

FARUL DIN TUZLA ÎN PERIOADA MAXIMEI STRĂLUCIRI. REFLECTĂRI DE PRESĂ

Dr. Delia BĂLĂICAN*

„Mă uitai în urmă: Constanța se depărta mereu cufunzându-și portul și rasele într-o grămadă de pete albe și roșii, care se stingeau tot mai mult, până căpătară o singură culoare: aceea cenușie a depărtărilor.

Pe mal zării **farul de la Tuzla**: un schelet de fierării cu un fel de scufie în cap.

«– Farurile, îmi spunea ofițerul X, sunt unele din lucrările cele mai frumoase și utile pentru navigație. Ele sunt călăuzele fixe ale malului care îndrumază nava de-a lungul coastelor. Mai ales noaptea când nu se văd decât sclipirile lor, rămân singurele puncte cunoscute, suficiente a umbla pe mare ca și ziua»¹.

Sistemul românesc de faruri maritime a fost integrat ansamblului construcțiilor aferente portului Constanța și nevoilor de dezvoltare economică a țării. Lansarea turismului a contribuit în egală măsură la sporirea interesului pentru asigurarea infrastructurii zonei. Din punct de vedere politic, integrarea Dobrogei viza paliere mult mai largi sociale, culturale și educative, precum înființarea de școli, biserici, ziare locale, iar vizitele politicianilor de la cel mai înalt nivel dovedesc importanța acordată țărmului dintre Dunăre și Marea Neagră.

Prima știre care apare în presă despre farul din Tuzla, datează din 18 decembrie 1896, fiind publicată în ziarul „Universul”². Informația adusă, referitoare la siguranța navigației, confirmă faptul că Ministerul Lucrărilor Publice a aprobat contractul încheiat între Direcția Serviciului Hidraulic și o firmă din Paris pentru construcția unui far la Mangalia, cu o lumină vizibilă de la o distanță de 2 mile engleze și a unui „semafor local” la Tuzla, cu focul vizibil la 5 mile engleze. Razele farului din Mangalia urmau să se încrucișeze cu farul din Șablah, care era ultimul de pe coasta bulgară, iar focul din Tuzla trebuia să servească cu luminarea locului, unde se aflau stânci submarine foarte periculoase pentru navigație³.

De la rubrica *Informațiuni*, a aceluiași ziar „Universul”, din 10 iulie 1897, se putea afla că politicianul liberal Emil Costinescu a dăruit Statului

*Biblioteca Academiei Române.

¹„Ziarul Științelor Populare și al Călătoriilor”, Anul 15, Nr. 36, 30 iunie 1915, p. 414, I. Antonescu, *Note de Călătorie*.

²„Universul”, Anul 14, Nr. 299, miercuri, 18/30 decembrie 1896, p. 3.

³*Ibidem*.

un teren de 2330 metri, pe care să se construiască un far, la capul Tuzla, între portul Constanța și acela al Mangaliei, iar Ministerul Lucrărilor publice a acceptat donația⁴. În aceeași zi, știrea a apărut și în ziarul „Adevărul”⁵.

Cotidianul „Timpul” a anunțat pe 13 august 1897 despre iminenta instalare a farurilor de la Tuzla și Mangalia, sub conducerea inginerului Popescu, de la Serviciul Hidraulic⁶.

Deși apărute la rubrica „Știri mărunte” din ziarul „Voința Galaților”, din 27 august 1897, informațiile inserate despre subiect sunt mai detaliate. Astfel, cititorii au fost informați că în afară de farurile de la Sulina, cel din Insula Șerpilor și cel din Constanța, Serviciul hidraulic a început instalarea farurilor de la Tuzla și Mangalia. Despre farul din Tuzla se preciza că urma să fie instalat pe capul cu același nume, la o înălțime de 34 de metri. Se aduceau, în continuare, câteva specificații tehnice: lumina să fie cu reflecții alb și roșu, vizibilă de la 13 mile depărtare. Farul din Mangalia era proiectat să aibă o înălțime de 22 de metri, cu lumina roșie, vizibilă de la 7 mile. Se vorbea și despre instalarea unui far la Midia⁷. Aceeași știre, în aceeași zi, a apărut și în cunoscutul ziar central, „Universul”⁸.

Pe măsură ce a fost explicată publicului necesitatea construirii farurilor pentru siguranța navigației, a crescut și interesul pentru subiect, informațiile s-au succedat odată cu înaintarea construcțiilor, uneori subiectul conținând detalii mai ample.

Și în acest caz, disputele politice între partidele ce alternau la guvernare au reieșit la suprafață. În timp ce presa favorabilă Partidului Liberal dădea știri despre stadiul construcțiilor, ziarele conservatoare criticau deciziile tehnice referitoare la proiect.

Astfel, cotidianul „Timpul”, din data de 9 octombrie 1897, sublinia faptul că transformările portului Constanța, care se dorea a fi ospitalier vaselor, vizau, în mod natural, înlesnirea navigării „cu încredere”, prin instalarea câte unui far la Mangalia și Tuzla. Se menționa că informațiile erau preluate din publicația de specialitate „Marina”. Acolo apăruseră deja critici în privința proiectului farului, a locului de amplasare și a faptului că nu-și va putea îndeplini sarcinile din pricina puterii reduse. Printre argumente, era invocat locul de amplasare, aflat cu doar 5 metri și jumătate deasupra nivelului mării, fiind cel mai jos de pe toată întinderea capului. Mai era stipulat că înălțimea totală a luminii farului deasupra mării, fiind doar de 11 metri, s-ar fi văzut proiectată pe mal, din aproape toate direcțiile.

⁴ „Universul”, Anul 15, Nr. 158, joi, 10/22 iulie 1897, p. 3.

⁵ „Adevărul”, Anul 10, Nr. 2881, 10 iulie 1897, p. 3.

⁶ „Timpul”, Anul 19, Nr. 179, 13/25 august 1897, p. 3.

⁷ „Voința Galaților”, Anul 2, Nr. 16, duminică, 24 august 1897, p. 2.

⁸ „Universul”, Anul 17, Nr. 196, duminică, 24 august/5 septembrie 1897, p. 3.

Concluzia înaintată a fost aceeași amplasarea celor două faruri era dezavantajoasă, iar intensitatea luminii insuficientă⁹. Ca argument, se aducea în discuție exemplul altor țări, unde pentru instalarea unui far se studiau mai întâi cerințele pentru care era construit, iar apoi locul unde să fie plasat. Se afirma că în România fuseseră însărcinați cu instalarea respectivelor faruri „oameni străini de cele mai elementare chestiuni de navigație, deși „s-ar fi găsit și la noi în flotilă ofițeri destul de capabili care ar fi putut să fie consultați ca specialiști în asemenea chestiuni”. Despre farul din Mangalia nu erau de făcut multe comentarii, portul considerându-se neînsemnat și frecventat doar de vase mici. Cu toate acestea, locul ales ar fi putut fi „într-un punct mai deschis”.

Revenindu-se la cazul Tuzla, se susținea că iluminarea locului se impunea încă înainte de proiectarea și transformarea portului Constanța, pentru evitarea diverselor accidente, precum ale vaselor „Cobra” și vasul „Principesa Maria”, „care a încrucișat la larg și o noapte întreagă a fost nevoit de a se depărta de coaste, ferindu-se de capul Tuzla”. Au fost reluate detaliile tehnice neadecvate: bătaia luminii care nu era mai mare de 6 mile, respectiv 11 kilometri, doar în condiții meteo favorabile – „pe un timp clar”, iar „între circumstanțe ordinare” lumina farului nu s-ar fi văzut decât la cel mult 4 mile, iar pe timp frumos și, mai cu seamă pe ceață, nu s-ar fi văzut decât la o mică depărtare. Mai mult decât atât, acest „far - felinar” nefiind apărut prin niciun paravan de sticlă, pe timpul iernii putea fi acoperit de zăpadă și aburi, care prin condensul produs de propria căldură putea provoca chiar spargerea sa. Într-un mod ironic, se considera că farul urma să fie instalat provizoriu, „să ilumineze casa gardianului și drumul până la fântâna de unde se aduce apă”. Finalul articolului menținea o notă de optimism, se exprima speranța că farul de la Tuzla se va păstra până la finalizarea portului Constanța, când putea fi întrebuințat la iluminarea intrării în port, iar în locul lui va trebui instalat alt far, cu o bătaie de cel puțin 15 mile și „în condiții mai avantajoase stabilite de oameni speciali”¹⁰.

Știrile au continuat, în 13 noiembrie 1897, se anunța că farurile din Mangalia și Tuzla, a căror construcție începuse din primăvara anterioară, „vor începe să funcționeze în curând”¹¹.

Ziarul „Românul”, din 15 noiembrie 1897, venea cu informații suplimentare despre farurile noi din Dobrogea. Prin îngrijirea Serviciului Hidraulic al Ministerului Lucrărilor Publice, s-au ridicat două faruri, unul la Mangalia și celălalt la Tuzla, a căror funcționare se anunța să fie peste puțin

⁹ „Timpul”, Anul 19, Nr. 225, joi, 9/21 octombrie 1897, p. 2, 3.

¹⁰ *Ibidem*.

¹¹ „Adevărul”, Anul 10, Nr. 3000, 13 noiembrie 1897, p. 3.

timp. Se reluau datele tehnice ale farurilor. Se preciza că la Mangalia urma să ardă un foc fix, alb, cu intensitatea a 39 de becuri Carcel, la înălțimea de 15 metri și 25 de centimetri deasupra mării, vizibil de la distanța de 10 mile marine, având următoarea poziție geografică: longitudinea de 26°, 15', 13'', 21, iar latitudinea de 43°, 48', 47'', 42. Razele respectivului foc se încrucișau, pe de o parte, cu focul de la Capul Șablu, din Bulgaria, iar pe de altă parte, cu razele focului de la Constanța, după ce se instala farul cel nou, la înălțimea de 30 de metri, vizibil de la 15 mile marine. Despre Capul Tuzla se prevedea că acolo va arde „un foc local fix, roșu, de o intensitate luminosă reală de 9 - 10 Carcel”, la înălțimea de 13 metri, 84 centimetri, vizibil de la 4 mile marine, cu poziționarea geografică de: longitudine: 26°, 19', 16'', 7, latitudine: 43°, 59', 35'', 05. Focalul se afla în interiorul periferiei focului de la Mangalia și urma să semnaleze existența unor stânci submarine din dreptul Capului Tuzla¹².

Accidentele de navigație survenite, precum scufundarea „Meteorului”, impuneau măsuri sporite, printre care, necesitatea unui far mult mai puternic la Tuzla, susținea ziarul „Timpul”, care invoca Raportul maiorilor Popovăț și Al. Cătuneanu și al căpitanului Atanasiu, experți însărcinați de Tribunalul Constanța cu cercetarea cauzelor evenimentului¹³. Informația a apărut și în „Ecoul Moldovei”, insistând asupra beneficiilor instalării unui far puternic pe Capul Tuzla, care ar fi evitat accidentele, „făcând mai puțin anevoioasă intrarea în portul Constanța” pentru navele de mare tonaj¹⁴.

În aprilie 1898, presa a relatat despre un Raport al inginerului Anghel Saligny, directorul general al Căilor Ferate, către ministrul Lucrărilor Publice, referitor la siguranța deplasării vapoarelor românești „în timpuri normale”, pe direcția Constanța – Constantinopol, carea confirmat hotărârea ministrului de a fi instalat un far la Capul Tuzla și de a fi însărcinat Direcția portului Constanța cu lucrarea¹⁵.

Pentru data de 28 august 1898, a fost anunțată licitația de la Direcția construcției portului Constanța pentru realizarea părții metalice a turnului necesar instalării unui far pe Malul Mării Negre, la Capul Tuzla, situat la aproximativ 20 de kilometri spre sud de portul Constanța¹⁶.

Tot din presă s-a putut afla că în septembrie 1898, ministrul Lucrărilor Publice a comandat unei firme din Berlin cercul metalic pentru

¹² „Românul”, Anul 41, Nr. 839, Ediția de seară, sâmbătă, 15/25 noiembrie 1897, p. 2.

¹³ „Timpul”, *op. cit.*

¹⁴ „Ecoul Moldovei”, Anul 7, Nr. 84, 12 aprilie 1898, p. 2.

¹⁵ „Universul”, Anul 16, Nr. 100, 23 aprilie 1898, p. 3; „Românul”, Anul 42, Nr. 70, 23 aprilie 1898, p. 4.

¹⁶ Idem, Anul 16, Nr. 224, 26 august 1898, p. 4.

farul din Tuzla, la prețul de 550 de mărci tona la mia de kilograme de material metalic, ajungându-se la suma totală de 25 300 de lei, pentru 46 de tone de material¹⁷.

Pe 1 noiembrie 1898, Inspectoratul General al Porturilor și Navigației a adus la cunoștința publicului aprinderea farurilor de la Mangalia și Tuzla. Farul de la Mangalia avea focul fix, alb, cu intensitatea a 30 de becuri Carcel, la înălțimea de 15 metri și 28 de centimetri deasupra nivelului mării, vizibil de la distanța de 10 mile marine. La Capul Tuzla ardea un foc local fix, roșu, de o intensitate luminoasă reală de la 9 la 10 becuri Carcel, la înălțimea de 13 metri și 84 de centimetri deasupra nivelului mării, vizibil de la 4 mile marine. S-a menționat că respectivul „foc local” avea statut provizoriu, până la construirea unui far care să servească pentru a semnaliza existența unor stânci submarine din dreptul Capului Tuzla¹⁸. Se constată că intensitatea luminoasă era mai mică decât se preconizase cu un an înainte.

Farul din Tuzla, fiind inclus în proiectului mai amplu al construcției portului Constanța, a fost în atenția autorităților și specialiștilor. Nu este lipsit de importanță că în data de 24 februarie 1900, Ion C. Grădișteanu, ministrul Lucrărilor Publice, însoțit de către Anghel Saligny, directorul lucrărilor portului Constanța, apoi E. Miculescu, directorul general al Căilor Ferate, maiorul Coandă, directorul Serviciului Maritim Român, avocații Barbu Păltineanu și I. Boambă s-au deplasat cu trenul la Constanța pentru a observa stadiul lucrărilor portului. Au vizitat cariera de piatră de la Canara, apoi vaporul „Principesa Maria”, crucișătorul „Elisabeta” și vaporul „Regele Carol”, unde au și dejunat. După-amiaza, cu vasul „Sulina” au plecat spre Tuzla, în inspecție, iar la întoarcere, au vizitat din nou șantierele din port. Înapoierea s-a făcut tot cu trenul, călătorind spre București, de la ora 1 noaptea, până dimineața, la ora 7¹⁹.

„Universul”, deși printr-o știre minoră, a anunțat în data de 15 mai 1900 că s-a inaugurat noul far de la Tuzla, în punctul situat între Constanța și Mangalia. Pentru vremurile de ceață se instalase o sirenă, în fața capului Tuzla²⁰.

La 3 noiembrie 1900, presa a publicat altă știre despre farul din Tuzla, legată de siguranța sa. Directorul Căilor Ferate a cerut Ministerului Lucrărilor Publice să intervină pe lângă Ministerul de Război ca farul din Tuzla să fie înarmat, deoarece a fost atacat de răufăcători, distrugându-i

¹⁷Idem, Anul 16, Nr. 243, 14 septembrie 1898, p. 5.

¹⁸„Universul”, Anul 16, Nr. 291, 1 noiembrie 1898, p. 3

¹⁹„Timpul”, Anul 22, Nr. 43, 25 februarie 1900, p. 3.

²⁰„Universul”, Anul 18, Nr. 131, 15 mai 1900, p. 2.

ferestrele²¹. Și cotidianul „Timpul” a publicat știrea conform căreia Direcția portului Constanța a cerut, prin intervenția Ministerului Lucrărilor Publice, de la Ministerul de Război, ca să i se dea trei arme Martini cu câte 100 cartușe, pentru apărarea personalului farului Tuzla, deoarece în zilele din urmă, mai mulți răufăcători au atacat noaptea farul, spărgând geamuri și încercând să intre înăuntru²².

Știrile referitoare la amplasarea unui nou far par să prindă contur. În 11 noiembrie 1900, ziar „Universul” informează că Ministerul Lucrărilor Publice a cumpărat un teren ce avea suprafața de 9 997 metri pătrați, de pe moșia lui Emil Costinescu, din Dobrogea, pe coasta Mării Negre. Terenul trebuia să servească la instalarea noului far la Tuzla²³. Știrea a apărut și în ziarul „Adevărul”²⁴. Se observă că proiectul amplasării farului inițial a fost extins.

În septembrie 1901, prim-ministrul Dimitrie A. Sturdza a efectuat o serie de vizite și inspecții la șantierul pentru construcția portului Constanța. A fost însoțit de către Ion I.C. Brătianu, ministrul Lucrărilor Publice, apoi de prefectul Quintescu, inginerul Anghel Saligny, precum și de inginerul Zahariade, dirigintele lucrărilor portului. De la Constanța au plecat la cariera de la Canara, unde au vizitat lucrările de extragere a pietrișului. Premierul i-a mulțumit dirigintelui de șantier pentru modul în care conducea lucrările. În micul reportaj din „Universul” se relatează că la orele 12, delegația se întorsese în Constanța, pentru prânz. Apoi, la ora 2. 30, cu trăsurile, s-au îndreptat spre Tuzla, unde au vizitat farul. După care, s-au oprit la Techirghiol, fiind întâmpinați de autoritățile locale. Au vizitat sanatoriul, băile și primăria. Acolo, prim-ministrul i-a mulțumit doctoriței Secară pentru „zelul ce pune în îngrijirea micilor copii internați și de curățenia ce domnește acolo”. După toate aceste vizite, la ora 7.30, seara, s-au întors în Constanța²⁵.

În rubrica „De la corespondenții noștri”, de la pagina a doua a *Suplimentului* din 6 martie 1903, al ziarului „Adevărul”, în rândurile dedicate orașului Constanța și eforturilor pentru înfrumusețarea acestuia, au fost inserate și informații importante despre farul din Tuzla. Contextul era creat de deciziile din Camera Deputaților, din 27 februarie 1903, când a fost aprobată întrebuințarea împrumutului de 1 milion de lei, aprobat deja, pentru lucrări edilitare, precum lărgirea și înfrumusețarea Bulevardului „Elisabeta”, construirea „Cazinoului comunalsistematic”, canalizarea unei părți a orașului, exproprierile necesare lărgirii străzilor principale, hala și abatorul.

²¹„Adevărul”, Anul 13, Nr. 4080, 3 noiembrie 1900, p. 2.

²²„Timpul”, Anul 22, Nr. 268, 3/16 decembrie 1900, p. 3.

²³„Universul”, Anul 18, Nr. 311, 11 noiembrie 1900, p. 3.

²⁴„Adevărul”, Anul 13, Nr. 4058, 11 noiembrie 1900, p. 2.

²⁵„Universul”, Anul 19, Nr. 251, sâmbătă, 15 septembrie 1901, pp. 1,2.

Pentru alte două proiecte importante, aducerea apei și iluminatul public, susținute de către prefectul Vîrnav, Consiliul Comunal, în ședința de la 26 februarie 1903, decisese concesionarea lucrărilor, pe o durată de 45 de ani, cu licitația fixată în data de 28 aprilie 1903. Sumele stabilite erau de 40 000 de lei pentru concesionarea apei, iar pentru iluminat de 80 000 de lei. Rămânea problema susținerii malului din partea de est a orașului, neexistând studii și proiecte. O altă importantă chestiune pusă în discuție s-a referit la semnalul acustic în portul Constanța, deosebit de necesar pe timp de ceață, când vapoarele pluteau în derivă neputând găsi linia de intrare în port, din cauza vizibilității reduse la nici 100 de metri. Astfel, pentru facilitarea intrării vaselor în port pe timp de ceață și evitarea spargerii ambarcațiunilor, s-a decis instalarea unei sirene cu aer comprimat lângă farul digului dinspre tunel. Motorul sirenei urma să fie cu benzină sau petrol. Se amintea că un asemenea aparat funcționa de mai mulți ani la farul de la Tuzla, iar experiența de acolo a demonstrat că serviciile aduse de respectivul semnal erau însemnate. Întreg aparatul costa 22 000 de lei, fiind comandat la firma Bernard et Turenne din Paris²⁶.

O știre, din septembrie 1903, a menționat stranii manevre ale unor vapoare rusești, în zona portuară românească. Telegrama respectivă, către redacție avea următorul conținut:

„Astă seară orele 9 apărut fața bulevardului patru mari bastiment derăzboiu, trecut apoi spre capul Tuzla proiectând soarele electric asupra farului și coastelor, făcând diferite manevre până la orele 11 când au dispărut.

Probabil fost cuirasat din escadra rusă sau turcească.

Imensul public de pe bulevard urmărit aceste manevre. Nitz”²⁷.

Evenimentul s-a repetat, bastimentele au trecut prin fața orașului pe la orizont, și în seara următoare, cu deosebirea că au apărut dinspre direcția sud-vest, dinspre Varna și au proiectat luminile electrice spre larg²⁸.

Dezvoltarea turistică a zonei a cunoscut o etapă importantă, în 1903, când s-a înființat stațiunea balneară din „Tekir-Ghiol”, numită și „Carmen Sylva”, în onoarea Reginei Elisabeta, după pseudonimul său literar. În documente apărea ca aparținând marelui proprietar Movilă. Aflată la 18 kilometri de Constanța, pe drumul Mangaliei, localitatea beneficia de o frumoasă poziție, între bordul Mării Negre și lacul numit „Tekir”, ceea ce îi conferea unicitate, pe lângă băile de nămol provenind din lacul Techirghiol,

²⁶ „Adevărul”, Anul 1, Nr. 5, Supliment grauit la „Adevărul”, Ediția de seară, Anul 16, Nr. 4885, 6 martie 1903, p. 2.

²⁷ „Adevărul”, Anul 15, Nr. 5061, 11 noiembrie 1903, p. 3.

²⁸ *Ibidem*.

superioare chiar Limanului Odesei, avea și „clima maritimă, vivificatoare și lipsită de paludism”²⁹. În plus, panorama era splendidă, cu vederea Constanței într-o parte, iar în partea opusă farul și satul Tuzla, la marginea întinsului lac, mai aproape sanatoriul de copii, aflat într-o poziție excelentă, cu o încântătoare plantație, iar cealaltă latură, marea. Deși era primul an de funcționare regulată a băilor, afluența publicului a fost mare, protipendada locală, cea din capitală sau din Iași, Craiova, Bîrlad, Focșani, Pitești, Calafat, putea fi întâlnită acolo. Atmosfera era remarcabilă: „viața aici nu este devenită plictisitoare prin fastul care din nenorocire a prins rădăcini în alte părți”. În programul turiștilor era inclusă excursia pe jos sau cu trăsura la far, pe lângă băile „mântuitoare” de dimineață, plimbarea pe plajă, reuniunile de la restaurant, „unde o bună bandă de lăutari execută muzică variată”, apoi copiii „înveselesc stațiunea prin jocurile lor nesfârșite”, aleargă și se joacă desculți pe nisipul mării. Unii făceau excursii la Constanța cu tramcacul (omnibusele). Alții preferau „poetica preumblare cu barca pe întinsul luciu al mării”. Pentru anul următor se aștepta inaugurarea unei linii de vaporeșe între Constanța și Techirghiol, care ar fi contribuit considerabil la dezvoltarea stațiunii³⁰.

Recunoscându-se importanța strategică a locului, pentru data de 1 mai 1904 a fost preconizată darea în funcțiune a unor serii de posturi telefonice în județul Constanța. Printre ele se număra și cel de la Tuzla, ca dependență a oficiului Constanța, pe lângă alte câteva, ce țineau de Mangalia sau Hîrșova³¹.

Pe măsură ce farul a fost cunoscut și vizitat de cât mai multă lume, acesta a devenit element al imaginarii literare. Un jurnalist iubitor de mare, ajuns pentru prima dată acolo, aduce marți, 9 mai 1906, și în fața cititorilor câteva „Crâmpeie din Constanța”. Primăria, statuia lui Ovidiu, marea, „casele pătrate ca niște cutii parte din ele învelite cu olane înnegrite de vreme”, Hotelul „Europa”, cofetăria mică din fațalui, unde se zărea „un petec de pământ plin de iarbă neîngrijită și mohor crescut în neștire”, unde stăteau înșiruiți vreo 8 lustrangii turci; un chioșc de ziare abia zărindu-se de cele vreo zece trăsuri așezate pe două rânduri. Seara romantismul descrierii sporește, prin apariția lunii ce „prinde a cocheta cu niște fâșii de nori”. Plimbarea pe malul mării, a ziaristului ce semnează G. Rigo, se sfârșește cu admirarea farurilor. Acesta a notat în jurnalul său:

„Lumina celor trei faruri cari acoperă Constanța și portul ei își joacă sclipirea apărând și dispărând rar, la răstimpuri.

²⁹ „Evenimentul”, Anul 11, Nr. 132, 18 iulie 1903, p. 2.

³⁰ *Ibidem*.

³¹ „Adevărul”, Anul 17, Nr. 5270, 6 aprilie 1904, p. 2.

Puternicul și voinicul far de la Tuzla răspunde și el din când în când, fulgerător, ca o telegrafie optică.

Aceste clipiri de faruri, ce parcă fac cu ochiul celor rătăciți în pustiiul apelor pare a-și avea graiul lor:

-Corăbier rătăcit, suntem aici, îndrumează-ți pașii către noi și vino, vin...”³².

Dar mai mult decât atât, farul a devenit reper important al călătorilor pe mare. O delegație românească a Camerei de Comerț, condusă de către George Assan, însoțită de câțiva ziariști a făcut o deplasare de Constantinopol, unde, la Comitetul Uniunii franceze, a fost întâmpinată de către președintele Camerei de Comerț franceze la Constantinopol, Giraud, după care continuă vizita la Societatea italiană, unde sunt primiți de către președintele Camerei de Comerț italiană, Fernandes și consulul italian, Ceapeli. Grupul se întoarce în țară la bordul vasului „România”, plutind timp de 13 ore. Din cronica ziaristului de la „Adevărul”, ne dăm seama că deja, la 1908, farul din Tuzla, pe lângă cel de la Constanța, era un punct de referință pentru călătoriile maritime:

„De acum plutim timp de 13 ore. Admirăm iarăși splendidul Bosfor, apoi ne pierdem în larul Mării Negre, mulțumiți că avem un timp frumos și apa liniștită.

Seara la orele 10 începem să zărim luminile intermitente ale farurilor din Tuzla și Constanța, apoi peste jumătate de oră vedem o bogăție de lumină și știm că acolo e Constanța cu numeroasele ei lămpi electrice.

La orele 11 vaporul acostează în portul Constanța. Medicul portului vizează petenta, deoarece vaporul venea din locuri contaminate de ciumă.

După oarecare așteptare suntem lăsați să debarcăm pe cheiul portului, de unde ne urcăm imediat în trenuri, cu nerăbdarea de a ajunge cât mai repede la locuințele noastre”³³.

Chiar dacă mărunte, știrile despre faruri apăreau în presă. Spre exemplu, la 14 martie 1909, Mihai Probache, a fost numit mecanic la sirena și farul Tuzla, din portul Constanța, în locul lui Iorgu State, demisionat³⁴.

Ceea ce adaugă strălucire și consolidează faima locului sunt vizitele regale dinaintea Marelui Război.

În vara anului 1913, suveranii s-au aflat la Constanța, iar în planul vizitei a fost și stațiunea balneară Techirghiol. Împreună cu Regele Carol I și Regina Elisabeta au fost doamna de onoare– Zoe Bengescu și medicul Ion Mamulea. De asemenea, au însoțit delegația regală șeful jandarmeriei –

³² „Dimineata”, Anul 3, Nr. 808, marți, 9 mai 1906, p. 2.

³³ „Adevărul”, Anul 20, Nr. 6767, marți, 3 iunie 1908, p. 2.

³⁴ Idem, Anul 21, Nr. 7014, 14 martie 1909, p. 3.

generalul Berlescu, directorul siguranței generale – Panaitescu, șeful siguranței din localitate – C. Duca. La Sanatoriul Eforiei Spitalelor Civile, Regele și Regina au fost întâmpinați de către prefectul județului – C. Irimescu, comandantul Companiei de jandarmi din județul Constanța – maiorul Constantinescu și medicul șef al sanatorului, doctorul I. Dona.

Suveranii au vizitat „amănunțit” toate sălile, instalațiile băilor, sufrageria și „imensul parc” ce înconjoară sanatoriul.

Regina, în persoană, a împărțit în saloane micilor bolnave bomboane și fructe.

De acolo, delegația a vizitat plaja, unde majoritatea copiilor din seria coloniilor școlare făceau cură de aer la mare și cură de nisip.

La plecare, suveranii au semnat într-un registru special pentru vizitatori, prin care și-au exprimat satisfacția asupra curățeniei exemplare de care se îngrijea doctorul I. Dona.

Suveranii și însoțitorii și-au continuat vizita la Sanatoriul maritim de la Techirghiol, al Societății pentru combaterea tuberculozei la copii, acolo fiind întâmpinați de către Maria și Constantin C. Arion, ministrul Domeniilor și doamnele Maria Balș, președinta Societății, M. Săulescu, doamna general Berlescu, precum și de către doctorul Felix Misbach, medicul curantal sanatoriului. După vizitarea sălilor și instalațiilor băilor, suveranii au plecat spre plajă, unde se aflau la cură de aer peste 150 de copii bolnavi. Alții erau imobilizați în paturi, iar câțiva se jucau pe nisipul mării. Și aici, Regina le-a împărțit bomboane, pișcoturi și fructe micilor suferinzi și, mai ales, mângâieri pe frunte, pentru fiecare în parte. Au semnat, de asemenea, în registrul de vizitatori, donând pentru acea instituție de binefacere suma de 25 000 de lei. Totodată, au felicitat-o pe doamna Maria Balș pentru realizarea acelei grandioase opere.

De acolo, suveranii au plecat spre farul din Tuzla, situat la 5 kilometri distanță de sanatoriu, trecând prin satul omonim, unde populația înșirată de-a lungul șoselei și-a manifestat entuziasmul.

Autoritățile locale, în frunte cu ajutorul de subprefect al plășii Mangalia – Panaitescu și primarul comunei Tuzla – Cojocaru au salutat suveranii, iar elevii școlii rurale au intonat imnul regal.

La farul Tuzla, suveranul a coborât din automobil și condus de șeful stațiunii – N. Minculescu, a vizitat turnul și împrejurimile, interesându-se de importanța farului, care era „cel mai mare din Marea Neagră”, precum și serviciile aduse navigatorilor, prin lumina sa vizibilă de la peste 84 de kilometri. Construcția farului a costat peste un milion de lei, numai lentilele având o valoare de 600 000 de lei. Sirenele farului se auzeau de la o distanță de 28 de kilometri.

Ziaristul a consemnat că în tot timpul vizitei Regelui, Regina a rămas în automobil, fiind obosită de lungul voiaj și vizitele făcute, admirând superbul peisaj ce o înconjură.

La înapoiere, au oprit automobilul în comuna Tuzla, unde „un grup de flăcăi și fete încinseseră o horă monstră”.

Întoarcerea în Constanța s-a făcut pe același drum și s-a încheiat seara, la ora 9, când, după o staționare a Regelui la reședința regală, plecând cu Regina la palat, unde au luat masa³⁵.

Regele și Regina au revenit și anul următor, în 1914, să viziteze farul de la Tuzla, în cadrul călătoriilor extinse din luna mai, în Dobrogea. Mai întâi au fost plecați în tradiționala Călătorie pe Dunăre. Vineri, 2 mai, la ora 8 dimineața, iahtul regal a părăsit ancorajul de la Turcoaia, cu direcția Galați. În toate localitățile în care suita regală a ajuns sau prin fața căroră a trecut, oamenii au fost entuziaști, i-au salutat pe Regele Carol I, Regina Elisabeta, pe Principele Ferdinand și pe Principesa Maria, i-au întâmpinat cu flori, urale, aclamații; la mal s-au jucat dansuri naționale. Salutul a fost primit de la Țiglina, Reni. La Isaccea iahtul s-a oprit. Următoarea oprire a fost la Tulcea. În Delta Dunării au ajuns în satele: Hagighiol, Sarichioi, Jurilofca, Sfântu Gheorghe, Cataloi. Întoarcerea, prin Tulcea și iarăși Isaccea, din perioada 23 - 28 mai 1914, în ajunul marelui eveniment prilejuit de vizita Șarului Rusiei, de la 1 iunie 1914³⁶. Luni, 26 mai 1914, Regele și Regina au făcut o excursie cu automobilul la farul Tuzla, iar seara s-a dat la reședință al treilea prânz, la care au luat parte 45 persoane³⁷.

Revista „Furnica”, din iulie 1914, prevestind, parcă, tot dezastrul ce avea să vină, în tonul de haz de necaz, cu moartea desenată caricatural pe copertă, și cu soldați confruntându-se la picioarele ei, în războiul abia început, farul din Tuzla devenea, de acea dată, personaj simbolic într-o poveste de adulter de la malul mării: „În noaptea aceea luna fusese înlocuită cu farul de la Tuzla”³⁸.

În timpul Primului Război Mondial, cum era de așteptat, încă de la început, știri îngrijorătoare au venit, inclusiv, dinspre granițele marine. Duminică, 31 iulie 1916, șeful farului din Tuzla, a telefonat la căpitănia portului Constanța spre a încunoștiința că la o mare înălțime se zăreau două aeroplane, auzindu-se motorul celui de-al treilea, care din cauza soarelui nu se putea vedea. Aeroplanele au zburat dealungul coastei maritime din direcția Varnei, îndreptându-se apoi spre Constanța. Peste o jumătate de oră,

³⁵ „Adevărul”, Anul 26, Nr. 8522, miercuri, 5 iunie 1913, p. 3.

³⁶ „Albina”, Anul 7, Nr. 37, 8 iunie 1914, pp. 1460 - 1464.

³⁷ Monitorul Oficial, Nr. 45, 30 mai 1914, p. 2163.

³⁸ „Furnica”, Anul 10, Nr. 43, joi, 31 iulie 1914, p. 11.

într-adevăr, două aeroplane s-au observat deasupra oraşului, executând viraje deasupra portului, unul dintre ele abătându-se asupra Cazinoului, la o înălţime de aproximativ 1 000 metri. După aceea, aeroplanele s-au întors pe direcţia de unde veniseră. La întoarcere, unul dintre aeroplane a trecut chiar deasupra satului Tuzla. Persoanele competente au afirmat că aparatele erau hidroavioane în sistem „Farman” ce proveneau de la staţiunea de aviaţie germană aflată la Varna, explicându-se astfel interesul pentru raidurile asupra ţărmurilor româneşti. Tot observatorul de la Tuzla a relatat că unul dintre aeroplane, la întoarcere, a aruncat un balon mic la o distanţă de doi kilometri de ţărm şi care a căzut în apă. Comandorul Mihuţă, căpitanul portului, a avisat autorităţile superioare despre recunoaşterile încercate pe teritoriul românesc de aeroplanele germane. Generalul Georgescu, comandantul corpului V de armată a fost în port, de unde a urmărit evoluţiile aeroplanelor străine. Întrucât aparatele zburau la înălţime mare, nu s-au tras focuri de armă deasupra lor. Populaţia a fost alarmată de apariţia aeroplanelor, dar mulţi curioşi au staţionat pe străzi şi în port până ce au dispărut. În comunicatul făcut de Căpitănia portului Constanţa către Ministerul Lucrărilor Publice, despre cele trei aeroplane văzute deasupra ţărmului, unul planând foarte aproape de farul de la Tuzla, se preciza că s-au putut distinge clar culorile steagului bulgăresc, pe unul dintre avioane. Astfel, ştirile oficiale convergeau cu cele particulare despre provocările bulgarilor în mai multe puncte, precum şi cele la Bazargic şi Calafat³⁹.

După Primul Război Mondial s-au făcut încercări de reparaţii şi modernizare a farului.

Într-un dialog mai amplu al corespondentului din Constanţa, al ziarului „Argus” cugeneralul Văleanu, ministrul comunicaţiilor, relatat în 23 februarie 1927, referitor la siguranţa navigaţiei şi salvarea vaselor eşuate pe Dunăre, generalul Văleanu a dispus în cursul vizitei sale la Constanţa, ca farul de la Tuzla să fie acţionat în viitor prin electricitate. De asemenea, la Tuzla, Midia şi Constanţa era prevăzut să se înfiinţeze trei posturi radiogoniometrice⁴⁰.

Farul de la Tuzla a fost în funcţiune până în 1970⁴¹.

În prezent, spectaculoasa sa lentilă poate fi admirată în cadrul expoziţiei permanente a Muzeului Naţional al Marinei Române, din Constanţa.

³⁹ „Adevărul”, Anul 29, Nr. 10557, duminică, 31 iulie 1916, p. 2.

⁴⁰ „Argus”, Anul 18, Nr. 4152, 23 februarie 1927, p. 3.

⁴¹ Petre Covacef, *Construcţiile executate în Portul Constanţa până la Primul Război Mondial* (urmare a AD, S.N., An II, Nr. 1, 1996), în „Analele Dobrogei”, serie nouă, Anul V, Nr. 2, Constanţa, 1999, pp. 155-156.

TUZLA LIGHTHOUSE IN ITS GLORY DAYS. PRESS COVERAGE

-abstract-

Key Words: lighthouse, Tuzla, Dobrogea, heritage, royalty, National Museum of the Romanian Navy.

The Romanian system of maritime lighthouses was integrated in the construction assembly related to the security of the port of Constanta and the needs of economic development of the country, after the Ste Independence of Romania (1877). From the political point of view, the integration of Dobrogea aimed at much broader economic, social, cultural and educational levels and the highest-level visits of politicians prove the strategic importance given to the land between the Danube and the Black Sea. The first report about the Tuzla Lighthouse dates from December 18, 1896, published in the "Universul" newspaper. The Ministry of Public Works approved the contract between the Hydraulic Service Directorate and a Parisian firm for the construction of a "local traffic light" at Tuzla, with a visible light 5 miles away, and with the purpose of ensuring the safety of navigation. The liberal politician Emil Costinescu donated to the State a 2,330-meter plot of land on which to build the lighthouse at the Cape Tuzla, between Constanta and Mangalia, and the Ministry of Public Works accepted the donation. On May 15, 1900, the press reported the inauguration of the new lighthouse at Tuzla, situated between Constanța and Mangalia. A siren was installed in front of Cape Tuzla. The celebrity of the place was consolidated over time by visits of personalities who came there. In September 1901, Prime Minister Dimitrie A. Sturdza, accompanied by Ion I. C. Brătianu, Minister of Public Works, and engineer Anghel Saligny visited the Tuzla Lighthouse. During the summer of 1913, King Carol I and Queen Elisabeta were in Constanța, and on their agenda was a visit to the seaside resort of Techirghiol and the Tuzla Lighthouse. The King and Queen returned on May 26, 1914, to the Tuzla Lighthouse, on a car trip, as part of the extended trips to Dobrogea in May, at the end of the traditional Danube Journey. In 1903, the seaside resort Techirghiol, also called "Carmen Sylva" in honor of Queen Elisabeta, after her literary pseudonym, was founded, and the tourists' program included a walking trip or by carriage to the lighthouse. As early as 1908, the Tuzla Lighthouse, together with the one in Constanța, was already a landmark for sea travelers and was featured in literary writings. During the First World War the Lighthouse was damaged and development of the area ceased. Today the Tuzla Lighthouse is no longer active and its spectacular lens is on display at the National Museum of the Romanian Navy in Constanta.