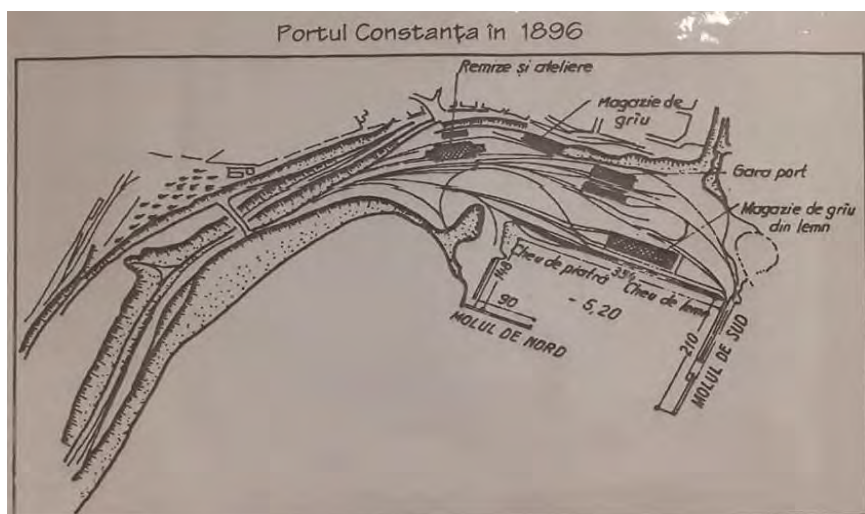
² *Portul Constanța, Ghid*, Intreprinderea poligrafică „Arta grafică”, București, 1972, p. 7.

³ Carmen Atanasie, *art. cit.*, p. 135.

⁴ *Portul Constanța...*, pp. 7 – 10.

Constanța „va deveni unul din cele mai însemnate ale Orientului și un izvor de bogăție pentru țara întreagă”.

După eforturi susținute, Regele a convins politicienii de valoarea deosebită a proiectului. Statul român a răscumpărat astfel în 1881, cu suma de 16 milioane lei aur, calea ferată și portul Constanța de la compania engleză. Sunt contactați specialiști străini pentru întocmirea unor proiecte de lărgire a portului și se investește în construirea monumentalului pod de la Cernavodă. La data de 16 octombrie 1896 a avut loc inaugurarea oficială a lucrărilor de construcție și modernizare a portului Constanța,⁵ începute sub antrepriza firmei franceze Adrian Hallier și Distz Monin.⁶



Portul Constanța în 1896 (imagine din expoziția permanentă a MNMR)

Piatra de temelie a fost depusă de către Regele Carol I alături de documentul care consfințea „întemeierea unui port la țărmurile vechiului Pont Euxin, unde, din veacurile cele mai îndepărtate, comerțul a găsit un loc de adăpost, unde atâtea monumente istorice ne aduc aminte de vechea dominație a strămoșilor noștri și unde s-a sfârșit poetul Ovidiu”.⁷

⁵ *Istoria zbuciumată a Portului Constanța, pe care Regele Carol I îl vedea „ca un izvor de bogăție pentru țara întreagă”* <https://www.descopera.ro/descopera-in-romania/14751251-istoria-zbuciumata-a-portului-constanta-pe-care-regele-carol-i-il-vedea-ca-un-izvor-de-bogatie-pentru-tara-intreaga-foto>, accesat la 10 iulie 2021.

⁶ *Portul Constanța...*, p. 11. Această firmă intră în conflict cu statul român, proiectul fiind încredințat în cele din urmă inginerilor români.

⁷ Sînziana Ionescu, *Documentul istoric pus de Regele Carol I la temelie Portului Constanța, în 1896: „Izvor de bogăție pentru întreaga țară”*

După câștigarea antreprizei de către Casa Hallier-Monier la data de 18 iunie 1895, când are loc licitația pentru antrepriza lucrărilor de modernizare a Portului Constanța, (acțiune la care participă opt case de antrepriză), situația lucrărilor din port nu s-au desfășurat conform așteptărilor.

Deși inginerul Adrien Hallier era un nume respectat și cu experiență și se ocupase de modernizarea portului Le Havre, având scrisori de recomandare de la miniștri francezi, realitatea de pe teren s-a dovedit tristă: în 44 de luni, Hallier nu execută decât foarte puține lucrări, dar în schimb cheltuiește jumătate din credit. Lucrările sunt încetate definitiv, iar Afacerea Hallier se mută în sala de judecată. Pentru a se evita un proces lung, sunt stabilite lichidarea socotelilor prin arbitraj și rezilierea contractului dintre cele două părți.

Pe 6 aprilie 1900 se dă sentința, iar Hallier primește sume importante (restituirea garanției de la licitație, valoarea materialelor conform inventarului, state de plată etc.).

Statul român preia toate bunurile, materialele și instalațiile din Port, dar învățase totodată o lecție. Asta îl va face ca pe viitor să se bazeze pe propriii specialiști la lucrările de modernizare.⁸

Lucrările de construcție au început după proiectul inginerului I. B. Cantacuzino și au fost continuate cu modificările propuse de alți doi ingineri români de excepție: Gheorghe Duca și Anghel Saligny.

Anul 1899, an în care lucrările sunt preluate de Anghel Saligny reprezintă un moment deosebit de important în istoria portului Constanța, pentru că din acest moment evoluția sa va purta pecete pur românească.⁹

Inginerul român a întreprins o călătorie de documentare în principalele porturi europene de două luni și jumătate și la revenirea în țară propune unele modificări acceptate la proiectul inițial, reface atât planul lucrărilor hidrotehnice cât și cel al lucrărilor interioare.

Treptat, construcția portului Constanța a devenit unul din principalele obiective ale economiei românești. Anghel Saligny a imprimat un ritm activ și eficient lucrărilor, șantierul a fost mărit, la fel parcul naval și materialul rulant, s-au cumpărat noi vase portuare, aparate, mașini, locomotive, vagoane, unelte și s-a îmbunătățit aprovizionarea cu materiale.

https://adevarul.ro/locale/constanta/documentul-istoric-pus-regele-ca-rol-i-temelia-portului-constanta-1896-izvor-bogatie-intreaga-tara-1_561fc1dff5eaafab2cb13b1d/index.html, accesat la 11 iulie 2021.

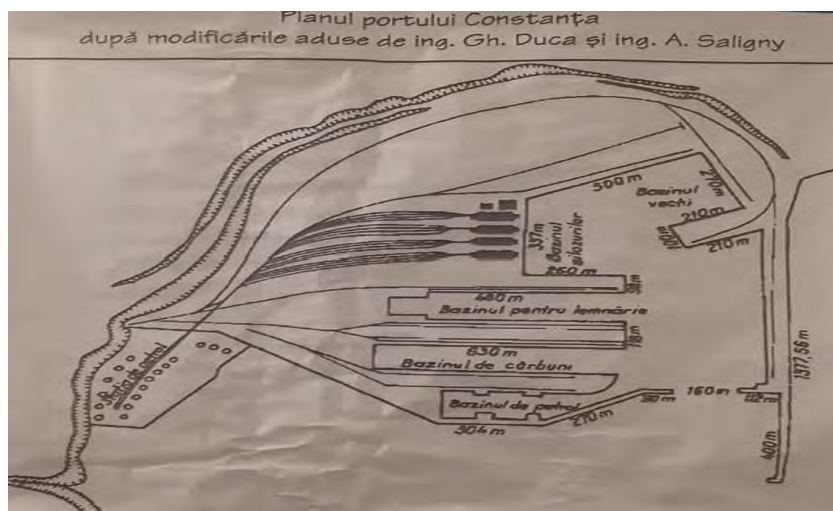
⁸ Cristian Cealera, *Scurtă istorie a portului modern Constanța (II) – primele încercări și salvatorul Saligny*, on line <https://www.ziuaconstanta.ro/stiri/invitati/scurta-istorie-a-portului-modern-constanta-ii-primele-incercari-si-salvatorul-saligny-671318.html>, accesat la 15 iulie 2021.

⁹ Carmen Atanasie, *art. cit.*, pp. 136 – 137.

Așa cum a procedat și la construcția podului peste Dunăre, în 1895, Saligny a aplicat și în portul Constanța procedee și metode dintre cele mai moderne pentru acel timp.

Astfel, digul dinspre larg a fost realizat din blocuri mari de beton de 30 - 40 de tone, de diferite forme și mărimi și dispuse în trepte spre exteriorul bazinului, cu o înălțime a digului de 7,5 iar lățimea de 8 m.¹⁰

Până în 1909, când a fost inaugurat oficial portul Constanța, s-au efectuat lucrări de dragaj, au fost ridicate digul de larg, cel de intrare, cel de sud și cheurile, au fost construite șase bazine, rezervoarele de petrol și, nu în ultimul rând, silozurile.



Planul portului Constanța după modificările aduse de ing. Gh. Duca și ing. A. Saligny (imagine din expoziția permanentă a MNMR)

În actul comemorativ din 1909 Carol I exprima „nădejdea că Dumnezeu va hărăzi României liniște și îmbelșugare, ca să putem isprăvi cât mai curând portul întreg, menit să slujească la propășirea economică a scumpei mele patrii, astăzi a 27 a zi a lunii septembrie 1909 și al 43 an al Domniei Mele, am inaugurat asemeni prima magazie din cele 4 ce se clădesc, de față fiind Majestatea Sa Regina, A.L.R. Principele Ferdinand moștenitorul tronului, Principesa Maria, înaltul cler, miniștrii mei, președinții și

¹⁰ Adrian Majuru, *Desvoltarea Portului Constanța între 1878 – 1947*, on line, <https://www.e-antropolog.ro/2012/05/dezvoltarea-portului-constanta-intre-1878-1947/>, accesat la 15 iulie 2021.

vicepreședinții Corpurilor legiuitoare, înalții demnitari ai Statului, fruntașii oștirii mele și corpul tehnic”¹¹.

Portul Constanța își va urma cursul dezvoltării economice adecvate condițiilor istorice proprii țării noastre. Vicesitudinile au fost numeroase: lucrările s-au desfășurat în limita disponibilităților de fonduri deseori afectate de situația politică instabilă (criza financiară din 1900, războiul balcanic din 1913, Primul Război Mondial, criza economică din 1928, anul 1933, Al Doilea Război Mondial.)¹²

Perioada interbelică a situat, prin evoluția ascendentă a întregii economii naționale, portul Constanța într-o poziție deosebită în cadrul porturilor românești. Cerințele economiei au impus modernizarea portului prin dotare cu instalații portuare moderne capabile să crească simțitor traficul portuar. Aspectul portului s-a schimbat mult prin construirea a trei silozuri moderne, a unei uscătorii de cereale, dotarea stației de petrol cu pompe puternice, rezervoare mari de petrol, achiziționarea de macarale de mare tonaj, refacerea vechilor magazii și clădirea unor noi. Aceste schimbări majore aduse portului îl situează în această perioadă printre principalele porturi europene.¹³

Izbucnirea celui de Al Doilea Război Mondial și implicarea României în conflagrație a frânt evoluția economiei românești, aflată pe un drum ascendent. Portul Constanța cunoaște destinul dramatic al altor porturi din țările implicate în acest război. În perioada 1941 – 1944 portul Constanța a fost afectat de bombardamente sovietice și americane, astfel că autoritățile portuare raportau la sfârșitul anului 1941 distrugerea parțială sau totală a unei cantități de mărfuri în valoare de 234.513.000 lei.¹⁴

Pagubele produse clădirilor, digurilor și vaselor se ridicau la 61.250.000 lei. Atât orașul, cât și portul au fost bombardate cu bombe brizante, incendiare, iar în apa portului au fost lansate din avion mine și torpile. De apreciat că măsurile luate de comandament au redus mult capacitatea de distrugere a bombelor.

¹¹ Ileana Stanca Desa, *Inaugurarea portului Constanța – 27 septembrie 1909 – spicuri din presă*, on line, http://www.minac.ro/assets/analele-dobrogei-istorie-dobrogeana-seria-ii-an-viii_2005.pdf, accesat la 11 iulie 2021.

¹² Carmen Atanasiu, *art. cit.*, p. 137.

¹³ Ion Munteanu, *Aspecte din portul Constanța în perioada celui de-al Doilea Război Mondial*, în „Comunicări și referate de la Sesiunea Anuală a Muzeului Marinei Române, edițiile 1984, 1985, 1986”, vol. II, în Fondul Documentar al Muzeului Național al Marinei Române, p. 321, apud Valentin Ciorbea, *Evoluția portului Constanța între cele două războaie mondiale*, în „Comunicări de istorie a Dobrogei”, vol. II, 1983.

¹⁴ *Ibidem*, p. 326, apud Direcția Județeană a Arhivelor Naționale Constanța, fond Direcția Porturilor Maritime, dosar 7/1944, f. f.

Cele mai puternice atacuri au fost cele aeriene din 1944.¹⁵ Un astfel de atac s-a petrecut la data de 11 iunie când 200 de avioane americane au bombardat orașul și portul cu 800 de bombe. Numai asupra Stației de petrol au fost aruncate 24 de bombe. Clădirea a fost avariata ușor, dar 8 rezervoare au fost distruse, valoarea pagubelor la stație ridicându-se la 90 milioane lei. Au mai fost atinse clădirile din port, liniile ferate, conductele, magazii de mărfuri, magazia de tablă ondulată, magazia de oleaginoase, 2 remorchere, etc. valoarea totală a distrugerilor în 1944 ridicându-se la 106, 5 milioane lei. Deși atacurile au fost masive, pierderile au fost mai mici decât în 1941.¹⁶

Foarte puternice au fost de asemenea bombardamentele din 20, 21 și 22 august 1944, în urma cărora s-au înregistrat distrugerii de clădiri, fiind atinse totodată rezervoare ale stației de petrol.¹⁷



Bombardament în Portul Constanța în 1944 (sursa: fototeca MNMR)

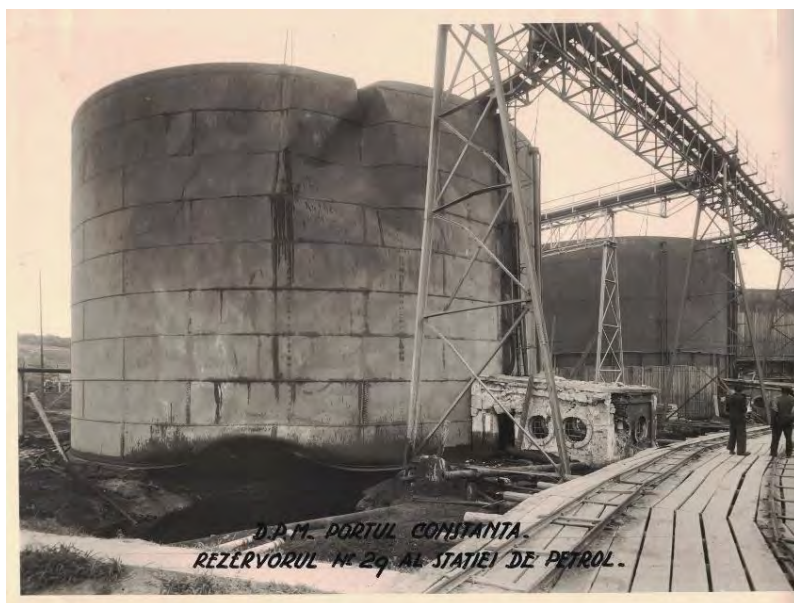
¹⁵ *Ibidem*, Dosar 7/1944, f. f.

¹⁶ *Ibidem*.

¹⁷ Valentin Ciorbea, *Portul Constanța 1896 – 1996*, Editura Fundației Andrei Șaguna, Constanța 1996, p. 123.



Bombardament în Portul Constanța în 1944 (sursa: fototeca MNMR)



Rezervorul nr. 29 al stației de petrol, după bombardamentele din 1944 (sursa: fototeca MNMR)



*Rezervorul nr. 74 al stației de petrol, după bombardamentele din 1944
(sursa: fototeca MNMR)*



*Pavilion de locuință după bombardamentele din 1944
(sursa: fototeca MNMR)*



*Clădirea pentru bursa de cereale, după bombardamentele din 1944
(sursa: fototeca MNMR)*

Analizând imaginile-document existente în Colecția de fotografii a Muzeului Național al Marinei Române, putem afirma că în anul 1944 portul Constanța purta urmele adânci ale războiului. Parcul de nave era inexistent, iar cheurile, magaziile, platformele, șoselele și căile ferate înfățișau o imagine dezolantă a portului, puternic afectat de bombardamentele aeriene.

Distrugerile ar fi fost și mai mari dacă nu ar fi intervenit echipele Serviciului apărării portului, prin stingerea incendiilor, salvând astfel materiale, instalații și mărfuri. Serviciul de apărare al portului era compus din 10 secții (observare și informare, alarmare, stingerea luminilor, ridicarea dărâmăturilor, prim ajutor, pompieri ș.a.) și era deservit în caz de alarmă de 455 salariați ai portului.¹⁸

Majoritatea lucrărilor efectuate în anii războiului au fost destinate înlăturării distrugerilor produse de bombardamente, dar și amenajării unor spații pentru cazarea trupelor și apărării pasive. S-au amenajat depozite de nisip și pământ pentru stingerea incendiilor. Stația de petrol a fost împrejmuită cu valuri de pământ. S-au luat măsuri speciale de protejare a docului de uscat prin camuflare și vopsire în diferite culori.¹⁹

¹⁸ *Ibidem*, p. 123.

¹⁹ *Ibidem*.



Lucrări de reparații în portul Constanța (sursa: fototeca MNMR)



*Lucrări de reparații desfășurate la o conductă în Stația de petrol
(sursa: fototeca MNMR)*

Destinul, ajutat de o personalitate a Marinei Române - Horia Macellariu, a făcut ca portul Constanța să rămână „singurul port din care

germanii s-au retras fără a-l distruge” după ce România decide întoarcerea armelor împotriva germanilor.²⁰

În după amiaza zilei de 25 august 1944 trupele și navele germane au părăsit orașul și portul Constanța fără să distrugă nimic în afară de propriile depozite de armament sau puncte fortificate. Armata Roșie care a părăsit în România, s-a manifestat ca una de ocupație, încă din prima zi: a rechiziționat, a confiscat și a jefuit absolut tot ce i-a ieșit în cale, indiferent de protestele înaintate sau de măsurile pe care le luase statul român pentru a-și demonstra loialitatea (de exemplu, lipsa de reacție la bombardarea portului după 23 August 1944).²¹

De la sfârșitul lunii august și până la 24 octombrie 1944, portul Constanța s-a aflat sub controlul exclusiv al Comandamentului Sovietic, urmând ca abia după această dată, autoritățile române să primească dreptul de control asupra danelor 13 - 20 și a bazinului de petrol. Pe 8 mai erau semnate Acordurile care au creat baza legală pentru înființarea Sovrom-urilor – portul Constanța ajungând să fie exploatat în folosul U.R.S.S de către Sovromtransport. Utilizarea porturilor românești de către sovietici a costat statul român în perioada cuprinsă între 23 august 1944 – 31 martie 1947 peste 12 miliarde lei.²²

O altă etapă importantă din istoricul portului Constanța s-a înregistrat în 1967, când au fost reluate lucrările, având un caracter sistematic de extindere a portului, corespunzător creșterii traficului, devenind cel mai important port din Marea Neagră.²³

Un rol important pentru dezvoltarea portului l-a avut construirea Canalului Dunăre – Marea Neagră, care a fost inaugurat în anul 1984. Pe parcursul a două decenii, portul Constanța a atins dimensiuni impresionante, însumând o suprafață de peste 3900 ha. Vârful de trafic a fost înregistrat în anul 1988, când au fost operate 62,3 milioane tone mărfuri.²⁴

²⁰ Ana Dordea (Petre), *Portul Constanța între război și revoluție (1945 – 1989)* (Teză de doctorat – rezumat), p. 28., on line <https://www.univ-ovidius.ro/images/-docs/teze-doct/Dordea-Ana.pdf>, apud Horia Măcellariu, *În plin uragan. Amintirile mele*, București, Editura Sagittarius, 1998, p. 35.

²¹ *Ibidem*, p. 28.

²² *Ibidem*, p. 29, apud Marian Cojoc, *Evoluția portului Constanța după 23 August 1944. Impactul Convenției de Armistițiu din 12/13 septembrie 1944 cu Națiunile Unite*, în „Portul Constanța între tradiție, actualitate și perspective” (coordonator prof. univ. dr. Valentin Ciorbea), Constanța, Editura Companiei Naționale Administrația Porturilor Maritime, 2007, p. 194.

²³ Anton Bejan (coordonator), *Dicționar enciclopedic de marină*, Editura Semne, București, 2010, p. 200.

²⁴ *Istoria zbuciumată a Portului Constanța, pe care Regele Carol I îl vedea „ca un izvor de bogăție pentru țara întreagă”* <https://www.descopera.ro/descopera-in-romania/14751251->



Portul Constanța în anul 1983 (imagine din expoziția de bază a MNMR)

Conform planului de mai sus, Portul Constanța prezenta următoarele caracteristici:

- Capacitate de trafic = 7 000 000 T PE AN
- Suprafața incintei portului = 722 Ha.
- Acvatoriu = 318 Ha.
- Teritoriu = 404 Ha.
- Lungimea fronturilor de acostare= 15 km.
- Numărul danelor operative = 70
- Adâncimi în bazine și la dane = 7,2
- Capacitatea medie a navei care poate opera = 65 000 TDW pentru mărfuri uscate.
= 90 000 TDW pentru produse petroliere.
= 150 000 TDW la postul de acostare petrolier.
- Spații de depozitare = 1 400 000 metri pătrați.

Portul Constanța, conform acestui plan, era notat în anul 1983 cu instalații la nivelul tehnicii mondiale: macarale, portainere, transtainere, poduri descărcătoare în releu cu benzi transportoare, instalații de primire predare prin pompare cu cuplare automată la navă, instalații pneumatice de

manipulare și transport etc. La începutul anilor '80 Portul Constanța se situa pe locul 4 în Europa și pe locul 12 în lume.

În prezent Portul Constanța are o suprafață totală de 3.926 ha și este împărțit în trei subdiviziuni: portul maritim, cu o capacitate de operare anuală de 100 milioane de tone, deservit de către 140 dane funcționale care permit accesul navelor cu o capacitate de până la 220.000 tdw portul fluvial, care permite accesul oricărui tip de navă fluvială având o capacitate de operare anuală de 10 milioane de tone și portul turistic - punct de reper important pentru navele de pasageri care navighează în Marea Neagră.²⁵

CONSTANȚA HARBOR – UNPUBLISHED PHOTOS FROM THE RNNM'S COLLECTIONS

-abstract-

Key words: photo-documents, photographic collection, Constanta Harbor, World War Two, Soviet aerial bombardment.

Among the multitude historical sources, written or otherwise, older or recent, a special place belongs photo-documents. This is why, an important source that we used in this paper is represented by the photo collections of RNNM. It has some significant photos of Constanta Harbor during World War Two, specifically from 1944, during and after the Soviet air bombings.

BIBLIOGRAFIE

Carmen Atanasiu, *Dezvoltarea și modernizarea portului Constanța*, în „Momente din istoria Marinei Române – Lucrări de cercetare, 1981”, în Fondul Documentar al Muzeului Național al Marinei Române.

Anton Bejan (coordonator), *Dicționar enciclopedic de marină*, Editura Semne, București, 2010.

Cristian Cealera, *Scurtă istorie a portului modern Constanța (II) – primele încercări și salvatorul Saligny*, on line <https://www.ziuconstanta.ro/stiri/invitati/scurta-istorie-a-portului-modern-constanta-ii-primele-incercari-si-salvatorul-saligny-671318.html>

Valentin Ciorbea, *Portul Constanța 1896 – 1996*, Editura Fundației Andrei Șaguna, Constanța 1996.

²⁵ Căpitănia Zonală Constanța, *Portul Constanța*, on line, <https://portal.ma.ro/c%C4%83pit%C4%83nii/prezentare/cz-constan%C5%A3a>, accesat la 15 iulie 2021.

Idem, *Evoluția portului Constanța între cele două războaie mondiale*, în „Comunicări de istorie a Dobrogei”, vol. II, 1983.

Marian Cojoc, *Evoluția portului Constanța după 23 August 1944. Impactul Convenției de Armistițiu din 12/13 septembrie 1944 cu Națiunile Unite*, în „Portul Constanța între tradiție, actualitate și perspective” (coordonator prof. univ. dr. Valentin Ciorbea), Constanța, Editura Companiei Naționale Administrația Porturilor Maritime, 2007.

Ileana Stanca Desa, *Inaugurarea portului Constanța – 27 septembrie 1909 – spicuri din presă*, on line, http://www.minac.ro/assets/analele-dobrogei-istorie-dobrogeana-seria-ii-an-viii_2005.pdf.

Ana Dordea (Petre), *Portul Constanța între război și revoluție (1945 – 1989)* (Teză de doctorat – rezumat), p. 28., on line <https://www.univ-ovidius.ro/images/-docs/teze-doct/Dordea-Ana.pdf>,

Sînziana Ionescu, *Documentul istoric pus de Regele Carol I la temelia Portului Constanța, în 1896: „Izvor de bogăție pentru întreaga țară”* https://adevarul.ro/locale/constanta/documentul-istoric-pus-regele-carol-i-temelia-portului-constanta-1896-izvor-bogatie-intreaga-tara-1_561fc1dff5eaafab2cb13b1d/index.html,

Horia Măcellariu, *În plin uragan. Amintirile mele*, București, Editura Sagittarius, 1998.

Adrian Majuru, *Desvoltarea Portului Constanța între 1878 – 1947*, on line, <https://www.e-antropolog.ro/2012/05/dezvoltarea-portului-constanta-intre-1878-1947/>.

Ion Munteanu, *Aspecte din portul Constanța în perioada celui de-al Doilea Război Mondial*, în „Comunicări și referate de la Sesiunea Anuală a Muzeului Marinei Române, edițiile 1984, 1985, 1986”, vol. II, în Fondul Documentar al Muzeului Național al Marinei Române.

Portul Constanța, Ghid, Intreprinderea poligrafică „Arta grafică”, București, 1972.

Istoria zbuciumată a Portului Constanța, pe care Regele Carol I îl vedea „ca un izvor de bogăție pentru țara întreagă” <https://www.descopera.ro/descopera-in-romania/14751251-istoria-zbuciumata-a-portului-constanta-pe-care-regele-carol-i-il-vedea-ca-un-izvor-de-bogatie-pentru-tara-intreaga-foto>, accesat la 10 iulie 2021.

Căpitănia Zonală Constanța, *Portul Constanța*, on line, <https://portal.rna.ro/c%C4%83pit%C4%83nii/prezentare/cz-constan%C5%A3a>.