

Carmen OPRIT-MAFTEI
Universitatea „Dunărea de Jos” din Galați, România

REPERE ÎN EVOLUȚIA INDUSTRIALĂ A ZONEI PORT A ORAȘULUI GALAȚI

DOI: <http://doi.org/10.35219/lexic.2025.1-2.15>

Introducere

Istoricii menționează că primele dovezi ale unei așezări civile în această zonă datează încă din antichitate (Tuluș, 2016: 45). Descoperirile arheologice dovedesc că dacii ar fi trăit pe aceste meleaguri cu mult înainte de invazia romanilor [Păltănea, 2008: 25 – 29]. Se presupune despre castrul roman de la Tirighina că ar fi construit pe vatra unei așezări dacice, ce datează din secolul I (**Galați, 2019: 21), iar locuitorii acestei așezări rurale, situată în apropierea râurilor Siret și Prut și a lacului Brateș, se ocupau cu pescuitul și cu agricultura. Locuințele din acea vreme erau modeste, realizate din paiantă și lemn și erau situate pe malul Dunării, „în jurul vadului” [Păltănea, 2008: 83].

Evoluția orașului Galați de la așezare rurală, târg de pescari, până la cel mai important port fluvio-maritim din România

Evoluția târgului de pescari va fi spectaculoasă și va deveni în timp cel mai mare și mai important port al Moldovei (Nanu, 1925:1). Rolul important pe care îl va juca în comerțul exterior al țării se datorează și faptului că țara pierde două cetăți-porturi situate strategic, Chilia și Cetatea Albă, în lupta cu otomanii, în 1484, pierzând astfel ieșirea la Marea Neagră. Prin urmare, târgul ajunge să asigure transportul maritimo-fluvial și astfel să faciliteze comerțul internațional, fiind menționat în documentele vremii drept *principalul port al Moldovei* (Luca, 2005: 43).

Astfel, târgul, poziționat avantajos pe malul stâng al Dunării maritime, aproape de gurile de vărsare ale Siretului și Prutului, se extinde și ajunge port de tranzit, impulsivat și de dezvoltarea comerțului și a meșteșugurilor, atrăgând negustori din diferite părți ale lumii, oameni cu stare care s-au stabilit în timp aici și au format o comunitate multiculturală.

Centrul târgului era reprezentat de Piața Regală, cunoscută în trecut drept „inima târgului” sau „Dela Răspântie” (Munteanu-Bârlad, 1927)],

aflată în apropierea Dunării. Din Piața Regală se desprindeau șase străzi, dintre care strada Domnească și strada Brăilei de azi.

Din 1818 încep să funcționeze la Galați bursele de mărfuri, care au contribuit semnificativ la dezvoltarea orașului. Pe lângă negustori greci, olandezi, englezi, francezi, armeni, bulgari, venețieni, trăiau la acea vreme și numeroase familii de evrei, care au avut o contribuție majoră în dezvoltarea orașului. Negustorii grăbiți, interesați de schimbul de mărfuri, forfota și agitația docherilor, care încărcau și descărcau mărfuri de pe corăbiile acostate în număr mare pe malul Dunării și varietatea produselor aduse din toate colțurile lumii, conferă orașului și portului o valoare europeană (Păltănea, 2008:181).

Existau școli publice, care funcționau în principal în cadrul bisericilor sau mănăstirilor existente la acea vreme. S-a scris despre bisericile din Galați că nu se cunosc cu exactitate datele când s-au pus pietrele de temelie ale celor mai vechi lăcașuri de cult, dar că s-ar încadra în secolul XV. (Stoica, 2001:5) S-au deschis și pensioane particulare pentru copiii familiilor de boieri și negustori străini, care învățau franceză, germană, greacă, română (cel mai cunoscut este cel al lui Sachetti). Existau la acea vreme biblioteci, tipografii, ziare, teatru popular și spital (înființat în decembrie 1836 în urma strădaniei doctorului Nicolae Chiriacopol, medic al orașului din 1832 până în 1839, când își dă demisia, nemaifăcând față solicitărilor) (Păltănea, 2008: 387 – 451).

Aflăm de la Paul Păltănea [2008: 346] că în 1832 orasul era iluminat cu *fanare* și începând cu anul 1836 sunt pavate principalele ulițe ale orașului (până atunci fuseseră din lemn) la recomandarea domnitorului Mihail Sturdza, care a fost în permanență preocupat de *transformarea Galaților într-un mare oraș comercial* (Păltănea, 2008: 305, 355). Odată cu dezvoltarea orașului, crește și cererea pentru forța de muncă, determinând astfel mulți locuitori de la țară să se mute la oraș în căutarea unui loc de muncă și să scape totodată, într-un mod legal de altfel, de obligațiile pe care le aveau către arendași.

În 1837 se instaurează regimului de porto-franco și urmează o perioadă înfloritoare a orașului și de dezvoltare a portului, care înregistrează un număr crescut de tranzacții comerciale și de corăbii care acostează la Galați. Marile puteri ale lumii decid să își deschidă consulatate și viceconsulatate, influențând astfel evoluția teritorială a Galațiului, care se extinde semnificativ. Un alt aspect ce a impulsionat dezvoltarea orașului și a portului în mod deosebit, a fost înființarea Comisiei Europene a Dunării în 1856,

reprezentat de Imperiul Austro-Ungar, Franța, Marea Britanie, Prusia, Imperiul Otoman, Rusia, Sardinia și România, din anul 1878, organism a cărui principală îndatorire a fost să reglementeze navigația pe Dunăre. Și-a desfășurat activitatea în Palatul Comisiei Europene a Dunării de la Galați (clădirea Bibliotecii „V.A. Urechea” de pe strada Mihai Bravu numărul 16, de azi). Construcția palatului a fost gândită să funcționeze ca un hotel administrativ pentru membrii comisiei. A funcționat până în anul 1948 când a fost naționalizat de comuniști. După desființarea Comisiei Europene a Dunării, s-a înființat Comisia Dunării, care a avut sediul la Galați până în 1954, când a fost mutată la Budapesta.

Un rol important în dezvoltarea orașului l-a jucat Alexandru Ioan Cuza, care a îndeplinit o serie de funcții administrative. Rămâne în istorie pentru reformele sale (învățământul obligatoriu și gratuit, programă unică, trecerea de la alfabetul chirilic la cel latin, legea agrară și altele). În încercarea de a proteja zona din valea orașului împotriva inundațiilor, aprobă în 1861 pavarea și înălțarea străzilor. [Păltănea, 2008: 345-355]

În 1866 Galațiul era împărțit în cinci cvartaluri [Pușcașu, 2009]. Zona portului de astăzi făcea parte din primul cvartal, ce era format mai multe mahalale: *Dogarilor*, *Valea Dunării*, *Cărămidăria veche*, *Bădălan*, *Mahalaua nouă*, *Pescăria* și *Sf. Apostoli*. Despre *Cartierul Bădălan* s-a scris întotdeauna că a fost o zonă cu probleme. Descrie într-un memoriu depus în 1904 drept zona cuprinsă între „Șoseaua Galați-Reni la miez-noapte, piciorul dealului la apus, Dunărea la miez-zi și strada Nordului la răsărit” [Memoriu, 1904], cartierul Bădălan a fost afectat de inundații în repetate rânduri. În lipsa unui plan de asanare, se acumula apa provenită de la ploi din zona mai înaltă a orașului ori de la bălțile existente în zonă iar zona joasă a orașului devenea astfel un focar de infecție.

Industria orașului cunoaște o perioadă înfloritoare în perioada 1862 – 1878, facilitată și de faptul că, după 1869, se începe construirea de căi ferate la Galați, înlesnind astfel circulația mărfurilor și pe uscat. În 1865 se înființează Banca României, care a deschis o filială și la Galați din 1866. În 1877-1878 se mută la Galați scaunul episcopal al Dunării de Jos.

Încep să apară nemulțumirile autorităților guvernamentale care percepeau dezvoltarea comerțului exterior și importul masiv de mărfuri drept un obstacol pentru dezvoltarea industriei naționale [Ardeleanu, 2005:63], drept urmare în 1883 se suprimă statul de porto-franco, fapt ce a afectat semnificativ dezvoltarea orașului, care s-a menținut totuși drept

principalul port fluvio-maritim până în 1909, când intră în competiție cu portul Constanța.

Primului Război Mondial a dus la blocarea navigației pe Dunăre, ce a avut un efect devastator asupra comerțului exterior. Orașul suferă pierderi masive, fiind bombardat în 1918. După război începe reconstrucția orașului și a portului. Centrul orașului, strada Domnească și strada Portului sunt distruse în totalitate și în timpul celui de-al Doilea Război Mondial de către nemți, care primiseră ordin să mineze clădirile principale înainte ca armata sovietică să ajungă în oraș.

După încheierea războiului, orașul capătă o nouă formă, dispar multe străzi, dispăre și Piața Regală, iar centrul orașului nu mai seamănă deloc cu ce a fost în trecut.

Șantierul Naval Galați

Existența unui mic atelier pentru repararea ambarcațiunilor ce tranzitau Dunărea este atestată încă din anul 1565. În timp, documentele vremii vorbesc despre dezvoltarea acestui atelier, care a evoluat de la mici reparații până la construcții de ambarcațiuni. Astfel, în prima jumătate a secolului XVII, se scrie deja despre corăbiile construite în șantierul la Galați, comandate în principal de Poarta Otomană (Păltănea, 2008, Stoicescu, 2016).

Fondator al șantierului este considerat inginerul Gheorghe Fernic, care, împreună cu doi asociați (inginerul turnător Teodore Guiller și contabilul Jean Poujollat) cumpără ateliererle mecanice de pe strada Cereș în 1893 și deschide „Uzinele de construcții mecanice și turnătorie de fier și bronz G. Fernic et Co”. I se schimbă în 1897 denumirea în „**Șantierele de construcții fluviale ale Dlui Fernic & Co**”. Inițial s-a ocupat doar de reparații și revizii, iar prima navă a fost construită aproximativ douăzeci de ani mai târziu. (Tatu, 2006:125)

Devine în timp cel mai important șantier naval din România și ajunge să construiască nave de război în timpul celui de-al doilea război mondial (11 nave militare între anii 1938-1944).

După naționalizare, devine proprietate a statului, în care s-a investit masiv pentru modernizare și pentru extinderea capacității de producție. Devenit societate comercială de stat pe acțiuni, a fost preluat de Grupul Damen în 1999 și a căpătat denumirea de „Damen Shipyard Galați”. La momentul actual oferă o gamă largă de produse și servicii, fiind cunoscut la nivel mondial.

Dacă în 1907 șantierul se întindea pe o suprafață de 2 hectare și în 1912 avea 401 de lucrători, la momentul actual se întinde pe o suprafață de aproximativ 55 de hectare și are în jur de 1700 de angajați. Extinderea semnificativă a șantierului a dus la modificări însemnate în geografia zonei.

Principalele fabrici, uzine, manufacturi din zona Port

Dacă studiile arată că în 1836 existau două fabrici în Galați numărul acestora ajunge la 60 la sfârșit de secol XIX (Tatu 2008:56-57, 276-277). Se scria despre Galați, în 1924, că era *cel mai industrializat oraș* din România, având peste 160 de întreprinderi mari. (***)Galați, p. 20) Dintr-un studiu istoric efectuat în anul 1942 și prezentat de Cristian-Dragoș Căldăraru (2019) în lucrarea sa, aflăm că:

„Galații pot fi considerați astăzi un important centru industrial. El posedă: un mare șantier naval; circa 20 de ateliere mecanice mai importante; o fabrică de țevi de plumb; o fabrică de nasturi; 4 fabrici de ambalaje și căldări metalice; 8 fabrici de cuie; o fabrică de laminat tablă; o fabrică de caiete; 25 de fabrici textile; 4 fabrici de tăbăcărie; 2 distilării de petrol; 5 mori; 3 fabrici de uleiuri vegetale; 3 fabrici de paste făinoase; 6 fabrici de bomboane și halva; 10 fabrici de ape gazoase; 2 distilării și băuturi spirtoase; 2 fabrici de conserve; 2 fabrici de oțet; 16 brutării; 2 fabrici de cherestea; 7 fabrici de tâmplărie; 2 fabrici de produse chimice; 5 fabrici de săpun; 4 fabrici de cărămizi ceramică, precum și Uzinele de Gaz aerian, electricitate și tramvaie, alte fabrici mai mici de var, gheață artificială și ateliere (meșteșugărești).” (Căldăraru, 2019)

Valea orașului a fost descrisă în documentele vremii drept regiunea cuprinsă între Dunăre și șoseaua națională a Prutului, reprezentând cea mai veche parte a orașului, locul unde se situau magaziile, hambarele, locul unde se încărca și descărca marfa, locul unde se făcea comerț cu pește și cu lemne, locul unde erau docurile dar și bursa, camera de comerț și agențiile. (Pacu, 1891:94). Era și atunci zona cea mai joasă a orașului supusă riscului la inundații dar și era cea mai căutată de cei cu stare pentru vadul comercial bun. Se putea circula cu tramvaiul electric, care era la momentul respectiv cel mai modern mijloc de transport (prima linie a fost dată în folosință în 1900). Pe lângă depozite, magazii, agențiile de navigație, piața de pește, funcționau în zonă câteva fabrici importante, ateliere care se ocupau cu fabricatul cărămizilor, cuptoare de ars var, ateliere de olărie, ateliere unde se construiau caiace și șlepuri (Păltănea, 2008: 111).

Valea orașului era formată în 1942 din Bădălan, Cartierul vechi și Căramidăria. S-a scris despre zona cuprinsă între lacul Brateș, calea ferată și

șoseaua Prutului că era „pământul cel mai bun pentru cărămidă; aici se fabrica cea mai mare parte din cărămida locală” (Pacu, 1892: 95). Către sfârșitul secolului XIX, străzile din această zonă erau „pavate cu bolovani” ori erau „în stare primitivă, cauzând mari neplăceri locuitorilor” (Christescu, 2015: 48-49).

Dacă în 1863 exista o singură cărămidărie (Tatu, 2008:106), în 1935, conform Planul Municipiului Galați din acel an, funcționau la acea vreme, Fabrica de cărămizi V. Miron, Fabrica de cărămizi Tomaide, Fabrica de cărămizi Frații Macarie și Bejan și Cărămidăria Alex Junker, care produceau peste 26 de milioane de cărămizi anual (Tatu, 2008:213). În apropiere se aflau câteva depozite de scândură și Societatea „Foresta”.

Aflăm din Planul Municipiului Galați din 1914 și despre existența Fabricii de sârmă și cuie Westfalia deschisă în Bădălan în 1898. Tudose Tatu (2008:398) ne povestește că și-a căpătat numele după landului din Germania, unde a fost studiat administratorul fabricii. A fost distrusă în bombardamentele din Primul Război Mondial. În spatele acesteia se afla Fabrica de var Ghioghiu (hartă 1914) iar în apropiere se afla Fabrica de lumânări și săpun Konzelman.

Despre Bădălan, „cea mai extremă parte orașului din vale, cea mai rustică și cea mai părăsită, din cauza situației sale joase” (Christescu, 2015:49), s-a scris dintotdeauna că a fost o zonă vulnerabilă, reprezentând una dintre principalele probleme cu care s-au confruntat dintotdeauna toți primarii orașului Galați. Avea totuși „o nuanță de frumos, prin rusticitatea sa proprie, el nefiind nici sat, nici oraș, dar totuși ca un sat pe lângă Galați” (ibidem, 52). Descris într-un memoriu depus în 1904 drept zona cuprinsă între „Șoseaua Galați-Reni la miază-noapte, piciorul dealului la apus, Dunărea la miază-zi și strada Nordului la răsărit” cartierul Bădălan a fost afectat de inundații în repetate rânduri.

Locuiau în zonă oameni cu venituri modeste, muncitorii din port, lucrători, servitoare, cărăuși, plugarii, băieți de prăvălie, alți meseriași, pescari, plugari și mici negustori (Pacu, 1981: 94, Christescu, 2015:49, Cilincă, 2015: 148). Trăiau în locuințe sărăcăcioase situate în Valea Orașului, în cartierul Bădălan, despre care Marius Mitrof a explicat (Cernat, 2016) că “era denumirea turcească de la 1540 a acestei zone destul de paupere în care se găseau și locuințe ale proprietarilor mai bogați dar pe care aceștia le închiriau celor nevoiași”.

La sfârșit de secol XIX erau situate în această zonă „fabrici de cuie, de var, de gaz, șantiere navale, arsenalul marinei, uzina de gaz aerian cu depozitele sale, docurile și societatea forestieră”(Christescu, 2015:50). De la Tudose Tatu (2008:138-139) aflăm despre existența unui atelier care confecționa bare de fier de diferite dimensiuni. Figura în documente sub numele de Fabrica de turnat fier și a aparținut lui Antonio Armoa. Tot în Bădălan a funcționat în aceeași perioadă și Fabrica de construcții de lemn Schwab et Prawatke, ce deținea 2 motoare cu abur și 20 de mașini pentru prelucrat lemnul (Tatu, 2008:170)

Galațiul a fost cunoscut nu numai pentru pentru industria de prelucrare a lemnului, metalurgică și navală, dar și pentru industria alimentară, care s-a dezvoltat considerabil începând cu secolul XIX, când funcționau aproximativ 60 de fabrici. Acest aspect s-a datorat și faptului că orașul oferea condiții bune datorită poziției sale geografice avantajoase, materiile prime existau din belșug, se putea asigura transportul atât pe apă cât și pe uscat iar mâna de lucru era ieftină (Brezeanu & Munteanu, 1972: 71).

Documentele vremii pomenesc despre existența câtorva mori și fabrici de paste făinoase care procesau cantități impresionante de făină, dintre care le menționăm pe cele situate în zona de interes pentru acest studiu. Pe strada Portului nr. 211 a funcționat Fabrica de pâine a lui Teodor Malcoci, înființată în 1882, care producea o cantitate impresionantă de 3 500 de kg de pâine zilnic (Tatu, 2008:254-255).

Tot pe strada Portului (nr. 205) a funcționat, începând cu anul 1907, Moara Steaua – Societate Anonimă. Avea o clădire impresionantă, aproape 200 de lucrători și era dotată cu echipament modern, ce măcina 30 de vagoane de cereale pe zi. Ajunge „una dintre cele mai mari mori din România înaintea primului război mondial”. A fost bombardată în primul război mondial și reconstruită ulterior însă este distrusă în bombardamentele celui de-al doilea război mondial și în final este demolată (ibidem 463-466, 573). Astăzi pe locul respective există platforma industrială INTFOR Galați, ce a intrat în faliment în 2020.

La fel de cunoscută a fost Moara lui Lambrinidi sau Fabrica de măcinat Lambrinidi după numele comerciantului grec Epaminonda Lambrinidi, care o cumpără în decembrie 1868 de la Prosper Durand (ce o deținea din 1858) (Tatu, 2008, 122-123). Moara cu aburi a lui Lambrinidi măcina trei vagoane de grâu pe zi și a funcționat pe str. Ceres nr. 35 până în 1888, când Lambrinidi dă faliment și toată averea sa a fost scoasă la licitație (inclusiv casa

Epaminonda Lambrinidi, imobilul de pe strada Domnească nr. 51, care este azi sediul regionalei CFR Galați). Anexele morii, atelierul mecanic, turnătoria și atelierul de reparat mașini și vase (Păltănea, 2008:176) au fost cumpărate în 1893 de către G. Fernic și asociații săi, care au înființat Uzina G. Fernic et Compania, punctul de plecare al Șantierului Naval Galați.

S-a scris mult despre inginerul Gheorghe Fernic, cunoscut drept fondator al șantierului naval din Galați. După achiziționarea atelierelor mecanice de pe strada Cereș de la Epaminonda Lambrinidi, înființează împreună cu I. Ghiuller și T. Poujollat în 1893 Uzinele de construcții mecanice și turnătorie de fier și bronz G. Fernic et Compania. Producea și vindea în țară și străinătate piese pentru agricultură, obiecte metalice, elice și muniție. În 1897 solicită primăriei un teren cu intenția de a deschide un atelier de reparații a vaselor de navigație, care ulterior s-a extins și s-a dezvoltat, devenind Șantierul naval Galați.

În 1894 se înființează Fabrica de paste făinoase și biscuiți a lui Ludwig Josiek & Compania (< Ludwig Josieck, ceh la origine) pe strada Dogăriei nr. 137 bis (Păltănea, 2008:177). În spatele fabricii, pe strada Dosul Moruzi, se aflau Atelierele Fernic (Planul Municipiului Galați, 1914). Clădirea avea mai multe etaje, era iluminată electric și era dotată cu utilaje semi-automatizate aduse din Germania. Deținea în afara secțiilor de producție și depozite, hale de uscare a produselor, secția de împachetare și o secție care producea ambalajele (Tatu, 2008: 309-310). Produsele sale, în special pastele făinoase erau cunoscute și apreciate atât în țară cât și în străinătate, unde au câștigat premii importante la câteva expoziții internaționale (în 1900 la Expoziția Universală de la Paris și în 1903 la expoziția de la Atena). Ajunge în 1908 unica fabrică producătoare de paste făinoase din țară, ce producea anual 300-350 de tone de paste făinoase și 80 de tone de biscuiți (Tatu, 2008: 309-315). Fabrica este vândută în 1922 și numele i se schimbă în Societatea anonimă de paste făinoase și biscuiți, fostă Josiek. (Crângan, 2015) A fost avariata în timpul bombardamentelor. După naționalizare, fabrica și morile sunt preluate de stat sub denumirea de Fabrica de biscuiți „Dunăreana”. Devine din 1950 parte componentă a Intreprinderii de morărit și panificație „Vasile Roaită” iar după 1990 devine S.C. Morărit Panificație S.A. Galați. În 1999 i se schimbă iar denumirea în S.C. Galmopan S.A. Galați. Astăzi mai există doar clădirea pustie de pe strada Dogăriei nr. 111, care mai amintește de vremurile de demult.

S-a scris despre Fabrica de cherestea a lui Goetz (Götz) că a fost cea mai mare întreprindere de prelucrat lemnul din țară (Giurescu, 1976:148) și una dintre cele mai mari din Europa (Christescu, 2015:26). Deschisă în 1872 cu capital austriac, era situată lângă Arsenalul Marinei Militare, pe locul unde în trecut era o grădină publică, în apropiere de Biserica Sf. Dumitru, într-o zonă preferată de gălățeni vara pentru plimbările cu trăsura (Munteanu-Bîrlad, 1927:9). Pe harta din 1914, domeniul deținut de întreprindere era impresionant, de aproximativ 55.000 m² (Tatu, 2008:243), cu deschidere la Dunăre și era format din Fabrica de lemne fasonate Goetz și Birourile fabricii, situate între strada Pescarilor și strada Basarabiei de atunci, care era paralelă cu Dunărea, Fabrica Goetz, situată peste stradă de Arsenalul Marinei Militare și încă o porțiunii a fabricii Goetz, situată în spatele Fabricii de lumânări Konzelman (situată pe strada Basarabiei, la intersecția cu strada Marinei). Deținea numeroase gateri în țară și ajunge să aibă peste 1200 de lucrători în 1914, ce trudeau mai mult de 12-14 ore pe zi, în condiții grele și cu salarii mici, neexistând reglementări la vremea respectivă referitoare la durata programului de lucru. Nemulțumirile muncitorilor se manifestă prin numeroase demonstrații, proteste și greve între 1892 și 1896 (Marinescu&Rezeanu, 1967: 109). Se prelucra material lemnos adus din Moldova cu plutele pe Dunăre și pe râul Siret. Fabrica producea 1 142 628 metri cubi de cherestea, ce era exportată în Grecia, Turcia, Austria, Olanda (Giurescu, 1976:148). Cherestea produsă la Galați ajunge și în țări mult mai îndepărtate cum ar fi Alger ori Sudan (Tatu, 2008:243). Conform Planul Municipiului Galați din 1927, după Primul Război Mondial ajunge Fabrica de scânduri Goetz (alături se afla Depozitul de lemne „Foresta”, conform Planul Municipiului Galați, 1926, 1935), ulterior devine Societatea Forestieră. În prezent terenul face parte din Șantierul Naval Damen Galați.

O altă fabrică de cherestea, care a funcționat în zona Bădălan începând cu anul 1892 a fost Fabrica Furnica, deschisă de B. Naftalisohn (Tatu, 2008:322) dar care nu a făcut față competiției existente pe piață la acea vreme din partea Concernului Goetz (care mai deschide între timp două fabrici, una la Cernăuți și una la Nehoi, Buzău) și a crizei economice din acei ani și se închide în 1903.

Un alt nume important pentru istoria portului și, implicit, a Galațiului este cel al familiei de evrei Auschnitt, cu o avere impresionantă, care au deținut printre altele și Uzina Auschnitt situată pe strada Vezuviului, deschisă în 1906. Numele a ajuns cunoscut în industria metalurgică datorită

lui Max Auschnitt, ajuns unul dintre cei mai mari industriași ai Europei, care preia firma familiei. Devine Uzina Titan (1921) și face parte din consorțiul Titan-Nădrag-Călan, care producea cuie, tablă zincată, tablă plumbuită și armament. În doar trei ani de la înființare, producția uzinei se ridică la 76,6% din producția pe țară de laminate (Ripoșan&Stan, 2019:99). A fost grav afectată e bombardamentele din timpul celor două războaie. Uzina își reia parțial activitatea după război dar după 1948 toate proprietățile lui Max Auschnitt au fost naționalizate. Pe ruinele fostei uzine se construiește în 1956 Uzina de tablă subțire, care asigură peste 60% din producția de tablă subțire a țării. În timp capătă diferite nume, devine Uzina Laminorul de tablă Galați iar din 1990 SC INTFOR SA (str. Portului nr. 157), ce va fi privatizată în 1999. Intră în insolvență în 2011.

În apropiere, pe cheiul Dunării, se află Docurile, construite între 1886 și 1892 cu scopul de a facilita tranzitul mărfurilor prin portul Galați. S-a scris că erau compuse din mai multe părți și că "se află pe "Vale" în Badalan, situate pe bazinul cu același nume "Bazinul Docurilor" lângă Dunăre" (Brașoveanu, 1901 - 1902:18) În afară de Piața Moruzi mai exista în 1924 în zona portului și Piața Pescarilor situată în apropiere de zona docurilor.

De numele arhitectul Ignat Rizer, despre care s-a scris că ar fi de origine italiană, se leagă multe clădiri importante din Galați (printre care și Biserica Catolică, monument de arhitectură al orașului Galați). Pentru zona portului semnează proiectul pentru „cazarma de brandvahtă, agenția de vapoare din vecinătatea Direcției Arsenalului Marinei” de pe str. Portului (Munteanu-Bîrlad, 1927:6).

Despre Complexul Docuri - silozuri din port cu capacitate mare de stocare a cerealelor aflăm că au fost construite între anii 1884 și 1889. Au fost proiectate de inginerul Anghel Saligny, care semnează și planurile bazinului, magazia de mărfuri și cheurile, în construcția cărora folosește într-un mod inovativ betonul armat. (Dragomir, în Stoica, 1974:39, Stoicescu, 2016:7) Clădirea figurează în Lista monumentelor istorice ale județului Galați din 2015.

Pe aceeași listă apare și clădirea Pescăriilor Statului, care a fost dată în folosință în 1915. Pescăriile Statului, au fost dotate cu cele mai moderne echipamente de la vremea respectivă, având în structura lor beton armat, grinzi metalice și granit. Hala pentru vânzarea en gros a peștelui a fost proiectată de inginerul M. Vidrașcu și era dotată cu o stație de încărcare, camere frigorifice, un ascensor, depozite, fabrică de gheață artificială, piață

și o ceainărie. Transportul se efectua prin intermediul unor vagoane frigorifice pe linii de cale ferată ce asigurau legătura între port și docuri; se lucra cu două rânduri de mașini și aproximativ 100 de anagajați pentru a nu întrerupe activitatea (Bodea: 2009, 89-90). În perioada comunistă se fac modificări majore care afectează structura clădirii. Astăzi se află într-o stare avasată de degradare.

Conform Planului Municipiului Galați din 1927, în apropierea Arsenalului Marinei Militare, lângă Șantierul Române de la Dunăre, se afla Uzina de gaz aerian iar pe strada Gloriei se afla Uzina de tramvai.

Uzina de gaz aerian a fost fondată în 1890 și inaugurată în 1894, având sediul în Bădălan, lângă Șantierul naval G. Fernic. Utiliza ca materie primă cărbune adus din Turcia, ce producea gaz aerian inodor (folosit pentru iluminatul public) și cocs care ardea fără fum (folosit pentru încălzire). Distrusă în Primul Război Mondial, își reia activitatea în perioada interbelică și distribuie în oraș gaz aerian prin conducte (ilumina 2000 de felinare) (Tatu, 2008: 355-361).

După naționalizare, Partidul Comunist Român hotărăște prin decret înființarea Combinatului Siderurgic la Galați în 1960, a cărui construcție a început un an mai târziu. Atât apariția combinatului cât și dezvoltarea Șantierului naval au dus la extinderea semnificativă a orașului, au influențat creșterea demografică și au avut un impact major asupra dezvoltării învățământului superior la Galați.

Concluzii

Analiza evoluției industriale a zonei Port a orașului Galați și-a propus să scoată în evidență rolul esențial pe care acest spațiu l-a avut în configurarea economică și socială a orașului, precum și în dinamica sa toponimică.

Poziția geografică strategică la Dunărea maritimă, coroborată cu accesul direct la rutele comerciale internaționale, a favorizat transformarea unei așezări rurale ajunsă în timp târg de pescari într-un important centru portuar și industrial al Moldovei și, ulterior, al României.

De-a lungul secolelor al XIX-lea și al XX-lea, dezvoltarea accelerată a activităților industriale (în special a industriei navale, metalurgice, forestiere și alimentare) a dus la schimbări majore în peisajului urban al zonei.

Dezvoltarea șantierului naval, a docurilor, a uzinelor și a numeroaselor fabrici și ateliere, au contribuit semnificativ la creșterea economică și demografică a orașului, ce au dus la apariția unor noi cartiere muncitorești,

noi căi de acces, noi școli și obiective urbane, care au fost influențate de activitățile economice dominante, de prezența unor personalități marcante, de comunitățile etnice și profesionale, precum și de evenimentele istorice majore care au marcat orașul.

Perioadele de distrugere determinate de cele două războaie mondiale și de reconstrucție ce au urmat, au dus la dispariția unor toponime vechi și la apariția unor denumiri noi, menite să reflecte realitățile ideologice, sociale și economice ale epocii, toponimia reprezentând un veritabil document istoric și cultural, care conservă memoria colectivă a comunității.

BIBLIOGRAFIE:

- *** *Dicționarul explicativ al limbii române*, <https://dexonline.ro>
- *** *Galați ghid (hartă)*, 2005.
- *** *Galați, ieri și azi*, Consiliul Județean Galați, Centrul cultural „Dunărea de Jos”, Galați: <https://www.ccdj.ro/files/RDJ%20nr%20214%20-%20decembrie%202019-compressed.pdf>, 2019.
- *** *Galați, vocație europeană*, Consiliul Județean Galați, 2015.
- *** *Memoriu*, 1904
- *** *Planul Municipiului Galați, 1914*, donată de American Geographical Society (prin amabilitatea domnului Ilie Negrea)
- *** *Damen Shipyard Galați*, <https://www.damen.com/companies/damen-shipyards-galati>
- *** *Tezaur toponimic al României. Moldova*, coord. Moldovanu Dragoș, vol. II, *Mic dicționar toponimic al Moldovei structural și etimologic*. Partea I. Toponime personale, Editura Universității „Alexandru I. Cuza”, Iași, 2014.
- Ardeleanu, Constantin, *Câteva considerații privind desființarea regimului de porto-franco și consecințele sale asupra comerțului exterior prin portul Galați*, în *Perspective asupra istoriei locale în viziunea tinerilor cercetători*. Pagini de istorie gălățeană (I), Muzeul de istorie Galați, Muzeul Brăilei, Editura Istros, Galați, p.63 – 70, 2005.
- Bodea, Valentin, *Monumente istorice și de arhitectură din orașul Galați din a doua jumătate a secolului al XIX – prima jumătate a secolului al XX-lea*, volumul 3, Ed. Pax Aura Mundi, Galați, 2009
- Brașoveanu, Petru, *Text - Atlas Județul Covurlui*, Tipografia Gutenberg, București, 1901 – 1902
- Brezeanu, Ioan, Munteanu, N. G. (coord.), *Județul Galați pe scara timpului*, Comitetul Județean Galați al P.C.R., 1972.
- Căldăraru, Cristian-Dragoș, *O descriere a orașului Galați din anul 1942*, <https://docplayer.ro/220990999-O-descriere-a-ora%C8%99ului-gala%C8%9Bi-din-anul-1942-a-description-of-the-town-of-gala%C8%9Bi-from-the-year-abstract.html>, 2019.
- Cernat, Oana, (2016). *Sărăcia din perioada interbelică. Specialist: "Casele erau din chirpici. Iarna, ninsoarea acoperea ferestrele"*, <https://adevarul.ro/stiri-locale/galati/saracia-din-perioada-interbelica-specialist-1730875.html>.

- Christescu, George, *Galații*, Editura Muzeului de Istorie Galați, 2015.
- Cilincă, Victor, *Comori de patrimoniu/Vadul Sacalelor și o supraviețuitoare a defunctului centru*, Viața Liberă, 26 august 2016: <https://www.viata-libera.ro/campanii-vlg/80637-comori-de-patrimoniu-vadul-sacalelor-si-o-supravietuitoare-a-defunctului-centru>.
- Giurescu, Constantin, *Istoria pădurii românești din cele mai vechi timpuri până astăzi*, Editura Ceres, București, 1976.
- Jordan, Iorgu, *Toponimia românească*, Editura Academiei, București, 1963.
- Luca, Cristian, *Despre rolul orașului Galați în comerțul exterior al Moldovei (sfârșitul secolului XVI - secolul XVII)*, în *Perspective asupra istoriei locale în viziunea tinerilor cercetători. Pagini de istorie gălățeană (I)*, Muzeul de istorie Galați, Muzeul Brăilei, Editura Istros, Galați, p.43 - 50, 2005.
- Marinescu, C., G., Brezeanu, I., *Galați - Ghid turistic al regiunii*, București, 1967.
- Mihali, Adelina, *Toponimia Văii Vișului. Clasificare semantică*, <http://bslr.ubm.ro/files/2013/AdelinaMihali.pdf>, 2013.
- Munteanu-Bîrlad, N., Gh., *Pagini din Galații de altă data*, în *Almanachul (Ghid) al orașului Galați*, 1927.
- Nanu, N. C., *Călăuza orașului Galați*, 1925.
- Pacu, Moise, *Cartea județului Covurlui*, București, 1891.
- Păltănea, Paul, *Istoria orașului Galați de la origini până în 1918*, ediția a II-a, Editura Partener, Galați, 2008.
- Popescu, F., Popescu, C. M., *Contribuții românești la vocabularul eponimic internațional*, 2018: https://www.researchgate.net/profile/Floriana-Popescu/publication/329402771_CONTRIBUTII_ROMANESTI_LA_VOCABULARUL_EPONIMIC_INTERNATIONAL/links/5c06cc15a6fdcc315f9dcc07/CONTRIBUTII-ROMANESTI-LA-VOCABULARUL-EPONIMIC-INTERNATIONAL.pdf
- Pușcașu, Violeta, *Biserica - indicator al dinamicii urbane a orașului Galați*, https://www.academia.edu/14266929/BISERICA_INDICATOR_AL_DINAMICII_URBANE_A_ORA%C5%9EULUI_GALA%C5%A2I, 2009.
- Rezeanu, Adrian, Modoran, Filofteia, *Toponimia urbană. Dinamica numelor de străzi*, *Limba română*, 45, nr. 1-6, București, p. 115 - 122, 1996.
- Rezeanu, Adrian, Modoran, Filofteia, *Categoria "toponim aparent" în urbanonimie*, *Limba română*, 45, nr. 4-6, București, p. 319 - 329, 1997.
- Ripoșan, Iulian, Stan, Stelian, *Istoria metalurgiei*, în *Civilizația românească. Istoria tehnicii și industriei românești*, coord. Banabic, Dorel, pp. 98-104, Editura Academiei române, București, 2019.
- Sala, Marius, *Probleme de toponimie - I*, în „*Limba română*”, an. XIII, nr. 2/1964.
- Sala, Marius, *Probleme de toponimie - II*, în „*Limba română*”, an. XIII, nr. 3/1964.
- Soare, Ionica, (2007). *Turism. Tipologii și destinații*, Editura Transversal, Târgoviște.
- Stoica, C., (1974). *Muzee și monumente gălățene*, Editura Comitetul de cultură și educație socială al județului Galați, Galați
- Stoica, Corneliu, *Monumente religioase din municipiul Galați*, Editura Alma, Galați, 2001.
- Stoicescu, Liviu, *Istoricul Facultății de Mecanică*, <https://ing.ugal.ro/Resurse/IMS/Istoric.htm>
- Tatu, Tudose, *Împrăștiatele povești ale Portului de Aur*, Editura Sinteze, Galați, 2006.
- Tatu, Tudose, *Istoria trudită a fabricilor uitate*, editată de Patronatul întreprinderilor mici și mijlocii, Galați, 2008.

- Tuluș, Arthur, *Aspecte din viața comunităților evreiești din jurul gurilor Dunării (până în 1938). Mituri istoriografice, percepții contemporane și realități istorice*, Muzeul Brăilei "Carol I", Editura Istros, Brăila, 2016.
- Tuluș, Arthur, *Dunărea de Jos. Scurt istoric*, Muzeul Brăilei „Carol I”, Editura Istros, Brăila, 2018.
- Țurlan, Valentin, *Note de toponimie gălățeană*, în „Limba Română”, XLIV, (1-2), 65, 1995.

LANDMARKS IN THE INDUSTRIAL EVOLUTION OF THE PORT AREA OF GALAȚI

Abstract: The present paper is part of a broader research endeavor that aims to provide a comprehensive investigation of the toponymic particularities of the area under investigation, which may serve as a starting point for further research. Based on a general overview of the historical context, the study examines the social, economic, and industrial realities of the region in order to identify the factors that have influenced the evolution of toponymic names over time. The focus is placed on the port area of Galați, which has played an important part in the industrial and economic dynamics of south-eastern Romania and has attracted commercial and industrial investment for more than two centuries. Throughout its history, the area included in this study has represented not only a space of transit and commercial exchange, but also a genuine engine of economic, social, and urban development. It constituted the nucleus of a diversified industrial landscape encompassing mechanical processing, metallurgy, the food industry, shipbuilding, and timber processing, among others. The industrial evolution of this area reflects the successive transformations of Galați, from a rural settlement into one of Romania's most important fluvial-maritime centers. The periods of intense economic activity, phases of prosperity, as well as episodes of decline caused by the two world wars and subsequent political changes, left visible traces not only in the new built environment but also in the toponymy of the area. In this context, the analysis of the industrial development of the port zone is essential for understanding the broader socio-economic transformations and the associated toponymic changes that shaped this space over time.

Keywords: *Galați, port, shipyard, industrial development. urban history.*