

PROBLEMA CONSTRUIRII UNUI CANAL NAVIGABIL DUNĂRE-MAREA NEAGRĂ ÎN PERIOADA 1878-1918

Rezumat: La sfârșitul secolului XIX, după Războiul de Independență și reunirea Dobrogei cu România, problema construirii unui canal între Dunăre și Marea Neagră a fost reluată. Aceasta a dobândit acum un caracter național, prezentând, de la această dată, un alt cadru și premise total diferite: dezvoltarea țării pe plan economic și politic. Proiectele specialiștilor români de după 1878, care susțineau construcția unui canal pe ruta Cernavodă-Constanța, porneau de la relevarea avantajelor economice, sociale și strategice. Un singur proiect francez, care aparținea lui A. Mathieu, a făcut excepție. Până la izbucnirea Primului Război Mondial și în timpul acestuia, preocupările specialiștilor români față de problema proiectării unui canal între Cernavodă și Constanța s-au manifestat mai rar. Atenția lor a fost îndreptată spre proiecte de mai stringentă necesitate, cum ar fi podul de peste Dunăre, între Cernavodă și Fetești, mărirea și modernizarea portului Constanța ș.a. Personalități constănțene au mai elaborat, însă, studii și articole, care au susținut construcția unui canal între Cernavodă și Constanța.

Cuvinte-cheie: Dobrogea, Canalul Dunăre-Marea Neagră, proiecte.

Articolul de față își propune realizarea unui istoric al evoluției ideilor și proiectelor de construcție a Canalului Dunăre-Marea Neagră, bazat pe evaluarea istoriografică a temei și cercetarea documentelor de arhivă.

Studiul profesorului Stoica Lascu, apărut în 1984, a prezentat proiectele Marilor Puteri în prima jumătate a sec. XIX și proiectele românești cu privire la construirea unui canal între Dunăre și Mare, în cadrul unor noi contexte internaționale. Baza documentației a reprezentat-o fondurile păstrate în cadrul Serviciului Județean Constanța al Arhivelor Naționale, studiile apărute în seria

* Muzeul de Istorie Națională și Arheologie Constanța. E-mail: rotmar_m@yahoo.com. Articolul face parte dintr-o lucrare mai amplă, *Evoluția Canalului Dunăre-Marea Neagră între anii 1833-2012. De la idei și proiecte, la realizare și activitate*, teză de doctorat susținută de autoare în anul 2012.

veche a revistei „Analele Dobrogei” și „Analele Olteniei”, lucrări ale unor specialiști străini, presa dobrogeană a sec. XIX ș.a. Autorul a ținut să amintească opiniile unor mari personalități române, în ceea ce privește necesitatea de a construi „o rută” între Dunăre și Marea Neagră, de-a lungul văii Carasu, de la Cernavodă la Constanța.

Studiile publicate de Constantin Cheramidoglu cu privire la dimensiunea economică, politică și importanța construirii unui canal între Dunăre și Mare au contribuit la cunoașterea mai aprofundată a acestei probleme. Dintre acestea amintim studiul *Dobrogea la mijlocul secolului XIX. Proiecte economice*, apărut în volumul „Studia varia in Honorem professoris Panait I. Panait Octogenarii”¹, care are la bază lucrări ale unor personalități străine preocupate de asigurarea unei noi căi de transport, care să evite hegemonia rusească instalată la gurile Dunării după Tratatul de la Adrianopol.

Ideea amenajării unei legături directe cu Marea, printr-un canal navigabil care să unească Dunărea cu Marea Neagră, este veche, de la începutul sec. XIX, dar preocupările s-au limitat la discuții finalizate cel mult cu proiecte, fără urmări practice.

Primele idei cu privire la problema transporturilor fluvio-maritime la Dunărea de Jos și îmbunătățirea ei au fost înaintate de politicieni străini, ingineri sau călători aflați în trecere prin țara noastră. În sec. XIX diferiți diplomați, publiciști și scriitori occidentali au emis considerații eronate în privința posibilităților tehnice de realizare a canalului în regiunea Cernavodă-Rasova, exagerând în privința facilității, cât și a dificultăților prezentate de executarea sa².

Soluțiile propuse au îmbrăcat, în general, următoarele aspecte: îmbunătățirea tradiționalei căi de transport pe apă, prin gurile Dunării, organizarea unui drum de uscat, apoi chiar a unei linii de fier, direct prin mijlocul Dobrogei, între fluviu și Mare, construirea unui canal navigabil prin Dobrogea.

Problema unei noi ieșiri la Marea Neagră și legarea sistemului de transport fluvial al Dunării cu portul Constanța a fost ridicată insistent de către Marile Puteri, după anexarea Basarabiei la Rusia țaristă (în 1812), și cu deosebire după războiul ruso-turc din 1828-1829. Tratatul de la Adrianopol a servit interesele Rusiei la gurile Dunării; s-a instituit astfel un regim de carantină la frontieră, care urmărea să protejeze țările străine învecinate de bolile molipsitoare provenite din

¹ Constantin Cheramidoglu, *Dobrogea la mijlocul secolului XIX. Proiecte economice*, în „Studia varia in Honorem professoris Panait I. Panait Octogenarii”, coord. Andreea Atanasu-Croitoru, Editura Muzeului Marinei Române, Constanța, 2011.

² Paul Cernovodeanu, *Românii și primele proiecte de construire a Canalului Dunăre-Marea Neagră (1838-1856)*, în „Revista de istorie”, tom 29, nr. 2, 1976, p. 192.

Turcia³. Pentru zona de nord a Dobrogei acest tratat a însemnat stagnarea dezvoltării sale economice. Malul drept al brațului Sf. Gheorghe urma să rămână nelocuit pe o distanță de șase mile (două ore de mers spre sud) și nu putea fi ridicată nici o construcție, cu excepția amenajărilor necesare carantinei instituite. Rusia a urmărit înăbușirea comerțului Principatelor, în profitul provinciilor sale de la Marea Neagră și de la Marea de Azov.

Reconsiderat după pacea de la Adrianopol drept un canal navigabil de viitor (Canalul Laman), controlul navigației pe fluviu a devenit un atribut esențial al echilibrului european⁴. Instalarea Rusiei la gurile Dunării și la Marea Neagră, în locul Imperiului Otoman, nu a lăsat indiferente Marile Puteri, mai ales Austria, pentru care poarta de intrare și ieșire în Marea Neagră prezenta o importanță deosebită⁵. Austria a urmărit acapararea piețelor de desfacere și de aprovizionare de la Dunărea inferioară. Dezvoltarea navigației și comerțului Austriei pe fluviu a constituit o pârgheie în direcția afirmării politicii de hegemonie în zonele bazinului dunărean și Orientului⁶.

La sfârșitul sec. XIX, după Războiul de Independență și reunirea Dobrogei la România, regiunea era înscrisă pe un trend ascendent în ceea ce privește evoluția sa economică. Datorită așezării geografice, a resurselor de care dispunea, atât România, cât și vechea provincie Dobrogea, s-au găsit într-un cadru legislativ nou, de care au avut nevoie⁷. Astfel, problema construirii unui canal între Dunăre și Marea Neagră, care să asigure transportul sigur și fluent, a fost reluată. Proiectul a dobândit acum un caracter național, prezentând de la această dată un alt cadru și premise total diferite: dezvoltarea țării pe plan economic și politic⁸.

Proiectele specialiștilor români de după 1878, care au susținut construcția unui canal pe ruta Cernavodă-Constanța, au pornit toate de la relevarea avantajelor economice, sociale și strategice. Acestea au constatat în scurtarea cu peste 400 km a legăturii pe Dunăre între Europa Occidentală și Orient (Marea Mediterană), avantajele comerciale ce urmau să decurgă de aici, ieftinirea considerabilă a transportului mărfurilor pe apă, asanarea văii Carasu și irigarea

³ Constantin Cherașidoglu, *op.cit.*, p. 194.

⁴ Ioan Munteanu, *Interferențe geopolitice la Dunărea de Jos în epoca modernă*, Editura Pronostic, București, 1999, p. 44.

⁵ Ioan A. Suciu, *România și Comisia Europeană a Dunării(1856-1947)*, Editura Ex Ponto, Constanța, 20005, p. 29.

⁶ *Ibidem*, p. 30.

⁷ Constantin Cherașidoglu, *Dobrogea la 1878. Premisele dezvoltării sale economice*, în „Politița Impact”, dec. 2008, p. 6.

⁸ Paul Cernovodeanu, *op.cit.*, p. 205; Valentin Ciorbea, *Portul Constanța 1896-1996*, Editura Fundația Andrei Șaguna, Constanța, 1996, p. 62.

terenului înconjurător. S-a avut în vedere că viitorul canal Cernavodă-Constanța „va elibera economia națională de birul greu instituit la gurile Dunării prin voința comisiunii internaționale și, totodată, va scuti suveranitatea statului român de neplăcerile care i le cauzează Comisia Dunării”⁹.

Un singur proiect francez, care a aparținut lui A. Mathieu, a făcut excepție. El a presupus un canal între Cernavodă și Constanța, care să traverseze oblic Dobrogea-Gurile Dunării, cu excepția că „pentru a-i mai scurta parcursul, s-ar putea săpa un canal maritim direct de la cotul pe care îl face la sud către Marea Neagră”¹⁰. Costul acestui proiect ar fi fost foarte mare, fapt pentru care această modalitate de realizare a unui canal nu a fost luată în discuție de nimeni.

În cadrul problematicei reunirii Dobrogei la România s-au reluat discuțiile despre canal. Astfel, inginerul G. Budeanu a trimis într-o scrisoare adresată ziarului „Românul”, din 6 decembrie 1878, opiniile asupra unei probleme stringente pentru țară, un canal navigabil sau o cale ferată? În acest context istoric, autorul a susținut ideea legării Dobrogei de țară printr-o cale ferată mai lungă decât cea construită de englezi. În opinia inginerului român, calea ferată construită de aceștia a fost de la început, în interesul meschin de a servi doar Marilor Puteri și a fost nerentabilă¹¹.

Pentru a fi rentabilă, ea trebuia legată cu calea ferată de la Buzău, Ploiești sau București. Pentru atragerea mărfurilor spre România, portul Constanța trebuia legat cu Brăila sau Galați tocmai prin această cale ferată, care ar fi fost amplasată mai spre sud, mai aproape de linia Rusciuc-Varna. Dintre avantajele aduse Dobrogei de această cale ferată, au fost menționate următoarele: s-ar fi legat Galați-Brăila de cele două linii longitudinale ale țării Ițcani-Iași-Roman-Galați și Verciorova-București-Brăila, ar fi traversat Dobrogea aproape de-a lungul ei, ar fi pus în comunicare marile porturi ale României, Brăila și Galați, cu noul port pe mare de la Constanța, ar fi ridicat valoarea cerealelor, pescăriei și pietrăriei din interiorul Dobrogei, ar fi satisfăcut necesitățile strategice și ar fi atras un tranzit mult mai mare pentru Constanța.

G. Budeanu a amintit apoi de o altă lucrare de mare utilitate publică pentru Dobrogea, în parte, și pentru România în genere, și anume „un canal artificial de

⁹ Nicolae Dașcovici, *Canalul Cernavodă-Constanța sau gurile Dunării?*, în „Argus”, XIV, nr. 3181, 28 nov. 1923, p. 3.

¹⁰ A. Mathieu, *Proiect de canaux maritimes et d'eau douce a travers l'Europe*, Paris, 1880, p. 6, apud. Stoica Lascu, *Proiecte românești ale Canalului Dunăre-Marea Neagră (1850-1940)*, în „Canalul Dunăre Marea-Neagră, între istorie, actualitate și perspective”, coord. Valentin Ciorbea și Sorin Ovidiu Cupșa, Editura Ex Ponto, Constanța, 2008, p. 27.

¹¹ Stoica Lascu, *Mărturii de epocă privind istoria Dobrogei, vol. I (1878-1916)*, Biblioteca Tomitană II, Muzeul de Istorie Națională și Arheologie Constanța, 1999, p. 93.

derivațiune, de la Cernavodă la Constanța, alimentat cu apele ordinare și apele mari ale Dunării”¹². Față de inginerul englez John Barkley, inginerul român a văzut realizarea acestei lucrări posibilă și necesară. Avantajele pe care le-ar fi adus acest canal erau următoarele: ar fi scurtat navigația dintre Dunăre și Mare, ocolind Sulina, ar fi secat bălțile existente dintre Cernavodă-Medgidia, ar fi împiedicat inundațiile periodice ale Dunării. Pentru a demonstra puțința de a se realiza această lucrare, autorul a dat o serie de date: „linia Cernavodă-Constanța e cea mai scurtă lățime a Dobrogei, adică de 65 km, din care de la Cernavodă-Medgidia vreo 50 km înainte e o vale (naturală sau artificială) în care stagnează o mare întindere, sute de bălți nesănătoase și pe unde puține săpături vor trebui a se face pentru regularea canalului. Numai aproape de Constanța, pe o porțiune de 10-15 km, unde se sfârșește această vale, terenul este mai ridicat și se va necesita efectuarea unor săpături mai mari. Gura canalului la Cernavodă s-ar regula ținându-se seama de un nivel fix al apelor mici sau ordinare, suficient pentru navigația obișnuită pe gurile Dunării, iar apele ordinare mai ridicate decât acest nivel, ce vin de mai multe ori pe an, și apele mari ale Dunării, ce vin periodic, de două ori pe an, ar trece să alimenteze canalul”¹³.

Scopul urmărit de autorul acestui articol, prin cele două proiecte - calea ferată longitudinală Brăila-Măcin-Babadag-Medgidia-Cernavodă, legată cu podul peste Dunăre la Brăila sau Galați, și canalul transversal de la Dunăre la Marea Neagră, Cernavodă-Medgidia-Constanța, a fost acela de a îmbunătății și de a lega noua provincie Dobrogea de România.

Odată cu reunirea Dobrogei la România, statul român a efectuat mai multe cercetări și a întocmit rapoarte cu privire la această regiune românească. Dintre acestea amintim rapoartele comandantului Flotei Române I. Murgescu, cel al lui George C. Curtu, director general al Ministerului de Interne și un altul al lui Mihai Poenaru-Bordea, director general în Ministerul de Justiție¹⁴.

Raportul colonelului Fălcoianu a fost adresat Ministrului Afacerilor Străine, la 19 octombrie 1878 și a cuprins studiile de recunoaștere generală făcute în Dobrogea. La secțiunea alocată Districtului Medgidia, la Valul lui Traian, autorul a opinat că „ideea că Valul lui Traian ar fi un canal care ar fi avut ca scop a uni Dunărea cu Marea Neagră, această idee o cred o simplă imaginațiune, căci forma tărâmului nu lasă să se vadă aceasta. Acel pretins canal este o simplă cale care

¹² „Românul”, XXII, nr. 6, 6 dec. 1878:2-1222, apud. Stoica Lascu, *op. cit.*, p. 93.

¹³ *Ibidem*.

¹⁴ Gheorghe Dumitrașcu, Lavinia-Dacia Gheorghe, *Trei documente privind situația Dobrogei la 1878*, în „Dobrogea 1878-2008. Orizonturi deschise de mandatul european”, coord. Valentin Ciorbea, Editura Ex Ponto, Constanța, 2008, p. 232.

până la vreo 20 km de Kiustendje are o mică pantă spre Dunăre, din care cauză, când apele Dunării erau mari, ele treceau dincolo de Medjidie și se zice că unele vase din Dunăre, la viituri mari de ape, pluteau până dincolo de Medjidie; de când s-a construit însă calea ferată Compania, spre a apăra de inundațiuni, a fost nevoită de a se închide această vale la Cernavodă; a izbutit în adevăr a-și săpa linia, dar prin aceasta a aruncat moarte în localitățile acestei văi, pe o întindere de 40 km; căci apele numai putând avea nici o scurgere, toată localitatea a devenit o imensă mlaștină care se întreține prin scurgerea apei de ploi și care, fiind închisă între două maluri înalte, a devenit un cuib de otrăvire, frigurile pernicioase seceră populațiunea și infecțiunea este atât de mare încât streinul care ar trece o singură noapte prin Medjidia scapă foarte rar a nu fi cuprins de un acces violent”¹⁵.

Colonelul Fălcoianu a recomandat luarea imediată a unor măsuri, care să ducă la însănătoșirea localității, la realizarea unor ecluze la Cernavodă, care să permită scurgerea apelor, precum și astuparea treptată a mlaștinilor. „Ca dovadă că acest canal nu este decât o simplă vale”, încheia autorul raportul, „sunt celelalte văi laterale care de la distanța de 10 și 15 km se îndreaptă natural către dânsa și se înclină tot spre vest. Aceasta dovedește că acel canal nu este decât o scursoare naturală spre Dunăre”¹⁶. Cât privea ideea posibilității de a folosi valea Medjidiei (Carasu), pentru executarea unui canal de la Dunăre la Mare „este de ajuns a spune că pe o distanță de 14 la 16 km de Kustendje tărâmul este stâncos și ar trebui o săpătură în stâncă de la 40 la 50 m adâncime”¹⁷.

Tot în această problemă a opinat și inginerul englez John Barkley, care a trimis la redacția ziarului „Românul” „o foarte interesantă epistolă asupra Dobrogei”, redacția apreciind că „din toate informațiunile pe care le-am avut până astăzi asupra acestei noi posesiuni a României, acelea ce ni le dă epistola domnului Barkley sunt fără comparare cele mai însemnate, atât din punct de vedere științific, cât și din punctul de vedere economic și chiar politic”¹⁸.

Punctul de vedere al inginerului englez s-a poziționat diametral opus față de cel al inginerului român G. Budeanu. Inginerul englez a dat informații variate și interesante despre Dobrogea, din toate punctele de vedere. El a vorbit de vehiculata idee a unui canal, care ar fi urmat să unească Dunărea la Cernavodă cu Marea Neagră, aproape de Constanța, situația geografică părănd a indica deschiderea acestui canal. În urma unei analize aprofundate asupra climei, a

¹⁵ Biblioteca Academiei Române, Mss, Fond D. A. Sturza, pachet XVI, doc. 150, apud. Gheorghe Dumitrașcu, Lavinia-Dacia Gheorghe, *op. cit.*, p. 242.

¹⁶ *Ibidem*.

¹⁷ Gheorghe Dumitrașcu, Lavinia-Dacia Gheorghe, *op. cit.*, p. 243.

¹⁸ Stoica Lascu, *Mărturii de epocă...*, p. 7.

condițiilor legării portului de mare, asupra modului cum ar fi putut fi pus în comunicație cu restul rețelei, Barkley a concluzionat că ideea canalului era una utopică¹⁹. El a dat informații tehnice foarte precise privind portul Constanța, pe care l-a poziționat la un punct unde Marea Neagră și Dunărea se apropiau una de alta, la o distanță de 57 km în linie dreaptă, prezentând și traseul Dunării. A descris apoi cursul Dunării la Cernavodă, unde fluviul se afla la o distanță mai mare, cam de 300 km, fiind îndreptat spre nord, prin colinele de la Babadag, apoi fluviul făcea o cotitură spre răsărit, la Galați și curgea spre diferite debușeuri în Marea Neagră, prin canalele Sf. Gheorghe, Sulina și Chilia.

Apropierea Dunării de Marea Neagră la Cernavodă a dat adeseori locul la diferite proiecte de a uni fluviul cu marea, printr-un canal. Greutățile care s-au opus la realizarea acestui canal nu au fost numai de natură tehnică²⁰, ci și financiare și comerciale. Orice tip de canal s-ar fi construit, pentru a se putea naviga, ar fi trebuit ridicate stăvilare. Astfel de stăvilare ar fi fost absolut necesare, apoi punctul cel mai puțin ridicat al țărmului, la 8 km de Constanța, care ar fi trebuit săpat mai jos de nivelul mării are o înălțime de cel puțin 50 m, astfel încât o astfel de lucrare ar fi costat foarte mult, în afara cazului în care, în loc de șanț săpat să se facă un tunel de 12-15 km lungime. Tăierea unui simplu șanț sau o deschizătură între Cernavodă și Marea Neagră nu ar fi fost de nici un folos, deoarece curenții ar fi dat o repeziciune atât de mare, încât navigația ar fi fost cu neputință. Prin greutatea tehnică, partea financiară devenea de la sine înțeleș descurajatoare, construirea canalului implicând costuri foarte mari în comparație cu un drum de fier, în viziunea inginerului John Barkley. Pe de altă parte, valoarea comercială a canalului ar fi fost mică datorită folosirii stăvilarelor. Acest lucru indica că apa din canal ar fi stătătoare, lucru care ar fi dus la un îngheț pe timp de iarnă mai repede decât pe Dunăre, astfel că debușeul artificial ar fi fost închis mai mult timp decât debușeele naturale ale Dunării.

În opinia lui Barkley, portul de la Constanța, deși era mic, era destul de sigur și se întindea pe o suprafață de aproximativ 5 ha de apă adăpostită. Poziția sa înlesnea construirea unui port pe o scară mai mare și cu o cheltuială relativ moderată: o suprafață de 100 ha de apă, cu o adâncime mijlocie de la 9 la 6 m, garantând o securitate perfectă celor mai mari nave. El a mai menționat că planuri pentru un astfel de port au fost deja studiate și chiar perfecționate. Dacă s-ar fi pus în execuție, Constanța ar fi devenit „cel mai frumos și cel mai căutat port

¹⁹ *Ibidem*, p. 95.

²⁰ „La Cernavodă, după anotimp, Dunărea este cu 5 până la 9 metri mai ridicată decât nivelul mării”, în Stoica Lascu, *Mărturii de epocă...*, p. 95.

al Mării Negre prin care produsele românești și austrice s-ar răspândi în întreaga lume”²¹.

Barkley a apreciat distanța Cernavodă-București la 140 km și Constanța-București la 200 km parcurși în 4 ore, brațul principal al Dunării, în fața Cernavodei, având o lățime de 600 m, după străbaterea acestui braț începând o insulă care se întindea pe o distanță de 12 km până la un braț mai mic al fluviului, braț care avea o lungime de vreo 180 m. Aceste informații au fost strânse de John Trevor Barkley în anii petrecuți la Constanța și au fost împărtășite ziarului „Românul”, pentru a servi la cunoașterea noii posesiuni a României, Dobrogea.

În martie 1883 a apărut proiectul realizat de Grigore Emanuel Lahovari și belgianul James Van Drunen. În studiul lor au arătat avantajele economice ale realizării canalului, de-a lungul văii Carasu, prin „stabilizarea legăturilor directe între producătorul român și cumpărătorul străin”²², transportul rapid pe apă, fertilizarea Dobrogei, desecarea mlaștinilor, intensificarea activității în portul Constanța, rentabilitatea portului, care putea deveni un centru activ al României, care să rivalizeze cu marile porturi ale Europei. Autorii proiectului considerau că „din punctul de vedere al României, canalul este o sarcină națională de îndeplinit”²³. Cei doi ingineri își exprimau convingerea că există reale posibilități practice de traversare a unui canal între Dunăre și Mare, întrucât săparea lui „nu comportă dificultăți decât pe un sfert din lungimea totală, ceea ce este puțin, și aceste obstacole, pe care nu trebuie să le exagerăm, își pierd, în mod absolut, gravitatea în comparație cu marea utilitate a operei”²⁴.

În concepția autorilor, proiectatul canal „va putea să devină o arteră importantă de tranzit pentru comerțul general, datorită debușeului asigurat de această mare cale de navigație care, prin mijlocirea canalului de Main, merge de la Marea Nordului la Marea Neagră”²⁵.

Încă din vara anului 1878 opinia publică românească a fost preocupată de legarea Dobrogei cu România prin cale ferată, act înțeleș și de conducerea țării. Astfel, la deschiderea lucrărilor Corpurilor Legiuitoare, la 15/27 noiembrie 1878, Carol I a cerut unirea sistemului căilor ferate cu linia Constanța-Cernavodă, ca fiind imperios necesară intereselor politice și comerciale²⁶. Noile condiții de

²¹ „Românul”, XXII, f. nr., 14 dec. 1878, 1-1245 – 2-1246, apud. Stoica Lascu, *op. cit.*, p. 96.

²² Stoica Lascu, *Proiecte românești ale Canalului...*, p. 27.

²³ Grigore Em. Lahovari, James van Drunen, *Proiect d'un Canal Danubien de Kustendje a Tchernavoda*, Ixelles-Bruxelles, 1883, p. 7, apud. Stoica Lascu, *op. cit.*, p. 27.

²⁴ *Ibidem*, p. 11.

²⁵ *Ibidem*, p. 17.

²⁶ Valentin Ciorbea, *op. cit.*, p. 53.

evoluție a Dobrogei au determinat și firma engleză să fie interesată de vânzarea căii ferate Constanța-Rasova și a instalațiilor și lucrărilor portuare.

La 1 aprilie 1881 guvernul a promovat în Parlament proiectul de lege pentru răscumpărarea căii ferate și a instalațiilor portuare din Constanța și Cernavodă. În 1882 statul român a răscumpărat calea ferată cu 16 800 000 franci, sumă plătită în aur, pe baza contractului dintre statul român, reprezentat de colonelul Nicoale Dabidja, și delegatul Companiei engleze. Contractul a fost semnat la 9 noiembrie 1882, iar bunurile răscumpărate au fost grupate în trei liste²⁷.

Între anii 1885-1886 Marina Militară a executat mai multe lucrări hidrografice în zona Sulina-Gura Portiței, cu canoniera „Grivița”, în scopul de a realiza intrarea pe lacul Razlem, unde urma să se amenajeze o bază militară maritimă, care ulterior să fie legată și cu apele navigabile interioare. Datorită posibilităților economice limitate ale țării în acea perioadă, s-a renunțat la finalizarea studiului, deși acesta a fost considerat ca o continuare a eforturilor de a se realiza ieșirea la mare, prin unul din brațele Dunării (Sulina sau Sf. Gheorghe)²⁸.

Cu toate că, la sfârșitul secolului trecut, construirea unei căi navigabile în inima teritoriului dobrogean a fost privită de statul român ca o chestiune cu soluționare de perspectivă, studiile întreprinse de o serie de specialiști români în această perioadă au evidențiat importanța construirii unui canal între Dunăre și Marea Neagră. Au fost semnalate atât avantajele economice, cât și faptul că în acest fel ar fi fost posibilă înlăturarea concurenței puterilor europene, care acționau în direcția frânării comerțului cu cereale românești la gurile Dunării și mai ales a Comisiei Europene a Dunării.

Luând în considerare aceste aspecte, în 1897 inginerul român Bazil G. Assan²⁹ a propus construirea unui canal fluvial cu o lungime de 53 km de la Cernavodă la Constanța și nu unul maritim³⁰. În viziunea sa, „acest canal va fi făcut, căci el este indispensabil viitorului economic al României”³¹. Motivațiile au fost de natură politico-economică: contracararea acțiunilor Rusiei, ce tindea a atrage comerțul și

²⁷ Dumitru P. Ionescu, *Construirea și răscumpărarea liniei ferate Constanța-Cernavodă*, în „Anuarul Institutului de Istorie și Arheologie A.D.Xenopol”, XXV, Iași, 1988, p. 209; Valentin Ciorbea, *op. cit.*, p. 55.

²⁸ Constantin I. Popa, *Considerațiuni asupra Canalului Dunăre-Marea Neagră*, 2 vol., 1984, în arhiva personală a profesorului universitar dr. Valentin Ciorbea, p. 11.

²⁹ Bazil G. Assan (1860-1918) inginer și explorator român, membru al Societății Regale Române de Geografie, primul român care a efectuat o călătorie în jurul pământului. A fost și deținătorul automobilului cu nr. 1 din București.

³⁰ B. G. Assan, *Rolul României în legăturile comerciale ale Europei cu Asia, Africa și Australia*, în „Marea Neagră”, I, nr. 58, 18 noiembrie 1923, p. 2.

³¹ *Ibidem*.

navigația pe brațul Chilia, construirea canalului degreva grânele românești de taxele mari de la Sulina, Constanța devenea centrul de export al cerealelor, prin construirea canalului s-ar fi atras mărfuri cu destinația Serbia, Bulgaria, Austro-Ungaria și Germania, România devenind astfel punct de tranzit al mărfurilor spre Europa Centrală și de Est³².

În concepția inginerului Assan, canalul trebuia să aibă o lungime de 53 km, o lățime de 16 m și 2,5 m adâncime³³. Conform calculelor, devizul aproximativ al lucrărilor s-ar fi ridicat la 20 milioane de franci, iar lucrările urmau să dureze 4-5 ani, canalul putând fi inaugurat în același timp cu portul Constanța³⁴. Pe parcursul vieții sale, inginerul român a urmărit, cu consecvență, materializarea construirii drumului de apă din centrul Dobrogei, lăsând prin testament suma de 85 000 lei „pentru facerea de studii la fața locului pentru construirea canalului navigabil între Cernavodă și Constanța”³⁵. De acest proiect au fost interesate și unele țări din Europa Centrală.

Până la izbucnirea Primului Război Mondial și în timpul acestuia, preocupările specialiștilor români față de problema proiectării unui canal între Cernavodă și Constanța s-au manifestat mai rar. Atenția lor a fost îndreptată spre proiecte de mai stringentă nevoie, cum ar fi podul de peste Dunăre, între Cernavodă și Fetești, mărirea și modernizarea portului Constanța³⁶.

Și unele personalități constănțene au elaborat studii și articole care au susținut construcția unui canal între Cernavodă și Constanța. C. A. Ciudin a întreprins un studiu al posibilității navigației pe valea Carasu, realizând o hartă topografică, pe care a înaintat-o pe masa de lucru a regelui Carol I, care a apreciat importanța lucrării, dar a fost de părere că nu era momentul oportun, vecinii putând considera acest canal ca o frontieră naturală³⁷.

În aprilie 1914, avocatul A. C. Diamandopol a publicat un articol intitulat „Un canal navigabil Cerna-Vodă – Constanța”³⁸, unde a întreprins un mic istoric

³² Stoica Lascu, *Proiecte românești ale Canalului...*, p. 28.

³³ *Ibidem*, p. 26.

³⁴ *Ibidem*, pp. 26-27. Portul Constanța a fost inaugurat în septembrie 1909.

³⁵ *Canalul Cernavodă-Constanța. Un legat însemnat*, în „Dobrogea jună”, XII, nr. 85, 14 aprilie 1919, p. 2, apud Stoica Lascu, *Proiecte românești ale Canalului...*, p.27. În afară de acest proiect, testamentul mai prevedea rezervarea sumei de 15 000 lei „pentru facerea unor studii la fața locului pentru construirea unui tunel de cale ferată, la mică adâncime, sub nivelul Dunării în apropiere de Turtucaia”.

³⁶ Stoica Lascu, *Proiecte românești ale Canalului...*, p. 30; Valentin Ciorbea, *op. cit.*, pp. 62-63.

³⁷ C. A. Ciudin, *Legătura între Marea Nordului și Marea Neagră*, în „Gazeta română”, I, nr. 2, 9 mai 1916, p. 1.

³⁸ A. C. Diamandopol, *Un Canal navigabil Cerna-Vodă-Constanța*, în „Curierul Constanței”, I, nr. 3, 20 aprilie 1914, p. 1.

al proiectelor din prima jumătate a secolului trecut și a argumentat necesitatea economică și geopolitică a executării canalului. Autor afirma că, încă din 1837, Germania lipsită de colonii căuta debușuri economice și financiare pentru exportul produselor sale industriale și „astfel a apărut ideea unui canal navigabil Cerna-Vodă-Constanța prin valea Carasu”³⁹. În cadrul amintitului articol a fost prezentată misiunea celor patru ofițeri prusaci trimiși de regele Frederick Wilhelm al III-lea în Dobrogea, pentru a studia sistemul de fortificare al Dunării și să ridice planul văii Carasu, în vederea unui proiect de canal navigabil destinat a lega Dunărea cu Marea Neagră. Autorul a prezentat în continuare date istorice legate de misiune și faptul că s-a renunțat la proiect care, „dacă s-ar fi făcut atunci când dificultățile politice nu existau, ar fi prins foarte bine din punct de vedere economic și strategic”⁴⁰. De asemenea, autorul a susținut realizarea acestei lucrări și a argumentat importanța sa pentru statul român: „Acest proiect e foarte folositor economiei noastre naționale și tehnicește nu ar fi mult de făcut, deoarece acest canal a existat până la Medgidia pe valea Carasu, între Cerna-Vodă-Medgidia și era navigabil pe această porțiune încă prin 1850, lucru afirmat de Ion Ionescu de la Brad. Utilitatea economică, strategică și socială va dezvolta o necesitate mondială prin dezvoltarea Constanței, suprimând 23 de ore de traversare maritimă de la Constanța-Sulina-Galați. Canalul va îndepărta greutatea navigației pe canalul navigabil Sulina-Galați, care din cauza îngustimei pune vasele în pericol de coliziune, iar la gură, din lipsa unui debit de apă suficient, provoacă dese împotmoliri, împiedicând navigația”⁴¹.

În 1915, un alt avocat și proprietar de ziar, C. Irimescu, a publicat articolul „Eternul cântec”, unde s-a pronunțat hotărât pentru construirea canalului, pornind de la „polemica avută de doi ingineri pentru Dobrogea, căci e vorba de canal – <<eternul cântec național al întregii țări>>”⁴².

Un alt ziar a argumentat și el importanța căilor de comunicație pe apă, în special din punctul de vedere al rentabilității transportului: „În Bavaria s-a pus problema unei mai intense activități comerciale. Trebuie înlăturate piedicile ce stau în calea navigației danubiene și trebuie să fie legată, printr-un canal destul de adânc, Dunărea cu Rinul, pentru ca corăbii mai mari să poată străbate de-a curmezișul continentul european din Marea Neagră până la Marea Nordului. Este de prisos să arătăm importanța comercială a acestui proiect pentru țările prin care trece Dunărea – ieftinirea transportului (...) Drumurile deschise pe ape nu

³⁹ *Ibidem*, p. 1.

⁴⁰ *Ibidem*.

⁴¹ *Ibidem*.

⁴² C. Irimescu, *Eternul cântec*, în „Dacia”, I, nr. 2, 9 mai 1915, p.1.

împiedică dezvoltarea comunicațiilor pe cale ferată. Ușurarea mijloacelor de transport va duce la ieftinirea mărfurilor. Prin deschiderea unui mai larg drum pe Dunăre se dezvoltă comerțul românesc”⁴³.

În 1917 consilierul german ing. dr. Th. Rumelin a înaintat Cancelariei Imperiale din Berlin „Proiectul Canalului Dobrogea-Mare”⁴⁴. Acest proiect a propus trecerea imediată la construirea canalului navigabil, datorită importanței acestuia pentru asigurarea legăturilor economice directe ale Germaniei cu țările din Orient, dar și din considerații militare și strategice.

Proiectul lui Th. Rumelin a prevăzut un traseu pentru canal, situat în lungul liniei de cale ferată Cernavodă- Port Constanța. Intrarea pe canal, din Dunăre, a fost proiectată în curent liber pe valea Carasu, iar ieșirea la mare a fost prevăzută a se amenaja cu jetele, la sud de portul maritim Constanța. Schema hidrotehnică a canalului a avut în vedere navigația fluvială pe primii 42 km, începând de la Dunăre și navigația maritimă pe cca. 16,8 km. Pe doi km, cele două sectoare se situau paralel, fiind despărțite de o platformă lată de 45 m. Pe această platformă s-a dorit organizarea transportului de mărfuri din navele maritime în cele fluviale și invers. Între cele două sectoare a fost prevăzută și construirea unei ecluze, pentru trecerea navelor din sectorul inferior al canalului în cel superior și invers. Această soluție propusă a fost strategic gândită pentru ascunderea flotei germane din Marea Neagră⁴⁵.

Direcția Construcțiilor Hidraulice din Ungaria a tipărit în 1917, la Budapesta, o broșură în limba germană și în limba maghiară, intitulată *Planul unui canal navigabil de la Cernavodă la Constanța*. Acest proiect a fost semnat de profesorului A. Hajos, consilier al ministrului austro-ungar din Direcția Construcțiilor Hidraulice, Secțiunea Hidraulică a Regatului Ungar⁴⁶. Era vorba de un scurt memoriu de câteva pagini, ce a schițat o sumară descriere tehnică a proiectului și a cuprins și un plan la scara 1:75000, un profil în lung și profile transversale (Anexa nr. 1). Descriind drumul Dunării și a văii Carasu, cu luncile sale mlăștinoase, autorul raportului spunea că se putea construi un drum de navigație care ar fi scurtat cu 400 km drumul de navigație spre est și ar fi pus capăt

⁴³ *** , *Legătura între Marea Nordului și Marea Neagră*, în „Gazeta română”, I, nr. 2, 9 mai 1916, p. 1; Stoica Lascu, *op. cit.*, p.30.

⁴⁴ C. A. Ciudin, *Canalul Dunăre-Marea Neagră*, în „Plutus”, I, nr. 41, 29 noiembrie 1923, p. 5.

⁴⁵ Chiriac Avădanei, *Sistemul Canalelor navigabile din Dobrogea*, în „Canalul Dunăre-Marea Neagră între istorie, actualitate și perspective”, coord. Valentin Ciorbea, Sorin Ovidiu Cupșa, Editura Ex Ponto, Constanța, 2008, p. 149.

⁴⁶ George Varsami, *Specialiști români despre un proiect maghiar de construcție a canalului Dunăre-Marea Neagră*, în *Canalul Dunăre-Marea Neagră între istorie, actualitate și perspective...*, coord. Valentin Ciorbea, p. 41.

greutăților tehnice și politice cu care se confruntau maghiarii. Traseul canalului trebuia să urmeze partea de sud a bălții Carasu, aproape de linia ferată pe un teren cu altitudine de 8-10 m până la km 29, ca apoi să pătrundă printr-un profil deschis de 12-17 m înălțime, până la colinele de pe litoralul mării de 60 m înălțime, pe care le-ar fi străbătut prin tunel și ar fi ieșit în apropierea portului Constanța⁴⁷. După primii 30 km era prevăzut un tunel, datorită diferenței mari a apei. La Cernavodă a fost proiectată construirea unei ecluze⁴⁸. Pentru buna comunicare în tunel a fost prevăzută o instalație de edec mecanică. Ca lucrări auxiliare au fost prevăzute 15 poduri metalice rutiere, fiecare având o lungime de 60 m și 2 poduri metalice de cale ferată.

Costul întregului proiect a fost estimat la 114 milioane coroane⁴⁹. Pentru tipul de canal ce ar fi trebuit să fie construit s-au avansat trei ipoteze: canal de nivel fără ecluză la Dunăre și Mare, aceasta fiind soluția cea mai avantajoasă; canal închis la Cernavodă printr-o ecluză de 80 m lungime, 12 m lățime și 7 m adâncime și un deversor de alimentare cu un debit de 6 m.c/sec. Această soluție a fost admisă de Direcțiunea Construcției Hidraulice; a treia propunere - canal cu ecluză la Cernavodă și la Mare, care ar fi fost un proiect bun, dar navigația s-ar fi făcut anevoios datorită celor două ecluze⁵⁰. Canalul trebuia să aibă 50 m lățime la fund, 25 m în tunel, taluzele 1:1 afară și 20:1 în tunel⁵¹.

Pentru întretărirea cu calea ferată și drumuri s-au prevăzut poduri de fier de 60 m lungime medie, lățimea rămânând a se aprecia la fața locului.

În proiectul unguresc din 1917 s-a prevăzut o adâncime de 3,50 m în porțiunea deschisă a canalului și de 4 m în tunel, pentru a compensa creșterea rezistenței apei prin îngustarea secțiunii canalului în tunel, iar secțiunea canalului urma să fie stabilită⁵². Cât privește traseul canalului, proiectul a fost destul de nerealist și nu a dat detalii tehnice pentru lucrări greu de realizat, cum ar fi trecerea canalului peste nodul principal de linii ferate, aflat între km 43-60. S-a

⁴⁷ *Ibidem*, pp. 42-43; Virgil Cotovu, *Un proiect unguresc pentru canalul Cernavodă-Constanța*, în „Analele Dobrogei”, IV, nr. 3, 1923, p. 313.

⁴⁸ Canalul nu putea fi proiectat ca drum deschis din cauza pantei mari de -0,19%, deoarece nivelul apelor mari la Cernavodă era de 7 metri, deasupra lui 0 și a 11,85 m deasupra mării, navigația fiind îngreunată din cauza distrugerilor la care ar fi fost expusă albia din cauza curentului la apele mari, în George Varsami, *op. cit.*, p. 43.

⁴⁹ Virgil Cotovu, *op. cit.*, pp. 312-315; George Varsami, *op. cit.*, p. 43.

⁵⁰ Muzeul Marinei Constanța, Fond Documente, dosar 1/1996, ff. 2-3; George Varsami, *op. cit.*, p. 43.

⁵¹ Jean Stoenescu Dunăre, *Canalul navigabil de la Cernavodă la Constanța între Dunăre și Mare*, în „Analele Dobrogei”, VIII, 24 octombrie, 1927, p.152.

⁵² George Varsami, *op. cit.*, p. 47.

propus analizarea mai multor soluții pentru locul de debarasare al canalului la mare: traseul Cernavodă-Medgidia-Canara (Sutghiol) în lungime de 50 km; traseul Cernavodă-Medgidia-Murfatlar-Agigea⁵³.

Proiectul în sine a arătat importanța europeană pe care fostele Puteri Centrale o dădeau acestui canal. Era necesară construirea unui canal pe un traseu cât mai scurt, pentru transportarea în siguranță și în condiții economice a principalelor produse românești – cereale, petrol, lemne – care să concureze cu cele mai mari centre de desfacere⁵⁴. Asupra acestui proiect s-au pronunțat doi dintre cei mai importanți ingineri români ai perioadei: Laurențiu Erbiceanu și Virgil Cotovu.

Inginerul Erbiceanu a văzut beneficiile pe care un eventual canal le-ar fi oferit prin scurtarea drumului cu 390 km spre Constantinopol, precum costul redus al transportului și asigurarea cu apă potabilă a orașelor dobrogene. În viziunea inginerului Erbiceanu, erau posibile două trasee pentru canal: Cernavodă-Medgidia-Canara, cu o lungime de 50 km, și Cernavodă-Medgidia-Murfatlar-Agigea, cu o lungime ca cea din proiectul unguresc. Inginerul Virgil Cotovu a fost de părere că proiectul maghiar avea multe lacune, dar putea fi îmbunătățit. Ambii specialiști au considerat că proiectului îi era necesar un studiu deosebit de riguros pentru găsirea soluției optime.

Între anii 1856-1938 Marile Puteri Europene au fost interesate cel mai mult de securitatea politică a Dunării și a continentului european. La rândul ei, România a devenit interesată, după cucerirea Independenței de Stat, în canalizarea Dunării de pe teritoriul ei, cu un efort material cât mai redus. Mergând în această direcție, după 1878 și-a făcut loc tot mai mult o concepție politico-economică nouă, de reorientare a comerțului spre căile fluviale și mai ales maritime. Personalități ca Mihail Kogălniceanu, C. A. Rosetti sau I. C. Brătianu au exprimat astfel de opinii.

Interesul Marilor Puteri a variat în funcție de situația politică de la gurile Dunării, cu privire la realizarea unor proiecte pentru un canal, care ar fi trebuit să străbată Dobrogea prin valea Carasu, de la Cernavodă la Constanța, prin eliminarea „marelui cot al Dunării”.

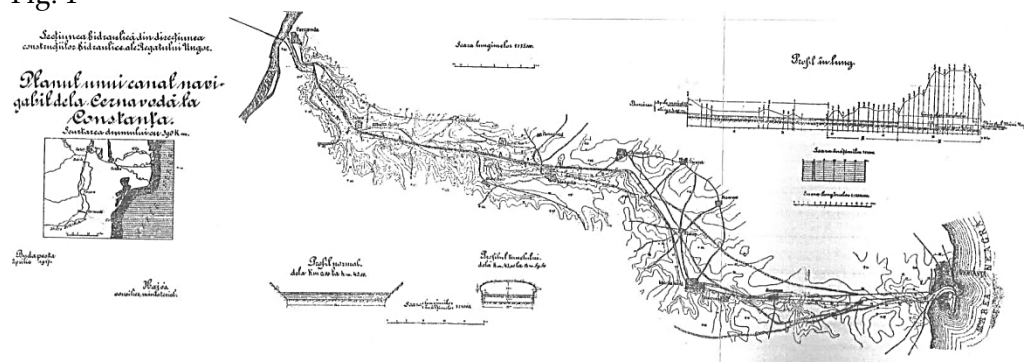
În final, trebuie să precizăm că ideea construirii unui Canal Dunăre-Marea Neagră, care să ducă la dezvoltarea economică și politică a Principatelor nu a găsit deplină eficiență pentru români în sec. XIX, din cauza menținerii dominației străine pe pământul Dobrogei, dar și datorită lipsei capitalului, a resurselor tehnice, toate acestea fiind cauzele esențiale pentru care o lungă perioadă de timp toate aceste idei au rămas la stadiul de proiect. Abia la jumătatea secolului al XX-

⁵³ *Ibidem*, p. 48.

⁵⁴ Muzeul Marinei Constanța, Fond Documente, dosar 1/1996, f. 1.

lea ideea construirea unui canal navigabil care să lege Dunărea de Marea Neagră a fost reluată, însă rațiunea care a stat la baza acestui proiect aveau să fie de această dată de natură politică, nu economică, și să aibă consecințe incommensurabile pentru mii de oameni.

Fig. 1



Planul Canalului Cernavodă-Constanța, elaborat de Secțiunea Hidraulică din Direcțiunea Construcțiilor Hidraulice a Regatului Ungar, apud George Varsami, *Specialiști români despre un proiect maghiar de construcție a Canalului Dunăre-Marea Neagră*, în „Canalul Dunăre-Marea Neagră între istorie, actualitate și perspectivă”, coord. Valentin Ciorbea și Sorin Ovidiu Cupșa, Editura Ex Ponto, Constanța, 2008, p. 50.

LE PROBLÈME DE LA CONSTRUCTION D'UN CANAL NAVIGABLE DU DANUBE - MER NOIRE DANS LA PÉRIODE 1878-1918

Résumé : A la fin du XIXe siècle, après la Guerre d'Indépendance et la réunification avec la Roumanie Dobroudja, le problème de construire un canal entre le Danube et la Mer Noire a été réitéré. Cette fois il s'agit d'une question au caractère national par la présence d'un autre cadre et prémisses absolument différents : le développement du pays du point de vue économique et politique. Les projets des spécialistes roumains après 1878 qui encourageaient la construction d'un canal entre Cernavoda et Constantza, avaient comme point de

départ le relèvement des avantages économiques, sociaux et stratégiques. Un seul projet français appartenant à A. Mathieu a été excepté.

Avant le déclenchement de la Première Guerre mondiale et pendant son déroulement aussi, les préoccupations des spécialistes roumains visant la question de la projection d'un canal entre Cernavoda et Constantza se sont manifestées moins fréquemment. Leur attention s'est dirigée vers des projets beaucoup plus nécessaires, comme le pont sur le Danube, entre Cernavoda et Fetesti, l'élargissement et la modernisation du port de Constantza. Mais des personnalités de Constantza ont élaboré des études et des articles appuyant l'idée de la construction d'un canal entre Cernavoda et Constantza.

Mots-clés: Canal navigable, Dobrogea, Canal du Danube-Mer Noire, projets.