

PROIECTE INTERBELICE PENTRU SOLUȚIONAREA PROBLEMEI UNEI NOI IEȘIRI LA MARE (1918-1940)

Rezumat: Problemele creării unei noi căi de ieșire la Marea Neagră și a legăturii sistemului de transport fluvial al Dunării cu portul Constanța au fost discutate după anexarea Basarabiei la Imperiul Țarist, în 1812, și mai ales, după războiul ruso-turc din 1828-1829 când Imperiul Țarist a ocupat întreaga Delta preluând controlul acesteia.

Canalul a fost folosit ca mijloc de presiune asupra guvernului țarist pentru a-l determina să renunțe la monopolul obținut în regiunea Deltei Dunării și pentru a-l convinge să accepte liberalizarea navigației internaționale pe fluviu.

După Războiul de Independență și integrarea Dobrogei la România, a fost reluată problema construirii unui canal între Dunăre și Marea Neagră. El a căpătat acum un caracter național, de data aceasta prezentînd un alt cadru și ipoteze total diferite: dezvoltarea economică și politică a țării.

Anul 1923 a fost anul cu cele mai multe poziții privind necesitatea și construirea unui canal care să lege Dunărea de Marea Neagră. Presa dobrogeană s-a dovedit a fi o înflăcărată susținătoare a construcției unei căi navigabile între Dunăre și mare, pe ruta Cernavodă-Constanța. În perioada interbelică, autoritățile române au căutat soluții pentru construirea canalului Dunăre-Marea Neagră. În acest sens s-au remarcat două proiecte: cel al inginerului Jean Stoenescu Dunăre, în 1922, și cel al inginerilor Aurel Bărglăzan și Octavian Smigelschi, din Timișoara, în 1926.

Deși ideea construirii canalului era foarte veche, aceasta a preocupat diverse categorii de oameni: ingineri, politicieni, economiști, jurnaliști, toate proiectele arătînd importanța unei astfel de lucrări pentru toată țara și mai ales pentru regiunea Dobrogea, însă lipsa capitalului și a resurselor tehnice au făcut ca toate aceste opinii și proiecte să rămână la stadiul incipient.

Cuvînte-cheie: Canalul Dunăre-Marea Neagră, proiecte, perioada interbelică, Jean Stoenescu-Dunăre.

* Dr. Rotaru Ana Olivia, Muzeul de Istorie Națională și Arheologie Constanța.

Problema unei noi ieșiri la Marea Neagră și legarea sistemului de transport fluvial al Dunării cu portul Constanța s-a pus de către Marile Puteri după anexarea Basarabiei la Imperiul Țarist în 1812 și, cu deosebire, după războiul ruso-turc din 1828-1829. Reconsiderat după pacea de la Adrianopol drept un canal navigabil de viitor, controlul navigației pe fluviu a devenit un atribut esențial al echilibrului european.

În sec. al XIX-lea diplomații, publiciștii și scriitorii 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 sa. Studiile și proiectele austriece dintre anii 1838-1856 au fost un mijloc de presiune exercitat de cabinetul de la Viena asupra regimului țarist spre a-l determina să renunțe la monopolul obținut prin posesiunea gurilor Dunării și a-l convinge să consimtă la liberalizarea navigației internaționale pe apele fluviului, deși în mod realist acest deziderat nu a avut nici o posibilitate de traducere în practică.

După războiul de independență și reunirea Dobrogei la România, problema construirii unui canal între Dunăre și Marea Neagră a fost reluată. El a dobândit acum un caracter național, prezentând un alt cadru și premise total diferite: dezvoltarea țării pe plan economic și politic.

În perioada interbelică au apărut câteva proiecte elaborate de ingineri români, economiști, presa dobrogeană, Primăria Constanța. Presa dobrogeană s-a dovedit a fi o ferventă propagatoare a construirii unei căi navigabile între Dunăre și mare, pe ruta Cernavodă-Constanța, găzduind în paginile sale proiecte noi, sau reactualizându-le pe cele vechi. În anii 1920-1921 s-a reluat problema ieșirii la mare dar a rămas la stadiul de discuții fără a se întreprinde nici o măsură concretă¹. Reluând o idee a Comisiei Europene a Dunării, de a realiza o legătură, între fluviu și Dunăre, prin săparea unui canal în Deltă, în octombrie 1921 inginerul Gheorghe Popescu a propus un proiect ce a vizat un canal cu ecluze între brațul Chilia și mare sau brațul Sfântul Gheorghe și mare². Această preocupare a apărut autorului după cercetările pe care le-a efectuat la Sulina, unde a constatat „progresul enorm al aluviunilor la gura fluviului și înaintarea continuă a depozitelor în mare”³. Deoarece menținerea adâncimii optime pentru navigație la gurile Dunării s-ar fi făcut în viitor, cu cheltuieli excesiv de mari, „se impune construirea unui canal artificial, cu ecluze, între Dunăre și Mare”⁴. Gheorghe Popescu a dezvoltat câteva considerații tehnice asupra Dunării, care intra în categoria apelor cu guri fără

¹ Constantin I. Popa, *Considerațiuni asupra Canalului Dunăre-Marea Neagră*, partea I, 1984, p. 12, manuscris pus la dispoziție de profesor univ. dr. Valentin Ciorbea.

² Gheorghe Popescu, *Canalul Chilia-Marea Neagră sau Brațul Sfântul Gheorghe-Marea Neagră*, în „Dobrogea Economică”, an III, nr. 8, 1924, pp. 4-7.

³ Idem, *Navigația fluvială și maritimă, râuri cu curent liber, râuri canalizate, canale artificiale, lucrări la mare*, București, f.a, p. 620.

⁴ *Ibidem*.

flux și reflux, care se varsă în Marea Neagră. Astfel la gurile fluviilor fără flux și reflux, navigația navelor mari la intrare este dificilă, motiv pentru care nu se construiesc porturi de mare capacitate în vecinătatea deltelor⁵. Prezentând măsurile și lucrările efectuate de Comisia Europeană a Dunării la Sulina, autorul a concluzionat că: „pentru un timp oarecare, lucrările vor da rezultate favorabile, dar în viitor, cheltuielile întreținerii vor devenii așa de mari încât soluțiunea construcțiunii unui canal între Dunăre și Marea Neagră se va impune prin forța lucrurilor”⁶.

Tot în 1921, în ziarul „Farul” din 30 octombrie, a apărut primul articol interbelic, legat de această temă, realizat de C. Irimescu, în care autorul a afirmat: „Dacă aş fi parlamentar, ar fi pentru mine cheia activității și rațiunea de a fi parlamentar”⁷.

Pentru intensificarea traficului prin portul Constanța și pentru o maximizare a randamentului, prin întrebuințarea tuturor instalațiilor, autorul a văzut o singură soluție, construirea unui canal navigabil Cernavodă-Constanța. Costul și detaliile tehnice pentru săparea acestui canal, prin valea Carasu, nu l-au preocupat pe autor, utilitatea acestui canal însă da: „Utilitatea canalului: irigații, indispensabil comerțului românesc. Produsele din Austria, Ungaria, Serbia, Bulgaria se vor scurge, fără transbordantă, ieftin și fără riscuri spre porturile de destinație, la Mare sau în susul Dunării. Astfel randamentul canalului ar fi foarte mare, iar folosul economic, enorm”⁸. El a reluat dezbateră și în 1923⁹, în ziarul „Dacia”, purtând același titlu.

În 1922, inginerul constănțean Jean Stoenescu-Dunăre a publicat studiul „Canalul navigabil Cernavodă-Constanța. Putința de a realiza această lucrare”, cel mai complet studiu de până atunci, care va fi îmbunătățit în anii următori¹⁰.

Autorul a plecat de la premisa că „pentru România, tăierea canalului navigabil Cernavodă-Constanța o întrevăd ca opera ce trebuie să fie încadrată în marile interese de generalizare și de consolidare a țării. Unul din marile eforturi naționale va trebui să fie călăuzit pentru realizarea acestei opere. O asemenea lucrare, pusă în ființă, va deschide porți noi pentru activitatea comercială și va licări în depărtare mari orizonturi”¹¹.

La începutul studiului-proiect a trecut în revistă, succint, cercetările și proiectele lui Karl von Vinke, care, în 1840, a văzut importanța canalului navigabil Cernavodă-Constanța. În acest prim proiect, datat 2 august 1922,

⁵ *Ibidem*, p. 621.

⁶ *Ibidem*, pp. 621-622.

⁷ C. Irimescu, *Canalul Carasu*, în „Farul”, an III, nr. 95, 30 oct. 1921, p. 5.

⁸ *Ibidem*.

⁹ C. Irimescu, *Canalul Carasu*, în „Dacia”, X, nr. 256, 7 nov. 1923, p.1.

¹⁰ Jean Stoenescu-Dunăre, *Canalul navigabil Cernavodă-Constanța. Putința de a realiza această lucrare*, în „Analele Dobrogei”, an III, nr. 3, 1922, pp. 388-410.

¹¹ Idem, *Canalul navigabil Cernavodă-Constanța între Dunăre și Mare*, în „Analele Dobrogei”, an IX, 10 aug. 1928, p. 320.

canalul a fost prevăzut a avea porți-ecluze la ambele capete. La Cernavodă, ele trebuiau să servească pentru realizarea legăturii între apele Dunării și cele ale canalului, iar la Constanța să regularizeze debitul apelor în canal. Canalul nu a fost prevăzut cu o scurgere propriu-zisă direct spre mare, el fiind calculat pentru o înclinare de 0,00009 m pentru metru lungime, astfel încât apele conținute în canal să aibă o scurgere ușoară. Au fost prevăzute bazine-porturi la Cernavodă, Medgidia, Murfatlar, Hansacea (Valu lui Traian) și Constanța¹². Inginerul a făcut apoi o prezentare a profilului văii Carasu, pentru a stabili modalitate tăierii unui canal. În funcție de cotele pe care le-a găsit pe teren, pe distanța de la Cernavodă la Valu lui Traian (49,5 km) s-a impus săparea canalului cu deschidere descoperită. De la Valu lui Traian, 25 m deasupra nivelului mării și la 12,5 km distanță de mare, mergând spre Constanța, profilul podișului se înălța din ce în ce mai mult. S-a impus astfel analizarea modului de tăiere a canalului: cu deschidere descoperită sau canal săpat în tunel.

În viziunea lui Jean Stoenescu-Dunăre, un canal cu deschidere liberă era mai ușor de realizat și mai puțin costisitor, dar nici săparea unui tunel nu era văzută ca fiind imposibilă, acest tunel având avantajul de a înlătura marile excavații de teren¹³. Proiectul a prevăzut săparea unui canal lung de 60,2 km, 4 bazine-porturi localizate la Cernavodă, Medgidia, Basarabi, Valu lui Traian, 6 poduri metalice, o uzină electrică centrală la Medgidia, un serviciu telefonic și de semnalizare, care să lege bazinele-porturilor. Adâncimea canalului, pentru cuprinsul volumului de apă, trebuia să fie de 4 m, lățimea canalului de 60 m, pereții canalului întăriți cu zidărie de piatră la intervale de 1000 m. Inginerul român nu a fost de acord cu vărsarea apelor canalului în lacul Sutghiol, deoarece s-ar fi lungit traseul canalului cu 8 km, iar lipsa unei legături cu Marea Neagră ar fi putut duce la împotmoliri prin depunerile aduse de apa canalului¹⁴.

În concluzie, Jean Stoenescu-Dunăre a stabilit două puncte capitale: canalul navigabil de la Cernavodă la Constanța trebuia săpat cu deschidere descoperită și traseul lui trebuia să urmeze în vecinătatea căii ferate, trecând prin bazinele-porturi de la Cernavodă, Medgidia, Basarabi și Valu lui Traian. Capătul canalului, la mare, trebuia să se deschidă în bazinul-port Constanța, așezat în imediata apropiere a portului, în regiunea numită Viile Vechi. Costul estimat pentru realizarea canalului navigabil de la Cernavodă la Constanța a fost estimat, într-o primă etapă, la 662 804 000 lei.

În 1927, inginerul Stoenescu-Dunăre a publicat studiul-proiect „Canalul navigabil de la Cernavoda la Constanța între Dunăre și Mare” aducând unele modificări celui din 1922, în care a afirmat: „Cred a nu spune ceva exagerat,

¹² Jean Stoenescu-Dunăre, *Canalul navigabil Cernavodă-Constanța. Putința de a realiza această lucrare*, în „Analele Dobrogei”, an III, nr. 3, 1922, p. 391.

¹³ *Ibidem*, p. 396.

¹⁴ *Ibidem*, p. 398.

dacă persist în convingerea că înfăptuirea Canalului navigabil între Dunăre și mare (Cernavoda-Constanța) este cu putință și trebuie realizat”¹⁵.

În studiul din 1922, canalul a fost proiectat cu deschizătură liberă, în aer, pe tot traseul lui de 60,2 km. Reanalizând traseul canalului de-a lungul căii ferate, precum și a diferențelor de nivel între Dunăre și mare, inginerul a adus modificări la tipul canalului. Astfel, de la Cernavodă și până la răsărit de Murfatlar, pe o distanță de 47,4 km, în punctul cu cota 25 m altitudine, din apropierea satului Valu lui Traian, canalul urma să fie cu deschidere liberă în aer și să aibă, pe ambele maluri, drumuri macadamizate, de câte 5 m lățime, care să servească pentru halajul mecanizat al șlepurilor. De la cota 25 m (Valul lui Traian) și până la portul Constanța, pe o distanță de 12,8 km, canalul urma să intre sub pământ. Era format din două tunele maritime paralele și gemene, boltite în piatră, care să meargă în linie dreaptă și să deașeze în partea de sud a portului Constanța. Adâncimea apei în tunele a fost prevăzută la 5 m sub nivelul mării, fundul tunelelor fiind ridicate cu 3 m față de cel al canalului cu deschidere liberă¹⁶. Lățimea tunelelor a fost de 20 m fiecare, iar bolțile trebuiau să aibă, la mediane, înălțimea de 14 m deasupra fâșiei de apă. Fiecare tunel a fost prevăzut cu câte o cală - trotoar de 4 m lățime, pentru halajul mecanic al șlepurilor și 10 coșuri de ventilare.

Această diferență de scară, între fundul canalului cu deschidere liberă și cel al tunelelor maritime, a urmărit, ca aceste tunele, să servească drept stăvilă naturală pentru viteza de scurgere a apei în canal. Canalul cu deschidere liberă, prin conținutul său, urma să fie un acumulator de apă, iar tunelele maritime trebuiau să joace un rol de reglator al vitezei de scurgere a apei. S-a schimbat și înclinarea canalului pe tot parcursul de la Dunăre la Mare, de la cota de 0,00009 m la 0,129 m pe sută de metri. Tot pentru regularizarea vitezei de scurgere a apei din canal, inginerul Jean Stoenescu-Dunăre a stabilit, în acest proiect, două prize-stăvilă susținute pe zidărie-beton și bazin-port la Cernavodă¹⁷. O altă diferență în execuția lucrării s-a referit la adâncimea apei din canal de la 6 m la 8 m și lățimea canalului de la 40 m la 60 m. Traseul canalului, cu îmbunătățirile aduse, s-a prezentat astfel: de la bazinul-port Cernavodă, pe valea Carasu, la Medgidia, canal deschis, de aici spre răsărit tot pe valea Carasu, trebuia să ajungă la un nou port de la Murfatlar. De aici plecau cele două tunele maritime paralele și gemene care trebuiau să deașeze la Mare lângă portul canalului și în imediata apropiere a părții de miazăzi a portului maritim. Acest nou port a fost prevăzut cu cheuri, platforme, dane, magazii, linii ferate. Jean Stoenescu-Dunăre a apreciat: „realizarea canalului navigabil de la Cernavoda la Constanța reprezintă o

¹⁵ Jean Stoenescu - Dunăre, *Canalul navigabil de la Cernavoda la Constanța între Dunăre și Mare*, în „Analele Dobrogei”, an VIII, 1927, pp. 149-157.

¹⁶ *Ibidem*, pp. 153-154.

¹⁷ *Ibidem*, p. 155.

lucrare în stil mare și care nu-i lipsită de obstacole”¹⁸. Cheltuieli legate de realizarea canalului navigabil de la Cernavodă la Constanța s-au ridicat, în acest proiect revizuit și îmbunătățit prin noi tehnici și construcții, la suma de 2 935 813 900 lei.

În 1928, Jean Stoenescu-Dunăre a concluzionat, într-un nou articol despre construirea canalului navigabil Cernavodă-Constanța: „pentru România, tăierea canalului navigabil Cernavoda-Constanța o întrevăd ca operă ce trebuie să fie încadrată în marile interese de generalizare și de consolidare a Țării. Unul din marile eforturi naționale va trebui să fie călăuzit pentru realizarea acestei opere”¹⁹. Avantajele acestei lucrări, în opinia inginerului român, erau: „Mare parte din produsele din Banat, Oltenia și Muntenia, cum sunt cerealele, lemnele care se scurg în porturile de la Dunăre vor fi îndreptate cu șlepurii direct la Constanța, pentru a fi expediate. Pe această cale, înlăturându-se ocolul pe la Brăila, Galați, Sulina, va rezulta un câștig pentru nave de aproape 500 km; tot centrul Europei străbătut de Dunăre va fi chemat să-și scurgă direct prin Constanța, produsele pentru Orient, iar cât privește mărfurile prime din răsăritul Mediteranei și chiar de mai departe - mărfuri de care au nevoie țările din mijlocul Europei - ele vor găsi, în legătura apelor Dunării cu portul Constanța, cea mai scurtă, ieftină și convenabilă cale”²⁰.

Odată cu apariția interesului statului român pentru realizarea unei baze navale, la unul din punctele de coastă de pe litoralul Mării Negre, care să servească apărării naționale, a fost avansată ipoteza lacului Tașaul, așezat la nord de Constanța. Într-un nou articol²¹ publicat la 5 decembrie 1930, Jean Stoenescu-Dunăre a efectuat un studiu sumar asupra posibilității de construire a unei baze navale la Tașaul, prin devierea traseului canalului navigabil de la Cernavodă la Constanța. Inginerul a afirmat: „Nu întrevăd nici un folos și nici o nevoie ca o lucrare de importanța Canalului navigabil să fie deviată din drumul natural, pe care-l reclamă traficul comercial, scop primordial al realizării acestei lucrări”²².

În final, inginerul a sperat ca această idee, de a devia traseul canalului Cernavodă-Constanța, să fie una pasageră, dar a susținut un proiect distinct de construire a unei baze navale, proiect văzut la fel de important. Jean Stoenescu-Dunăre a expus pertinent și la obiect, necesitatea construirii unui astfel de canal navigabil, arătând influența lui asupra dezvoltării economice a țării. Motivația ținea de însemnătatea bogățiilor solului și subsolului care

¹⁸ *Ibidem*, p. 156.

¹⁹ Jean Stoenescu-Dunăre, *Canalul navigabil de la Cernavoda la Constanța între Dunăre și Mare*, în „Analele Dobrogei”, an IX, 10 august 1928, p. 320.

²⁰ *Ibidem*, p. 402

²¹ Jean Stoenescu-Dunăre, *Canalul navigabil de la Dunăre la Mare (Cernavoda-Constanța) și perspectiva unei Baze Navale la lacul Tașaul*, în „Analele Dobrogei”, an XI, 5 decembrie 1930, pp. 175-180.

²² *Ibidem*, p. 179.

„oricât de mănos ar fi un pământ și oricât de variate ar fi produsele locului, foloasele ce ar urma să fie culese de pe urma acestor bunuri n-ar putea fi valorificate atâta timp cât mijloacele de transport nu ar fi puse cu înlesnire la îndemâna comerțului”²³.

Profilând importanța europeană pe care portul Constanța urma să o aibă în viitor: „rostul unui canal navigabil de la Cernavoda la Constanța este o operă de propășire națională”²⁴ Jean Stoenescu-Dunăre a precizat că : „situația de port comercial pe care o va avea Constanța față de centru Europei și de portul Rotterdam, nu va stânjeni întru nimic locul de mare însemnătate pe care-l vor ocupa cu siguranță Brăila și Galați față de statele Polonia, Cehoslovacia și portul Danzig”²⁵. Acest proiect nu a avut totuși calcule tehnice exacte și amănunțite, iar unele idei erau greu de realizat (tunelul subteran)²⁶.

Eforturile inginerului Jean Stoenescu-Dunăre, în perfecționarea proiectului său, au avut un mare ecou în rândurile opiniei publice. În septembrie 1927, o machetă în relief, care reprezenta fâșia terenului de la Dunăre la mare, cu o subliniere în linie roșie a traseului canalului, a apărut în vitrina unui magazin din Constanța, iar presa a lăudat și a salutat acest proiect, aducând elogii și fiind de părere că realizarea unei astfel de lucrări însemnate, cum era canalul navigabil dela Cernavodă la Constanța, care să lege Dunărea cu Marea Neagră, prezenta pentru țară un interes major²⁷.

În „Dobrogea Economică” din iulie 1922 a apărut un articol al avocatului A. B. Plopul intitulat „Canalul Carasu”. Avocatul a făcut o scurtă trecere în revistă a istoricului ideilor și proiectelor marilor puteri interesate în construirea unui canal pe valea Carasu și a amintit că „în timpul războiului, când bulgarii sperau să rămână stăpâni pe Dobrogea, ei însărcinaseră pe inginerul ungar Eugen von Krassay, să studieze, din nou, posibilitatea de înfăptuire a canalului Carasu, pe care proiectau să-l construiască”²⁸. Autorul articolului a vorbit și de avantajele care s-ar fi desprins din construirea canalului Carasu: „din punct de vedere politic am avea un canal navigabil național ce ar lega Dunărea cu marea. Am scăpa astfel de inconvenientele situației actuale, când suntem tributari Comisiunii Europene, noi neavând deplină stăpânire pe gurile Dunării; din punct de vedere economic,

²³ Idem, *Canalul navigabil Cernavoda-Constanța. Putința de a realiza această lucrare*, în „Analele Dobrogei”, an III, nr. 3, 2 august 1922, p. 388.

²⁴ *Ibidem*, p. 404; Stoica Lascu, op. cit., p. 35.

²⁵ *Ibidem*, p. 403

²⁶ Stoica Lascu, *Proiecte românești ale Canalului Dunăre-Marea Neagră (1850-1940)*, în „Canalul Dunăre-Marea Neagră între istorie, actualitate și perspective”, coord. Valentin Ciorbea, Sorin Ovidiu Cupșa, Editura Ex Ponto, Constanța 2008, p. 34.

²⁷ Nicolae Sever Cărpinișeanu, *Relieful ținutului Cernavodă-Constanța cu traseul Canalului navigabil*, în „Dobrogea jună”, XXIII, nr. 221, 12 octombrie 1927, p. 1; Stoica Lascu, *Mărturii documentare privind elaborarea unor proiecte ale Canalului Dunăre-Marea Neagră*, în „Revista de istorie”, tom 36, nr. 6, 1984, p. 547.

²⁸ A. B. Plopul, *Canalul Carasu*, în „Dobrogea Economică”, an I, nr. 3, iulie 1922, p. 98.

avantagiile ar fi extrem de importante: portului Constanța i s-ar reda hiterlandul ei natural, toate grânele ce se scurg în porturile dunărene ar veni șlepuri până la Constanța, transportul cerealelor s-ar ieftini și am valorifica mai mult produsele noastre agricole”²⁹.

Concluzia sa a fost aceea că trebuia să se construiască canalul navigabil Cernavodă-Constanța, mai ales că autoritățile bulgare se gândeau, la aceea dată, să construiască un canal navigabil Rusciuk-Varna, care ar fi atras exportul din Regatul Sârbo-Croato-Sloven, Austria, Ungaria, Cehoslovacia și chiar România³⁰.

Anul 1923, a fost anul cu cele mai multe luări de poziții publice și inițiative legate de canal. Inginerul constănțean Virgil Cotovu³¹ și-a publicat opiniile asupra unui „proiect unguresc” din 1917, unde a expus interesul european arătat posibilităților de realizare a acestei lucrări³², exprimându-și totodată rezervele față de proiectul maghiar care nu era întemeiat pe un studiu temeinic, complet. Din documentarea proiectului a lipsit justificarea traseului. Acest traseu se desfășura paralel cu linia de cale ferată pe primii 30 km. De aici traseu era discutabil.

În proiect, canalul debușa în regiunea ce alcătuiă nodul de linii ferate din port. Despre cum urma să se facă trecerea pe sub aceste linii, proiectul maghiar nu dădea soluții. De asemenea nu se arăta cum ar fi fost realizată ecluza și deversorul la Dunăre³³. Inginerul Cotovu a fost totuși de acord cu necesitatea canalului și a susținut un proiect viitor, complet al acestuia. Soluția canalului liber era cea mai avantajoasă, pentru navigație, în viziunea lui Cotovu. Ar fi fost necesare și ecluze în punctele: a) la legătura canalului cu Dunărea la Cernavodă, datorită variațiilor nivelului de apă al Dunării care pot ajunge la 7-8 m. Aceasta ar fi fost imperios necesară având avantajul creării unei căderi de apă care ar fi putut fi folosită la producerea de energie; b) la traversarea platoului de la malul mării, pe cca. 17 km, unde canalul s-ar fi

²⁹ *Ibidem*, pp. 98-99.

³⁰ *Ibidem*, p. 102.

³¹ Virgil Cotovu (1891- 1934) a absolvit Școala Națională de Poduri și Șosele București. A activat ca inginer clasa a II-a la Direcția Generală de Poduri și Șosele (1 iulie 1915), detașat la lucrări strategice Buzău, șef de serviciu Poduri și Șosele Tulcea, inginer ordinar clasa a II-a din martie 1919, a devenit în martie 1931 director al Serviciului Porturilor Maritime din cadrul Direcției generale P.C.A, în *** *Dicționar de personalități dobrogene, vol. I, Matematică, fizică, chimie, biologie, botanică, zoologie, medicină, tehnică, etnografie, științe economice, lingvistică, istorie, geografie, geologie, meteorologie*, Editura Ex Ponto, Constanța, 2004, p. 87.

³² Virgil Cotovu, *Un proiect unguresc pentru canalul Cernavoda-Constanța*, în „Analele Dobrogei”, an IV, nr. 3, 1923, pp. 312-315.

³³ 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 și Sorin Ovidiu Cupșa, Editura Ex Ponto, Constanța, 2008, pp. 48-49.

putut face la o cotă mai mare determinând săpături mai mici și ecluze la ambele capete³⁴.

Pentru debușeul canalului, inginerul Cotovu a avansat două ipoteze: canalul să debușeze la nordul Constanței în lacul Siutghiol, asta dacă proiectatul port al marinei militare s-ar fi construit. O soluție mult mai bună, ar fi fost debușeul la sudul Constanței și legătura cu noile bazine proiectate pentru mărirea portului Constanța³⁵. În încheiere, inginerul Virgil Cotovu a apreciat că un adevărat proiect complet, al canalului de la Dunăre la Mare, urma să se facă³⁶.

În noiembrie 1923, a fost convocată Comisia interimară a Primăriei Constanța obiectivul fiind găsirea celor mai bune mijloace pentru construirea canalului Cernavodă-Constanța³⁷. Din comisie au făcut parte profesorul Virgil Andronescu (președinte) prefectul, profesorul Nicolae T. Negulescu, inginerii Al. Alimănișteanu, Laurențiu Erbiceanu, Jean Stoenescu Dunăre, Dionisie Ghermani, Spiru I. Haret, Gheorghe Arghirescu, Petre Ispirescu, Henri Teodoru, primarii comunelor și orașelor de pe Valea Carasu, alte oficialități, ziariști. Scopul întrunirii: găsirea celor mai bune mijloace pentru construirea canalului Cernavodă-Constanța.

Toți au pledat pentru această cale navigabilă, Primăria înaintând un memoriu Ministerului Comunicațiilor, în care a argumentat necesitatea social-economică și strategică a acestui obiectiv: „Existența acestui canal va fi pentru țara noastră un aport incomensurabil în economia națională, căci prin el se vor scurge nu numai ceea ce producem noi, dar făcându-se trăsătura de unire între Oceanul Atlantic și Marea Neagră, traficul comercial al Occidentului cu Orientul va fi pe aici avantajat fiind și de scurtimea căii pe apă cu peste 400 km, după cum se face astăzi prin porturile Brăila-Galați-Sulina”³⁸.

Tot în anul 1923, C.A. Ciudin a întreprins un studiu al posibilității navigației pe Valea Carasu³⁹, găsind că diferența de nivel între Cernavodă și Constanța nu era mai mare de 95 cm și a așternut toate detaliile topografice pe o hartă, care a ajuns pe masa de lucru a regelui Ferdinand I. Acesta ar fi apreciat pe de o parte importanța lucrării, iar pe de alta a obiectat că nu era momentul oportun atunci, din punct de vedere practic⁴⁰. În adevăr, nu a fost

³⁴ Virgil Cotovu, *Vederi asupra unui proiect de canal*, în „Dobrogea Economică”, an III, nr. 1-2, ian.-feb. 1924, p. 11.

³⁵ *Ibidem*, p. 12.

³⁶ Stoica Lascu, *Proiecte românești ale Canalului...*, p. 31; George Varsami, *op. cit.*, p. 49.

³⁷ Stoica Lascu, *op. cit.*, p. 31.

³⁸ *Consfătuirea de la 4 noiembrie 1923 ținută la Palatul Comunal pentru înfăptuirea Canalului Cernavodă-Constanța*, în: „Buletinul Municipal al Orașului Constanța”, I, nr. 1, 1923, p. 51.

³⁹ Stoica Lascu, *op. cit.*, p. 30.

⁴⁰ C. A. Ciudin, *Canalul Dunăre-Marea Neagră*, în „Plutus” I, nr. 41, 29 nov. 1923, p. 5.

exclusă posibilitatea ca vecinii noștri să pretindă că acel canal ar fi putut forma o adevărată frontieră naturală.

Fostul deputat conservator Nicolae C. Fleva a pledat, pe larg, în favoarea construirii unui „canal maritim în adevărata accepțiune a cuvântului, astfel precum a procedat statul german cu canalul de la Kiel, care leagă direct Marea Nordului cu Marea Baltică”⁴¹. Acesta a furnizat o serie de considerații privind avantajele unei asemenea căi de legătură între Dunăre și Mare și o serie de amănunte tehnice: adâncime de 8 m, lățime de 80 m, sistem de ecluze la vărsarea în mare, bazine largi cu adâncimea de 10 m, apărate de diguri puternice, port dotat cu o mare radă. Cât privește procurarea mijloacelor tehnice și financiare necesare înfăptuirii proiectului, perioada de 5 ani i se părea suficientă fostului deputat⁴², iar cât privește interesul celorlalte state riverane, considera „că este logic și drept, ca la aceste mari lucrări, să contribuie pecuniar, toți, proporțional cu avantajele respective și anume: Germania, Austria, Cehoslovacia, Serbia și Bulgaria”⁴³.

În concluzie Nicolae C. Fleva a spus: „Formula „prin mijloace proprii” ne-ar face mare cinste și ar fi desigur, cea mai bine venită, dar starea economiei postbelice a țării nu îngăduie uriașele investiții, caz în care nu ne rămâne decât să cătăm, fără prejudecăți și șovăieli, sfat și mijloace materiale aiurea”. Tot Fleva a spus că: „odată cu realizarea proiectului de construire a Canalului „Carassu”, Constanța va avea, logicamente și fericirea de a deveni cel mai important port maritim de tranzit pentru aproape întreaga Europă Centrală, deservită de cursul navigabil al Dunărei”⁴⁴.

Acest proiect, conceput ca un canal maritim, a fost văzut, de inginerul Virgil Cotovu, imposibil, din cauza costurilor foarte mari pe care le-ar fi implicat numai curățarea și asigurarea navigabilității pe porțiunea Cernavodă-Brăila, nemaipunând la socoteală dificultățile care ar fi apărut pe traseul canalului⁴⁵.

Pentru construirea canalului s-a pronunțat și liberalul Virgil Andronescu, personalitate a Dobrogei, în publicația „Liberalul Constanței” unde a afirmat: „nu trebuie precupețit nici un ajutor în realizarea operei pomenite (a canalului) (...) iar a vorbi de canal ca de o fantezie”⁴⁶ este a nu-ți da seama de realitatea vremii în care trăiești, nu cunoști nevoile urgente ale neamului”⁴⁷.

⁴¹ N. C. Fleva, *Canalul Cernavodă-Constanța*, în „Plutus”, an I, nr. 43, 1 dec. 1923, p. 1.

⁴² Stoica Lascu, *Proiecte românești ale Canalului...*, p. 33.

⁴³ Nicolae C. Fleva, *Canalul Cerna-Voda-Constanța*, în „Dobrogea economică”, an III, nr. 1-2, ian-feb. 1924, p. 6.

⁴⁴ Idem, *Canalul Cernavodă-Constanța*, în „Plutus”, an I, nr. 47, 6 dec. 1923, p. 3.

⁴⁵ Pe o lungime de $\frac{1}{4}$ înălțimea platoului de-a lungul coastei Mării Negre, pe unde ar fi străbătut canalul, atingea 60 m, în Virgil Cotovu, *op. cit.*, p. 10.

⁴⁶ Această critică este adusă lui Mihai Cioc, inginer hidrotehnic constanțean.

⁴⁷ Virgil Andronescu, *Canalul Cerna-Vodă-Constanța sau Calea prosperității economice a României Mari*, în „Liberalul Constanței”, an VIII, nr. 32, din 9 dec. 1923, pp. 1-2.

⁴⁷ *Ibidem*, p. 2.

Autorul articolului a povestit despre apariția ideii de construire a canalului, în timpul unei vizite de lucru la ministrul finanțelor din acea perioadă, Vintilă Brătianu, care a numit-o „o chestiune vitală-Canalul Cernavodă-Constanța” și care și-a luat angajamentul găsirii fondurilor și mijloacelor de executare a acestei lucrări⁴⁸.

Profesorul de drept internațional, Nicolae Dașcovici, a arătat că viitorul canal „deschis prin mijloacele noastre proprii, tehnice și financiare se va găsi sub autoritatea deplină a satului român, eliberând economia națională de birul greu instituit la gurile Dunării prin voința comisiunii internaționale și totodată, va scuti suveranitatea statului român de neplăcerile pe care i le cauzează suveranitatea C.E.D.”⁴⁹.

C. Irimescu, într-un articol din 1923, vorbind de avantajele economice, sociale, strategice ce ar fi rezultat, pentru întreaga țară și pentru pământul și ținutul Dobrogea, prin transpunerea în realitate a proiectului de canal navigabil, afirma că acesta : ”satisface și nevoile locale ale Dobrogei, și cele naționale ale României, și cele economice ale Europei Centrale, ca și ale Europei Occidentale”⁵⁰.

În 1924, inginerul Laurențiu Erbiceanu⁵¹, directorul Direcției Porturilor Maritime, a întocmit un memoriu, asupra construirii canalului, bazat în mare parte pe proiectul maghiar din 1917, având unele mici diferențe. De exemplu, dimensiunile au fost mai mici, proiectul unguresc prevedea o adâncime de 3-5 m în porțiunea deschisă a canalului, iar proiectul inginerului român indica adâncimea canalului mai mică, la 2 m⁵². Față de proiectul maghiar, care nu dădea nici o indicație cu privire la modul cum ar fi trecut nodul principal de linii ferate aflate în acest punct, inginerul Laurențiu Erbiceanu a avansat două ipoteze pentru debușeul canalului: traseul Cernavodă-Medgidia-Canara (Sutghiol) și traseul Cernavodă-Medgidia-Murfatlar-Agigea. Ingerul Erbiceanu a estimat lucrarea la 2 miliarde⁵³.

Între 8-10 septembrie 1924 a avut loc, la Oradea, Congresul Camerelor de Comerț și Industrie din România unde s-a propus „deschiderea canalului”,

⁴⁸ *Ibidem*.

⁴⁹ Nicolae Dașcovici, *Canalul Cernavodă-Constanța sau gurile Dunării ?*, în „Argus”, an XIV, nr. 3181, 28 nov. 1923, p. 3.

⁵⁰ C. Irimescu, *Canalul Carasu*, în „Dacia”, an X, nr. 256, 7 nov. 1923, p. 1.

⁵¹ Laurențiu Erbiceanu (1876-1936), absolvent al Lcolii de Poduri și Șosele din București. Și-a început activitatea în 1901 la lucrările de construcții ale portului Constanța. A lucrat la port 25 de ani, începând ca inginer asistent, apoi ca inginer inspector general clasa I a devenit director general, iar între 1918-1923 s-a ocupat de refacerea și extinderea portului.

⁵² Stoica Lascu, *Proiecte românești ale Canalului Dunăre-Marea Neagră (1850-1940)*, în „Canalul Dunăre-Marea Neagră între istorie, actualitate și perspective”, coord. Valentin Ciorbea, Sorin Ovidiu Cupșa, Editura Ex Ponto, Constanța 2008, p. 32.

⁵³ Laurențiu Erbiceanu, *Memoriu asupra Canalului Cernavodă-Constanța*, în „Buletinul Municipal al Orașului Constanța”, an II, nr. 2, 1924, pp. 33-35.

„înfăptuirea acestui proiect mult în favoarea soluționării chestiunii transporturilor interne”⁵⁴. T. Oancea, președintele Sindicatului Agricol din Constanța, a susținut, în articolul numit „*Canalul Carasu*”⁵⁵, posibilitatea de a realiza practic această lucrare și a combătut obiecțiile inginerului constănțean M. Cioc. În viziunea sa, nu lipsa banilor a fost un impediment în realizarea acestui proiect, ci politica prost înțeleasă „prin noi înșine” și lipsa unei voințe de fier, a pasiunii pentru un lucru mareț bine făcut. Inginerul M. Cioc și-a exprimat scepticismul asupra realizării practice, financiare și tehnice, a canalului. Se pare însă că atitudinea sa a fost dictată de plata unor polițe foștilor săi superiori, edili Constanței, în slujba cărora fusese⁵⁶ și cărora le-a adresat următoarele: „Uită acești entuziaști și binevoitori ai Constanței că dacă s-ar face studiile tehnice și economice care să arate posibilitatea tehnică și economică a construirii acestui canal, s-ar putea ajunge poate la concluzia că acest canal este realizabil peste atâția ani câți au trecut când Ovidiu cânta în durere și suferință Tomisul Pontului Euxin, până azi ?!”⁵⁷.

În 1925, un comentariu de presă a relevat că „dacă la noi, chestiunea creării canalului navigabil a rămas în domeniul iluziilor neîmplinite, apoi străinii nu procedează la fel în ce privește realizarea marilor lucrări de importanță mondială”⁵⁸. Era vorba de proiectul pe care un savant francez, contele de Bresson, l-a depus în Parlamentul Franței, proiect ce viza construirea unui drum navigabil Nantes-Constanța, care ar fi trecut și prin Dobrogea, legând Cernavodă de Constanța, pe apă. Proiectul prevedea executarea în total a 66 km de săpătură, dintre care 30 km ar fi revenit României să îi execute. Se făcea precizarea că o copie a proiectului a fost trimisă și guvernului român. „Pentru România și comerțul ei, împlinirea unei astfel de opere ar însemna deslănțuirea comerțului român din ghiarele nesățioasei Comisiuni Dunărene”⁵⁹. În „Progresul Tulcei”, din anul 1925, a apărut un articol⁶⁰, unde se arătau consecințele construirii canalului pentru dezvoltarea comerțului românesc, dar se aducea la cunoștință că în Bulgaria se studia un proiect de canal între Dunăre și Varna.

⁵⁴ Stoica Lascu, *op. cit.*, p. 32; apud *Problema Transporturilor. Dezvoltarea și organizarea transporturilor în România în legătură cu economia națională. Raport prezentat Congresului Camerelor de Comerț și Industrie din România, ținut la Oradea Marea în zilele de 8, 9 și 10 sep. 1924*, Constanța, p. 18.

⁵⁵ I. Oancea, *Canalul Carasu*, în „Dobrogea Economică”, an III, nr. 1-2, 1924, p. 7.

⁵⁶ Stoica Lascu, *Mărturii documentare privind elaborarea unor proiecte ale Canalului Dunăre-Marea Neagră*, în „Revista de istorie”, tom 36, nr. 6, 1984, p. 546.

⁵⁷ M. Cioc, *Canalul Cernavodă-Constanța*, în „Plutus”, an I, nr. 40 din 28 nov. 1923, p. 1.

⁵⁸ ***, *Canalul Cernavodă-Constanța*, în „Dacia”, an XII, nr. 87 din 18 apr. 1925, p.1.

⁵⁹ *Ibidem*.

⁶⁰ ***, *Un canal navigabil între Dunăre și Marea Neagră*, în „Progresul Tulcei”, an I, nr. 49 din 14 mar.1925, p.1.

La 14 iulie 1926 a fost organizată o ședință a specialiștilor, din diferite domenii: aconstrucții, transporturi pe apă, hidrografie și navigației, pentru a stabili actualitatea și rezonabilitatea întreprinderii de studii referitoare la ieșirea la mare. În principal, specialiștii au analizat posibilitățile de navigație pe brațele Dunării pentru a stabili care dintre acestea este cel mai favorabil navigației. Referindu-se numai la nevoile imediate ale navigației civile pe brațele Dunării și ale marinei militare, comisia de specialiști nu a considerat a fi necesară și abordarea variantei mai îndrăznețe, construirea unui canal fluvio - maritim⁶¹.

Un alt studiu a fost publicat în 1929 de către inginerii timișoreni Aurel Bărglăzan⁶² și Octavian Smigelschi. Având peste 130 pagini, el a fost cel mai detaliat și important studiu din perioada interbelică. Studiul a reprezentat, de fapt un „Detaliat anteproiect în cadrele lucrărilor de diplomă a acestei școli”⁶³ ce a susținut rentabilitatea canalului pentru dezvoltarea industriei din nordul Dobrogei. Conținea o serie de considerații generale asupra importanței construirii canalului, calcule ingineresti de specialitate privind execuția propriu-zisă a lucrărilor.

Traseul canalului a coincis, în mare, cu cel al lui Jean Stoienescu Dunăre, singura diferență fiind pentru locul de captare a fluviului. Inginerul constănțean a considerat că acest loc ar fi trebuit să fie lângă Fabrica de ciment din Cernavodă, în timp ce inginerii timișoreni au optat pentru soluția captării în amonte de Cernavodă, pe Valea Mare, la nord de Cochirleni⁶⁴.

În viziunea celor doi ingineri, canalul urma să aibă o lărgime de 100 m și o adâncime de 8 m. Conform calculelor efectuate, volumul total de săpătură s-ar fi ridicat la 193 milioane m.c. Față de proiectele anterioare, acesta a prevăzut, la km 42, o hidrocentrală cu o putere de 80000 C.P.⁶⁵.

Susținând necesitatea realizării canalului, între Dunăre și Marea Neagră, autorii proiectului au evidențiat importanța lui pentru economia țării, punând accent pe faptul că energia electrică produsă de centrală ar fi putea asigura dezvoltarea industriei din nordul Dobrogei.

⁶¹ Constantin I. Popa, *op. cit.*, p. 12.

⁶² Aurel Bărglăzan (1905-1960), inginer român, profesor universitar la Universitatea „Politehnica” din Timișoara, membru corespondent al Academiei Române. Este considerat întemeietorul școlii românești de mașini hidraulice. A scris 100 de lucrări științifice despre hidrodinamica turbomașinilor, fenomenul de cavitație și rețelele de profile aerohidrodinamice, vezi www.jstor.org, accesat la data de 1 septembrie 2023, ora 12:53.

⁶³ Pompiliu Nicolau, *Canalul Cerna Vodă-Constanța*, în „Buletinul Societății Regale Române de Geografie”, tom LVII, 1938, p. 156.

⁶⁴ Stoica Lascu, *Proiecte românești ale Canalului...*, p. 34.

⁶⁵ Aurel Bărglăzan, Octavian Smigelschi, *Studiu asupra unui canal navigabil Cerna-Voda-Constanța*, în „Bulletin scientifique de L'ecole Polytechnique de Timișoara”, tom 2, fasc. 1-2, 1929, p. 67.

În studiul lor autorii au opinat, referindu-se la latura financiară a construirii canalului, că această lucrare ar fi putut fi realizată doar de statul român, fără inițiativă privată, în cadrul unui program de îmbunătățire a navigației pe Dunăre. În acest scop au fost destinați 10 milioane lei pentru amenajarea fluviului la porțile de Fier⁶⁶.

Profesorul Pompiliu Nicolau, de la Școala Politehnică din Timișoara, a precizat că cei doi ingineri timișoreni au pornit de la ideea că "afară de câteva mașini-unelte necesare executării canalului, totalitatea lucrărilor se pot executa cu tehnicieni români, cu mână de lucru românească și cu material românesc"⁶⁷. Profesorul Nicolau s-a dovedit a fi un continuu propagator al ideilor studiului celor doi ingineri timișoreni, popularizându-l prin articole de presă, rapoarte de specialitate și conferințe publice⁶⁸.

La Conferința ținută la Adunarea Generală a Societății Regale Române de Geografie, din 30 octombrie 1938, profesorul Pompiliu Nicolau, a văzut ca singură soluție, care se impunea a fi adoptată, soluția permanentă pentru asigurarea navigației la ieșirea Dunării în Marea Neagră fiind un canal maritim de la Cernavodă la Constanța⁶⁹. În opinia sa, canalul ar fi fost scurt, de 60 km. Captarea apelor Dunării, puțin mai sus de la Cernavodă, s-ar fi putut face datorită condițiilor geografice ale regiunii înconjurătoare favorabile. Canalul ar fi putut primi apele Dunării în regiunea Cernavodă, unde apele Dunării aveau o adâncime de cca. 16 m și putea lua debitul necesar alimentării canalului de la suprafață (Anexa nr. 12).

Aceste avantaje se găseau și la vărsarea în Mare, la sud de Constanța, unde acțiunea de colmatare a curenților maritimi se redusese datorită pintenului format de Deltat Dunării cât și lucrărilor de protecție a portului Constanța. Datorită nivelui diferit al apelor Dunării, navigația urma să se desfășoare printr-o ecluză⁷⁰. Aceste date au stat la baza elaborării anteproiectului inginerilor Bărglăzan și Smigelschi.

În perioada interbelică, nu au lipsit inițiativele unor oameni de specialitate și preocupările statului în ideea construirii unui canal navigabil între Dunăre și Marea Neagră, dată fiind importanța economică, socială și strategică. Amploarea lucrărilor, investirea unui uriaș capital financiar și tehnic, mijloace ce depășeau posibilitățile statului în acea perioadă, au determinat, de fiecare dată, readucerea în stadiul de proiect a tuturor inițiativelor.

Între anii 1930-1933 au avut loc discuții între Amiralitatea română, sub președenția regelui Carol al II-lea, și cea britanică pentru construirea unei baze militare navale britanice la Tașaul, alături de una navală și aeriană

⁶⁶ *Ibidem*, p. 172.

⁶⁷ Pompiliu Nicolau, *op. cit.*, p. 159.

⁶⁸ Stoica Lascu, *op. cit.*, p. 36.

⁶⁹ Pompiliu Nicolau, *op. cit.*, p. 154.

⁷⁰ *Ibidem*, pp. 154-155.

românească și a deschiderii unui canal Constanța-Tașaul pentru descongestionarea traficului din bazinul Dunării de Sus.

Problema construirii unei baze navale în România a preocupat statul încă din timpul primului război mondial și imediat după terminarea ostilităților, când s-a pus problema aprovizionării României, ca țară calamitată de război⁷¹. Nicolae Titulescu a susținut realizarea acestui canal și a bazei britanice la nord de Constanța.

Prin destrămarea Austro-Ungariei, România a devenit o țară cu 454 km frontieră maritimă și 621 km frontieră fluvială, stăpânind Dunărea pe ambele maluri pe o lungime de 433 km⁷². Între 1924-1936 s-au exprimat mai multe opinii pentru fixarea locului bazei navale, care din punct de vedere tehnic trebuia să adăpostească flota de război printr-un ancoraj liniștit, o aprovizionare ușoară, reparare rapidă a navelor, disponibilitatea părăsirii rapide a bazei în caz de pericol, asigurarea unei comunicații directe și sigure cu centrele din interiorul țării⁷³.

S-au discutat mai multe ipoteze de plasare a bazei navale: Mangalia, Sutghiol, Techirghiol, lacurile Razelm cu derivațiile Sinoe și Babadag, Sulina, Lacul Tăbăcăria, Sf. Gheorghe și Tașaul, fiind analizate avantajele și dezavantajele fiecărui punct propus pentru construcția portului militar⁷⁴. Și extinderea portului a fost absolut necesară. Calculele au demonstrat că era mult mai avantajos să se construiască un port mixt.

La cererea satului român au fost întocmite două proiecte, în anii 1930-1931. Cel semnat de amiralul Henderson (Sir Reginald Guy Hannam Henderson amiral englez, al treilea lord naval al Amiralității) și von Konyenburg (amiral în Marina Imperială Regală germană) a prevăzut un anteport de 660ha creat între digul de larg (direcția NS, lungimea 3500 m, capul la 11 m adâncime), gura de intrare avea 400 m lărgime. Un canal de 20 m lățime asigură intrarea în port, peste limba de pământ. Baza navală urma să se amenajeze pe malul nordic al lacului, iar pe cel SE portul comercial cu 20 bazine și 20 de moluri, adică 50 km de cheu. Rețeaua de căi ferate urma să se racordeze la linia Medgidia-Babadag, pe valea Casimcei. Pentru legătura imediată cu Dunărea se prevedea construirea canalului Cernavodă-Tașaul, prin Sutghiol⁷⁵.

⁷¹ Ioan Ciupercă, *România în fața recunoașterii unității naționale. Repere*, Editura Universității „Al.I.Cuza”, Iași, 1996, p. 85.

⁷² *** *Istoria militară a poporului român, vol. VI: Evoluția sistemului militar național în anii 1919-1944*, Editura Militară, București, 1989, p. 185.

⁷³ Ioan Malcoci, *Scurtă privire asupra creării unei baze navale la Mangalia sau Sut-Ghiol*, în „Buletinul Marinei”, nr. 2, feb. 1925, p. 24; C. Negru, *Techirghiol-baza navală*, în „Buletinul Marinei”, nr. 3, mar. 1925, pp. 33-35.

⁷⁴ Ion Ciupercă, *op. cit.*, p. 86.

⁷⁵ Constantin Cheramidoglu, *Baza navală de la Tașaul*, în „Poliția”, an X, nr. 501, 10-16 iunie 2000, p. 9.

Al doilea proiect, semnat de P. Watier, fost director al Căilor Navigabile și Porturilor din Franța, a prevăzut un avanpost creat între cele două diguri paralele cu canalul de acces peste limba de nisip, digul de larg ar fi fost de 3 000 m cu direcția S 9 grade E, iar cel de sud de 3 350 m pe direcția VE. Poarta de intrare ar fi avut 370 m lățime la cota -10 m. Baza navală era prevăzută tot pe malul NV al lacului și pe cel SE, portul comercial cu 5 bazine și moluri ar fi însumat 8 500 m. Lacul Gargalâc urma să fie amenajat pentru exportul de produse petroliere. Spre deosebire de primul proiect, căile ferate erau orientate spre S, către linia Mamaia-Constanța. Marele dejavantaj a pornit de la orientarea digurilor, avanpostul fiind expus vânturilor în proporție de 80%. Autorul proiectului nu a socotit necesară legarea portului de Dunăre printr-un canal⁷⁶.

Interesele limitate ale Franței și Marii Britanii în această zonă a Europei, criza economică mondială, au dus la eșuarea proiectului, dar necesitatea unei baze navale a rămas o problemă care trebuia rezolvată. Drept soluție intermediară s-a propus construirea unui bazin de radub (doc uscat), în care navele să poată fi reparate, chiar în portul Constanța, sau a unui doc plutitor, ambele cu capacități mari de ridicare, până la 14 000 de tone⁷⁷.

În 1927, s-au dus tratative cu Germania pentru construirea unui doc plutitor de ridicare de 800 tone, în contul despăgubirilor de război, dar tratativele au eșuat. În 1930 au fost reluate tratativele cu Amiralitatea britanică. La 20 iulie 1930, atașatul naval al României la Londra alcătuia raportul secret nr. 456, însoțit la 20 iulie de un memoriu⁷⁸. Ziarul „Universul” din 28 iulie 1930 a informat cititorii despre construcția unei baze navale naționale pe lacul Tașaul, fundamentată pe studiile și concluziile Serviciului Hidrografic al Marinei Militare Române⁷⁹.

Atașatul militar naval român la Londra, căpitan-comandorul, adjutant onorific, Gheorghe Niculescu, a informat despre o întâlnire pe care a avut-o cu omologul său, amiralul englez Reginald Henderson, al III-lea Lord de Mare. Comandorul român a realizat un studiu al acestor negocieri⁸⁰. În document a descris etapele negocierilor cu partea britanică și implicarea ministrului Richard Franasovici, care se convinsese de necesitatea realizării proiectului. S-a impus o expertiză a costurilor lucrărilor Survey (sinteză/expertiză) în valoare de 80000 lire sterline, din care statul român urma să plătească doar

⁷⁶ *Ibidem*.

⁷⁷ Mircea Teohari, *Necesitatea unui bazin de radub în portul Constanța*, în „Marea Noastră”, IV, nr. 10, 1935, pp. 147-150; Ion Ciupercă, *op. cit.*, p. 88.

⁷⁸ Centrul de Studii și Păstrare a Arhivelor Militare Istorice Pitești, fond Ministerul de Război, Secretariatul General, dosar 1433/1953, f. 120.

⁷⁹ Constantin I. Popa, *op. cit.*, p. 12.

⁸⁰ Centrul de Studii și Păstrare a Arhivelor Militare Istorice Pitești, fond Ministerul de Război, Secretariatul General, dosar 1433/1953ff. 249-273. „Proiectul Tașaul. Poziția tratativelor la Londra, 1 iulie 1953” conținea 14 file și 2 anexe a 8 file.

expertiza preliminară în valoare de 60000 de lire sterline. Surveyul definitiv urma să fie realizat de firmele contractoare⁸¹.

Atașatul naval român a susținut proiectul și a argumentat că viitorul țării noastre era, în majoritate, subordonat problemelor la mare, prin urmare nu trebuia neglijată bunăvoința oferită de Amiralitatea britanică. Acest proiect a avut ca scop intensificare traficului țărilor dunărene cu Orientul, dar și aplanarea diferitelor conflicte ale României cu Comisia Europeană a Dunării. Experții militari britanici au avut în vedere însă, în primul rând, atingerea unor scopuri proprii, de natură strategică.

Amiralitatea britanică era interesată să aibă un punct de plecare și sprijin în Marea Neagră, cu alte cuvinte o stațiune, sau o bază, pentru a putea proceda la rezolvarea unor serii de probleme din zona Mării Negre și Strâmtorilor⁸²; a intenționat să deplaseze traficul mediteranean prin Marea Neagră-România-Europa, a putea urmări și supraveghea activitatea ruso-italiano-americană în Egipt și Indii. Perspectiva canalului Cernavodă-Tașaul a stârnit îngrijorare în unele cancelarii europene.

Atașatul naval român la Londra a comunicat, în raport, că primul lucru pe care i s-a adus la cunoștință de către amiralul Henderson, când a sosit la Amiralitate, a fost că o comisie navală franceză era în drum, sau gata să plece, în România, pentru a discuta proiectul⁸³. Britanicii au știut și de ce erau francezii atât de preocupați. Repercursiunile cele mai grave le-ar fi avut viitorul canal asupra portului francez la Marea Mediterană, Marsilia. Pe acolo se desfășura traficul de mărfuri și pasageri dintre Marea Britanie și India, Mesopotamia, Arabia, Egipt și Turcia. Prin deturnarea acestui trafic, Marsiliei îi mai rămânea doar traficul cu Algerul. Intențiile britanicilor au fost cât se poate de serioase.

Britanicii au cunoscut dificultățile financiare pe care le traversa România în acel moment și au venit cu un pachet financiar, în care era inclusă și Bank of England, pentru a putea asigura finanțarea unei construcții gigantice. Britanicii au estimat costurile viitoarei construcții între 7-10 milioane lire sterline⁸⁴.

⁸¹ Ibidem, f. 252.

⁸² Serviciul Arhive Naționale Istorice Centrale, fond Casa regală, dosar 52/1933, f. 33; Stoica Lascu, *Proiecte românești ale Canalului...*, p. 38; Cornel Țucă, *Canalul Cernavodă-Constanța-Tașaul și Baza Navală Tașaul în negocierile româno-engleze din 1935*", în „Canalul Dunăre-Marea Neagră între istorie, actualitate și perspective, coord. Valentin Ciorbea, Sorin Ovidiu Cupșa, Editura Ex Ponto, Constanța, 2008, p. 70.

⁸³ Ibidem, f. 10; Alin Spânu, *Canalul ratat*, în „Magazin istoric”, an XXXX, nr. 2, feb., 2006, p. 10.

⁸⁴ Alin Spânu, *op.cit.*, p. 11.

⁸⁵ Serviciul Arhive Naționale Istorice Centrale, fond Casa Regală, dosar 527/1933, f.32; apud. Stoica Lascu, *Mărturii documentare...*, p.551.

⁸⁶ Centrul de Studii și Păstrare a Arhivelor Militare Istorice Pitești, fond Ministerul de Război, Secretariatul General, dosar 1433, f. 272; Cornel Țucă, *op. cit.*, p. 70

Pentru a masca adevăratele interese și a nu da prilej de nemulțumire celorlalte state din zonă, britanicii au impus părții române, în negocierile privind procurarea mijloacelor financiare de pe piața Londrei ca „totul să se facă pe baze comerciale, fără aparențe oficiale”⁸⁵. Amiralitatea britanică a făcut și câteva oferte atractive pentru marina militară română: acceptarea, în cadrul Școlii Superioare de Război Naval și Stat Major de la Greenwich, în mod excepțional, a doi comandori sau căpitani comandori români, îmbarcarea pe distrugătoare englezești a unor ofițeri români, pentru instrucția folosirii torpilelor și comanda de distrugător, ofițerii-comandanți și cei ce urmau școala de război putând fi îmbarcați în Flota de Mediterană pe timpul manevrelor generale de la Gibraltar, cu ocazia întâlnirilor periodice anuale cu Flota de Atlantic.

Concluzia ce s-a desprins din raportul atașatului militar român a fost aceea că poziția geografică, topografia lacului Tașaul, a împrejurimilor, poziția sa în centrul Dobrogei și legătura pe care o avea cu Constanța făceau din Tașaul locul ideal pentru atingerea intereselor militare, navale, aeriene, tehnice și meteorologice pentru statul român, canalul Cernavodă-Constanța-Tașaul urmând să rezolve toate problemele din Deltă și să garanteze o ieșire permanentă⁸⁶. Proiectul însă a fost amânat.

În 1936 încă se discuta asupra locului de plasare a bazei navale. Decizia de a plasa baza navală în lacul Tașaul, situat la o distanță de 24 km de Constanța, s-a luat la începutul lucrărilor, în 1938. Lucrările urmau să se termine în trei ani, suprafața portului trebuia să ajungă la 2590 ha, mult mai mare decât a portului Constanța (74 ha).

Lucrarea a fost concepută în trei faze: a) amenajarea anteportului prin construcția digului de nord și de sud; b) tăierea istmului și intrarea în lac printr-un canal navigabil; c) construcția cheurilor și realizarea navigabilității pe întreaga suprafață a lacului. Concomitent trebuia să se realizeze echiparea țărmurilor cu infrastructuri: clădiri, ateliere, comandamente, școli⁸⁷. La 15 august 1939, de Ziua Marinei s-a pus piatra de temelie a noului port, care urma să se numească Carol al II-lea. Noua bază navală urma să îndeplinească nu numai funcții militare, ci și civile. Suprafața bazinului portului comercial a fost proiectată să fie de 130 ha, la care se adăugau 215 ha de platforme, portul trebuia să devină accesibil navelor cu un calaj de până la 10 m⁸⁸. Schimbările politice interne, căderea regimului carlist și venirea la putere a lui Ion Antonescu, au dus la oprirea lucrărilor la baza Tașaul în 1940.

Comentând proiectul de construcție a unei baze navale la Tașaul, inginerul Jean Stoenescu Dunăre și-a exprimat dezacordul cu privire la soluția

⁸⁷ *** , *Construirea bazei navale în Lacul Tașaul*, în „Marea Noastră”, an VIII, nr. 7-8, iul.-aug., 1939, pp. 234-235.

⁸⁸ Ioan Ciupercă, *op. cit.*, p. 90.

adoptată, care prevedea contactul între canal și mare la Tașaul, înlăturând Constanța din proiect⁸⁹. Pentru susținerea părerii sale a argumentat că lacul Tașaul nu ar fi putut fi umplut cu apă din Dunăre deoarece patul lacului ar fi trebuit adâncit cu încă 8 m, ducându-se cu 9,50 m mai jos decât nivelul mării. Dacă prin devierea drumului canalului, cu debușeu în lacul Tașaul, se urmărea legătura mai apropiată între flota de Dunăre și flota de Mare, această lucrare ar fi implicat cheltuieli foarte mari (miliarde de lei), iar lucrarea ar fi fost inutilă, deoarece distanța, dintre Constanța și Tașaul, fiind mică, ea se putea parcurge într-o oră⁹⁰.

Paralel cu constituirea bazei militare maritime, în aceeași perioadă s-a abordat și problema unui canal fluvio-maritim. În acest sens, inginerul hidograf Dumitru Ioanovici a prezentat un proiect al unui canal care ar fi unit Dunărea cu Marea Neagră, pe traseul Cernavodă-Constanța Nord, debușarea canalului fiind între lacurile Tașaul-Mamaia. Canalul a fost prevăzut a avea o lungime de 58 km, o lățime de 70 m și o adâncime navigabilă de 4,5 m⁹¹. Propunerile prezentate de Serviciul Hidrografic al Marinei Militare Române au prezentat avantajele pe care le-ar fi oferit un canal fluvio-maritim construit în Dobrogea. Astfel, necesitatea canalului a fost fundamentată pe importanța acestuia, pentru economie și apărarea țării.

Agriculturii i se redau mari suprafețe de terenuri inundabile, se regularizau căile navigabile fluviale, gurile de vărsare ale Dunării fiind considerate înguste și insuficiente pentru traficul maritim; se dezvoltă piscicultura, s-ar fi amplificat construcțiile hidrotehnice de pe Dunăre ca și comerțul în interiorul țării. Porturile Galați și Brăila și-ar fi dublat importanța economică, iar porturile din amonte (Giurgiu, Oltenița, Călărași) ar fi fost legate de Marea Neagră și Europa centrală. Materialul dragat, transportat cu decovile (cale ferată îngustă, provizorie alocăduită din panouri de șine care se așează direct pe teren) la Midia, ar fi format o peninsulă în scopul protejării coastei din dreptul orașului Constanța, amenințată de un proces de erodare în plină desfășurare. Întărit și fortificat, canalul fluvio-maritim ar fi devenit un puternic aliniament de apărare națională, s-ar fi asigurat legătura directă și sigură a flotilei fluviale cu flota maritimă. De asemenea lacurile Mamaia și Tașaul s-ar fi transformat în adevărate baze navale, în caz de pericol, flota militară maritimă putându-se retrage spre Dunăre, direct prin canal⁹².

Comparativ cu cheltuielile destinate pentru îndiguirea Dunării, s-a considerat că cele destinate pentru construirea canalului fluvio-maritim ar fi

⁸⁹ Jean Stoenescu-Dunăre, *Canalul navigabil de la Dunăre la Mare (Cernavodă-Constanța) și perspectiva unei Baze Navale la lacul Tașaul*, în „Analele Dobrogei”, an XI, 5 dec.1930, pp. 175-180.

⁹⁰ *Ibidem*, p. 179.

⁹¹ Constantin I. Popa, *op. cit.*, p. 13.

⁹² *Ibidem*, pp. 13-14.

fost mai mici și s-ar fi amortizat prin marile avantaje oferite navigației, pescuitului și agriculturii.

În anul 1930, s-a propus executarea unui canal de deviere a brațului Sulina, care punea puțin în amonte de oraș spre mare și se termina la 5-7 km spre sud de actuala gură. Astfel, brațul Sulina ar fi devenit perfect calibrat pentru nave cu pescajul până la 10 m și s-ar fi menținut la adâncimi ce nu necesitau lucrări de dragaj.

Pentru brațul Sf. Gheorghe s-a propus tăierea unui canal peste bara de la gură, cu adâncimi de 4,5-5,0 m, care să asigure, în special, navigația navelor militare. Canalul a fost proiectat cu o lățime de 80 m și o înclinare a malurilor de 1/5, necesitând dragaje de adâncire în volum de 500000 m.c (o campanie de șapte luni cu o medie zilnică de 5000 m.c)⁹³.

În general, amenajarea brațului Sf. Gheorghe pentru navigația navelor maritime, analizată de experți din Franța, Germania, Anglia și România, ca o variantă a canalului, nu a avut o largă accepțiune, fiind considerată dezavantajoasă: termenul de proiectare cca. 3-4 ani, termenii de execuție 10-15 ani și cheltuielile de construcție mult mai mari⁹⁴.

În 1931, un alt proiect, al inginerului român Gheorghe Vasilescu, a susținut transformarea brațului Sulina în canal maritim, soluție pe care, spunea autorul, Consiliul Superior Tehnic român a găsit-o „tehniceste admisibilă”⁹⁵. Pentru perioada interbelică s-au înscris alte două proiecte ambițioase. Unul a fost legat de extinderea posibilităților de cooperare economică dintre țările europene, susținut de România și Polonia, și a constatat în construirea unui canal de navigație, care să lege Marea Baltică de Marea Neagră folosindu-se cursurile râurilor Vistula-Prut și al fluviului Dunărea⁹⁶. Acest proiect a făcut parte dintr-un plan polon mai larg care urmărea legarea, prin căi de comunicații, inclusiv căi ferate, a Mării Baltice de Marea Egee, prin România, Bulgaria și Grecia sau de Marea Adriatică, prin România și Iugoslavia (inclusiv prin construirea de poduri peste Dunăre)⁹⁷. Polonezii au urmărit, în primul rând, interese strategice și militare, apoi pe cele economice, politice și diplomatice⁹⁸.

⁹³ *Ibidem*, p. 15.

⁹⁴ *Ibidem*, p. 16.

⁹⁵ Gheorghe Vasilescu, *Asigurarea navigabilității gurilor Dunării prin transformarea brațului Sulina în canal maritim*, în „Buletinul A.G.I.R”, an XVI, nr. 11, 1934, pp. 282-288.

⁹⁶ I. Damaschin, *Proiecte danubiene de anvergură din perioada interbelică: Canalul Marea Baltică-Marea Neagră și Canalul Rusciuk-Varna*, în „Anuarul Muzeului Marinei Române”, tom VII, 2005, p. 209.

⁹⁷ Florin Anghel, *Un model strategic româno-polon: Canalul Marea Baltică-Marea Neagră în perioada interbelică*, în „Revista istorică. Serie nouă”, tom 7, iul.-aug. 1996, p. 586.

⁹⁸ Axa Baltica-Marea Neagră a fost o idee născută sub influența ministrului de externe polonez Josef Beck, ideolog al unei „a treia forțe” în Europa, constituită din statele situate în spațiul dintre Germania și U.R.S.S., în Florin Anghel, *op. cit.*, p. 582.

Românii au vizat și ei interese strategice, deoarece alianța cu Varșovia era primordială, dar au urmărit și o ieșire mai lesnicioasă spre statele baltice, Scandinavia, Germania de Nord și Polonia baltică. Canalul Marea Baltică-Marea Neagră ar fi favorizat tranzitul dinspre cele două state spre statele baltice și scandinave (pentru România) și spre Balcani și Orient (pentru Polonia). Polonia a fost interesată în asigurarea unei zone libere la Dunărea maritimă care să-i faciliteze accesul rapid la Marea Neagră, portul Galați fiind cel care a atras atenția specialiștilor polonezi⁹⁹.

Problema realizării unei legături comerciale, între Marea Baltică și Marea Neagră, a fost mult mai veche. Încă din sec. XVIII s-a conturat ideea necesității unui canal între Vistula și Nistru. Guvernul austriac începuse în 1912, în zona Cracoviei, elaborarea unui proiect de canal Viena-Oder-Vistula-San-Nistru. Prăbușirea Austro-Ungariei a schimbat datele problemei dar semnificativ a fost faptul că în 1921, cu prilejul semnării tratatului comercial polono-român, inginerul A. Konopka a propus realizarea legăturii Vistula-Prut.

Angajamentul, ca o comisie bilaterală de experți să cerceteze această conexiune între Marea Baltică și Marea Neagră, n-a fost respectat de partea română. Între anii 1934-1935 s-au adunat datele tehnice necesare privind acest sistem de canale și amenajări cuprinzând sectorul polonez (1105 km) și unul românesc (810 km). Costul lucrărilor a fost estimat la 500 milioane zloți¹⁰⁰.

Primele proiecte au avut în vedere argumente economico - politice și strategico - militare. Alfred Konopka, inginer șef în Ministerul Lucrărilor Publice, a elaborat primul proiect pentru acest canal propunând pentru el trei drumuri fluviale: primul, pe cursul Vistula-Bug-Pripet-Nipru, cu o lungime de 2160 km, al doilea, pe Vistula și San, cu legătură Przemyśl-Nistru, cu o lungime de 2070 km și al treilea, pe Vistula-Nistru-Prut-Dunăre, în zona Reni, cu o lungime de 1560 km¹⁰¹.

Cu ocazia ședinței de la Galați, din mai 1926, de constituire a Asociației Presei Polono-Române s-au emis alte două ipoteze: dublarea liniei de cale ferată românească Grigore Ghica Vodă-Mărășești-Galați, susținută de președintele delegației, ministrul Tadeusz Gabrowski și a doua, dublarea căii ferate București-Varșovia și inițierea lucrărilor la un sistem paralel de comunicații pe apă, pe Vistula, San, Nistru, Prut și Dunăre¹⁰².

Un alt proiect, care a reluat planul Matakiewicz elaborat în 1927, a analizat detaliat situația geografică dintre Schiewenhorst, la Baltica, și Sulina, la Marea Neagră, pe o distanță de 1 894 km. Canalul trebuia realizat în opt părți principale: 1) Vistula, între Schiewenhorst și confluența Sanului, 650 km; 2) canalizarea Sanului până la confluența Wisznei, 137,7 km; 3) canalul San-

⁹⁹ *Ibidem*, p. 585.

¹⁰⁰ *** *Proiecte ale Canalului Marea Neagră-Marea Nordului*, în „Marea Noastră”, an IV, nr. 9, 1935, pp. 134-135.

¹⁰¹ Florin Anghel, *op.cit.*, p.586.

¹⁰² *Ibidem*, pp. 586-587.

Nistru, 110 km; 4) canalizarea Nistrului de la Rozwadowa la Zaleszczyk, 269,6 km; 5) canalul Nistru-Prut, 44, 4 km; 6) canalizarea Prutului de la Cernăuți până la Sculeni, 288 km; 7) Prutul, liber de la Sculeni până la vărsare în Dunăre, 260 km; 8) Dunărea, de la vărsarea Prutului până la Sulina, 134 km¹⁰³. Problema acestui canal a fost susținută, în egală măsură și de partea română, până la cele mai înalte niveluri ale guvernării. Profesorul universitar Constantin C. Giurăscu, rezident regal al ținutului Dunării de Jos, a afirmat la instalarea sa în funcție: „Voi stărui pe lângă domnul ministru al Comunicațiilor să acorde toată sollicitudinea sa operei de mare importanță, care este navigabilitatea Prutului. Acest râu poate deveni, mai bine decât Nistrul, o arteră internațională, care să stabilească legătura între Marea Neagră și Marea Baltică; poate deveni, în același timp, un mijloc puternic de a da o nouă viață economică Moldovei, pe toată lungimea ei de la Cernăuți la Galați”¹⁰⁴. Camera de Comerț din Galați a realizat un memoriu în care a analizat potențialul navigabil al Prutului.

Un proiect românesc al acestui canal a aparținut inginerului Alexandru Davidescu care a stabilit traseul astfel: sectorul Horodeca-Cernăuți-Ripiceni cu cinci ecluze și amenajările necesare (150 km), sectorul Ripiceni-Galați cu șase baraje-ecluze (350 km), sectorul de la Galați-Dunăvăț-Marea Neagră (177 km) care ar fi urmat cursul natural al Dunării, pe brațul Sf. Gheorghe. Din acest braț urma să se construiască un canal lateral prin lacurile Razelm, Gorovița și Sinoe până la Capul Midia¹⁰⁵. Proiectul inginerului român a vrut să pună în valoare zona strategică Capul Midia-Tașaul, la nord de Constanța.

Proiectul acestui canal a interesat și țările baltice deoarece ar fi folosit apele multor râuri constituind o linie dreaptă Varșovia-Lemberg-Cernăuți, scurtând cu 6-7 mii de km legătura dintre statele baltice, prin țările din Bazinul Mării Negre și Orientul Apropiat și ar fi devenit o lucrare economică de contrabalansare a influenței canalului Rhin-Main-Dunăre.

Problema canalului, a posibilităților sale de realizare și a avantajelor acestuia a fost dezbătută și în cadrul unei reuniuni a rezidenților regali din ținuturile afectate în mod direct: Suceava, Prut, Nistru, Dunărea de Jos. Au fost evidențiate și implicații de ordin militar-strategic și beneficiile aduse de realizarea unui canal Vistula-Prut-Dunăre. La nivelul celor două guverne român și polonez, problema canalului a fost dezbătută cu ocazia vizitei ministrului de externe român, Grigore Gafencu, la Varșovia. Izbucnirea celui de al doilea război mondial a amânat *sine die* problema canalului.

Cel de al doilea proiect, legat de Dunăre, din perioada interbelică, l-a constituit canalul Ruse-Varna supranumit și „Suezul Balcanilor”¹⁰⁶. Proiectul a

¹⁰³ *Ibidem*, p. 587.

¹⁰⁴ C. C. Giurăscu, *Cuvântare la instalarea ca rezident regal al ținutului Dunării de Jos, în „Marea Noastră”, an VIII, nr. 4, apr. 1939.*

¹⁰⁵ Florin Anghel, *op. cit.*, p. 588.

¹⁰⁶ I. Damaschin, *op. cit.*, p. 211.

fost susținut de Bulgaria, cu interes și din partea Germaniei. Pretextul acesteia a fost protecția Deltei și regularizarea cursului Dunării. Motivul real, a fost acela că Germania se pregătea de un război, spre răsărit, cu Uniunea Sovietică, iar petrolul caspic, miza principală, putea fi ușor transportat pe Dunăre pe ruta Varna-Rusciuk și apoi în sus pe Dunăre spre Germania. Realizarea acestui proiect ar fi afectat serios interesele economice ale României. Izbucnirea războiului a dus la abandonarea proiectului.

În octombrie 1932 a fost instituită o comisie națională pentru studierea posibilităților de realizare a unei ieșiri sigure la mare, ținându-se seama de propunerile anterioare și, în special, de proiectul propus de specialiștii hidrografi din cadrul Serviciului Hidografic al Marinei Militare Române. Această comisie trebuia să asigure colaborarea tuturor instituțiilor care executau cercetări la mare și fluviu: Serviciul Hidografic al Marinei Militare, Serviciul Hidraulic al Ministerului Construcțiilor, Serviciul Hidografic al Ministerului Domeniilor și Serviciul Geografic al Armatei¹⁰⁷.

„Comisia Națională pentru ieșirea la Mare”, întocmită din ordinul ministrului Căteșescu, a fost formată din comandantul Marinei Militare, șeful de stat major al Marinei Militare, șeful Serviciului Hidografic al Marinei Militare, delegatul Ministerului Comunicațiilor, delegatul Serviciului Geografic al Armatei, delegatul Ministerului Construcțiilor, delegatul Comisiei Europene a Dunării și savantul dr. Grigore Antipa. S-au analizat două categorii de soluții: ieșirea la mare prin canale maritime sau ecluzate și ieșirea la mare prin curent liber.

Unele dintre proiectele propuse au prezentat soluții avantajoase. Dintre aceste s-a înscris proiectul inginerului Gheorghe Popescu, de amenajare a brațului Sf. Gheorghe cu un canal de derivație închis în ecluze, care ar fi început de la gura Canalului Regele Carol și s-ar fi deschis într-un punct al coastei. Avantajul ar fi fost soluționarea definitivă a problemei¹⁰⁸. Un alt proiect viabil tehnic, dar imposibil de realizat financiar a fost cel al inginerului Davidescu. Acest proiect a prevăzut amenajarea brațului Sf. Gheorghe pentru 28 picioare adâncime, cu o derivație de canal maritim lung de 70-80 km și 12 m adâncime ce ar fi început cam din punctul Dunavăț prin Razelm, Smeica, la mare. În punctul de începere a canalului de derivație au fost prevăzute bazine și instalații pentru oprirea nămolului, iernarea navelor, o ecluză pentru trecerea navelor¹⁰⁹.

Un alt proiect realizabil a fost cel al inginerului Grigore Vasilescu care a prevăzut amenajarea brațului Sulina în canal maritim pentru 28 picioare adâncime, cu un canal de derivație în amonte de Sulina și până unde se terminau gurile Sulina și Sf. Gheorghe. Altele au suportat critici dure din

¹⁰⁷ Constantin I. Popa, *op. cit.*, p. 14.

¹⁰⁸ *** *Problema viitoare noastre ieșiri la mare*, în „Marea Noastră”, an III, nr. 12, dec. 1934, p. 245.

¹⁰⁹ *Ibidem*.

partea Comisiei atât din punct de vedere tehnic, dar și militar. Astfel proiectul inginerului Vardala a prevăzut, greșit, ameliorarea brațului Sulina prin sporirea debitului cu 30-40%, dar tocmai această sporire a debitului, a fost una din cauzele îngreunării navigației pe acest braț. Tot inginerului Vardala i s-au adus critici la alte două proiecte ce au propus ieșirea la mare, prin curent liber.

Proiectul inginerului Nicolae Georgescu, de amenajare a brațului Chilia prin curent liber la 28 de picioare adâncime, cu ieșire la mare prin canalul Oceacov, a primit critici atât din punct de vedere tehnic cât și militar¹¹⁰. Concluziile, la care a ajuns comisia, au impus construirea unui canal maritim, dar posibilitățile tehnico-economice de care se dispunea nu au favorizat realizarea acestei variante.

Totodată nici conjunctura politico-militară nu era favorabilă, pentru declanșarea unei lucrări de asemenea anvergură. Cu toate acestea, problema nu a fost abandonată, fiind periodic examinată de comisie, până în anul 1935. În martie 1937 s-a inițiat o reevaluare a proiectelor și studiilor prezentate în perioada anilor 1930-1935 privind amenajarea unui port maritim (militar și comercial). S-au analizat două variante de construcție: cu forțe interne și cu aportul unor firme străine. Concluzia finală, deși favorabilă construirii portului maritim, nu a fost realizată deoarece posibilitățile interne nu erau suficiente, iar ofertele firmelor străine au fost neavantajoase pentru țară¹¹¹.

Spre sfârșitul anilor '30, ca urmare a faptului că interesul pentru îmbunătățirea căilor de comunicație a crescut, Ministerul Lucrărilor Publice și Comunicațiilor a început efectuarea unor studii preliminare pe traseul Văii Carasu. Aceste studii au avut în vedere faptul că acest canal constituia o soluție pentru ieșirea la mare, care să dubleze pe cea de la guri, nu să o înlocuiască.

În 1938 comandorul român, Alexandru Dumitrescu, a prezentat un istoric al ideilor și proiectelor unui canal pe valea Carasu, începând cu misiunea ofițerului german von Vinke, continuând cu încercarea englezilor și francezilor de a tăia, în timpul războiului Crimeei, un canal, atunci când gurile Dunării au fost blocate de ruși. A prezentat proiectul maghiar din 1917, proiectul lui Jean Stoenescu-Dunăre și studiul inginerului Laurențiu Erbiceanu¹¹². A arătat interesul pe care marina română l-a avut pentru realizarea acestui canal: „Pe noi marinarii ne interesează canalul nu numai din punct de vedere comercial ci și din punct de vedere strategic și tactic. El trebuie să debaraseze neapărat în portul ales ca bază navală”¹¹³. În final a prezentat avantajele canalului Cernavodă-Constanța și o hartă a proiectatului

¹¹⁰ *Ibidem*, p. 246.

¹¹¹ Constantin I. Popa, *op. cit.*, p. 15.

¹¹² Alexandru Dumitrescu, *Canalul Cernavodă-Marea Neagră*, în „Revista Aeronauticii și Marinei”, an XII, sep. 1938, pp. 78-95.

¹¹³ *Ibidem*, p. 85.

canal (Anexa nr. 13): „va scurta traiectul pe Dunăre la Mare prin Sulina cu 400 km economisind timp și cheltuieli, Brăila și Galați rămânând la fel de importante ca și până atunci, canalul va fi o mândrie națională, canalul va lua un mic debit de apă din Dunăre având ecluze cu deversor. Curentul apei e foarte mic, aproape imperceptibil. Apa fiind sărată nu va îngheța iarna ușor menținând navigația până la Cernavodă. Neavând scurgere în mare nu va împotmoli gura de vărsare, se va da de lucru șomerilor și țăranilor, canalul va forma o linie strategică și tactică de apărare, constituind un obstacol de trecere și înlesnind navigația navelor de mare și Dunăre, hidroavioanele vor putea ameriza în bază și pe canal, s-ar putea săpa lateral, în malurile canalului, în podișul înalt în apropiere de Tașaul, hrube pentru adăpostul hidroavioanelor de rezervă și chiar unităților mici navale, dacă s-ar săpa și un tunel el ar putea fi un adăpost bun navelor și eventual hidroavioanelor, odată cu tăierea canalului se va putea tranșa aducera apei de la Dunăre la toate orașele prin canalizări sistematice până la Tașaul, se vor asana bălțile transformându-le în terenuri agricole, se va încuraja turismul și sporturile pe apă, legând capitala țării și principalele orașe cu marea”¹¹⁴. Autorul și-a încheiat articolul astfel: „E un ideal național care trebuie amintit până la realizare.”

Inginerul Ovidiu Cotovu¹¹⁵, subdirector al Direcției de studiu P.C.A, a întocmit, între anii 1939-1940, un studiu pentru extinderea portului Constanța¹¹⁶. Noutatea proiectului consta în faptul că autorul a legat dezvoltarea portului de debușarea viitorului canal Cernavodă-Constanța, ceea ce a impus soluții deosebite de proiectare și amenajare¹¹⁷.

Acest canal constituia, în opinia inginerului Cotovu, o soluție pentru ieșirea la mare, care să dubleze pe cea de la gurile Dunării¹¹⁸.

În 1938, un fost președinte al Camerei de Comerț și Industrie Constanța, căpitanul în rezervă Nicolae Ștefan, a susținut stringenta necesitate a construirii canalului, adăugând: „Folosind mâna de lucru a armatei, premilitarilor, reducem la jumătate sarcina financiară”¹¹⁹.

¹¹⁴ *Ibidem*, pp. 93-94.

¹¹⁵ Ovidiu Cotovu (1895-1993) a absolvit Școala Politehnică din București, secția Construcții. A lucrat în portul Constanța din 1931, contribuind la multe lucrări de modernizare a portului, în *** *Dicționar de personalități dobrogene*, vol. I, Matematică, fizică, chimie, biologie, botanică, zoologie, medicină, tehnică, etnografie, științe economice, lingvistică, istorie, geografie, geologie, meteorologie”, Editura Ex Ponto, Constanța 2004, p. 103.

¹¹⁶ Marian Moșneagu, *Contribuția fraților Cotovu la dezvoltarea infrastructurii porturilor maritime românești*, în „Analele Dobrogei”, Serie nouă, an IX, Constanța, 2006-2008, pp. 161-171.

¹¹⁷ Valentin Ciorbea, *op. cit.*, p. 97.

¹¹⁸ Virgil Cotovu, *Căile navigabile din România*, în „Buletinul A.G.I.R”, an XXV, nr. 7, 1943, p. 2.

¹¹⁹ Nicolae Ștefan, *Canalul Carasu-Cernavodă-Constanța*, în „Dobrogea Economică. Buletin al Camerei de Comerț și Industrie Constanța”, an XLII, nr. 94, 1 aug. 1938, p. 5.

O altă soluție a fost avansată de către dr. Păcuraru, fost prefect al județului Caliacra, și anume unirea Dunării cu Marea Neagră, prin sudul Dobrogei, pe traseul Popina-Ecrene-Balcic, avându-se în vedere avantajele economice și cele sociale pentru regiunea parcursă de ipoteticul canal¹²⁰.

A mai circulat și o altă variantă a traseului canalului pe linia Cadichioi (azi, sat Coroana-Balagea (azi, Stojer)-Ecrane (azi, sat Kranevo) sau pe traseul Bugeac-Bazargic (azi, orașul Dobrici)-Balagea (Stojer)-Ecrene (Kranevo)¹²¹. Această soluție a făcut parte dintr-un studiu, ordonat de ministrul Apărării Naționale, generalul de corp de armată Ilcușu, generalului de divizie adjutant Grigorescu, în toamna anului 1939, privind posibilitatea realizării unui canal de la Dunăre la Mare, care să treacă pe la sud de Dobrogea. Acest canal trebuia să fie un deversor pentru apele provenite din inundații, să aibă un rol de irigator pentru regiune și să preia navigația până la Mare. La acest studiu au participat mai mulți ingineri. Inginerul Henri Theodoru, profesor de construcții la Școala Politehnică din București, a apreciat că nu era necesară o astfel de construcție, decât dacă ar fi servit unor scopuri interioare: navigație, irigații, alimentare cu apă. Inginerul Cristea Mateescu, profesor la aceeași școală, a tras concluzia că această idee trebuie abandonată, iar inginerul Grigore Vasilescu, profesor de navigație în cadrul aceleiași instituții de învățământ a considerat irealizabil un canal de-a lungul frontierei bulgaro-române. Inginerul M. Gheorghiu, șef al Serviciului Administrației Funciare al Ministerului Domeniilor și Agriculturii¹²² a recomandat separarea ideii de construire a unui canal, care să servească la alimentare cu apă, de aceea a unui canal de navigație sau de interes militar¹²³.

Studiul a trasat două rute pentru traseul canalului: Cadighioi (azi, sat Coroana)-Balagea (azi, Stojer)-Ecrene (azi, sat Kranevo), cu o lungime de 138 300 m și Bugeac-Bazargi (Dobrici)-Balagea (Stojer)-Ecrene (Kranevo), cu o lungime de 128 400 km, urmând cursul văii naturale, fiind mai avantajoasă și mai scurtă. Analizând costurile ridicate, pentru realizarea unui canal, care să străbată Dobrogea și să ajungă la Mare, proiectul a fost găsit scump (600 miliarde lei) și, în final, a fost abandonat.

În anii 1938 și 1940 Administrația Comercială a Porturilor și Căilor de Comunicații pe Apă, folosind datele studiilor anterioare și lucrările executate de serviciile hidrografice ale marinei române, a propus un proiect de canal pe traseul Cernavodă-Lacul Tașaul, cu o lungime de 62 km care urma, până la

¹²⁰ I. Păcuraru, *În jurul Canalului dintre Dunăre și Marea Neagră*, în „Curentul”, an XI, nr. 3871, 10 nov.1938, p. 8.

¹²¹ Cornel Carp, Cornel Țucă, Ionel Burlacu, *Un canal Hypothetique au sud de Dobrogea*, în „Romanian Naval Museum Yearbook, an VII, 2004, pp. 189-191.

¹²² *Ibidem*, p. 190.

¹²³ *Ibidem*, pp. 190-192.

Basarabi, Valea Carasu, iar de la Basarabi se îndrepta pe un traseu ce includea și tunelul de 9 km ce urma să traverseze colinele dobrogene¹²⁴.

Canalul a fost prevăzut cu două ecluze, la Cernavodă și la intrarea în tunel, avea o secțiune trapezoidală cu lățimea la fund de 20 m și o adâncime navigabilă de 3,5 m. Valoarea estimativă a construcției a fost de 6,5 miliarde lei, iar timpul necesar pentru construcții a fost apreciat a fi de 8 ani. Necesitatea canalului a fost motivată prin stringente nevoi economice și militare¹²⁵. Conjunctura politico-militară premergătoare celui de-al doilea război mondial a oprit avansarea proiectului spre aprobare de către organele abilitate.

Deoarece mijloacele financiare și materiale depășeau posibilitățile statului roman, de construire a unei căi navigabile între Dunăre și Marea Neagră, cercurile constănțene au oferit, în anul 1939, o soluție mai practică, asanarea Văii Carasu până la Basarabi printr-un canal de drenaj conceput modest și ușor de realizat cu efortul locuitorilor din regiune.

Un proiect strict ingineresc a aparținut și mareșalului Ion Antonescu. În 1940 acesta a preconizat să realizeze acest proiect, cu sprijinul financiar și tehnic al Germaniei, noul terminal urmând să lege Marea Neagră de Marea Nordului¹²⁶.

Toate proiectele de canal fluvio-maritim prezentate în perioada antebelică s-au axat pe același traseu, cu variante de construcție apropiate, din punct de vedere al tehnicilor de realizare și cheltuielilor materiale. Proiectul prezentat, pe baza studiilor Serviciului Hidrografic al Marinei Militare, a cuprins o analiză a tuturor factorilor economici și militari, care impuneau construirea canalului și a implicațiilor realizării acestei deosebit de importante lucrări. S-a accentuat pe importanța canalului pentru legarea Mării Negre cu Dunărea, dar și cu alte fluvii și canale din Europa, combătând părerea greșită că un astfel de canal ar fi redus importanța porturilor fluviale Brăila și Galați.

Poziția geografică a României în sud-estul Europei, pe cursul inferior al Dunării și pe litoralul vestic al Mării Negre, a favorizat dezvoltarea transporturilor fluviale și maritime. Beneficiind de 1 075 km (45 %) din lungimea navigabilă a Dunării, din care 170 km sector fluvio-maritim, România ocupă o poziție importantă între țările riverane.

De-a lungul secolelor Dunărea a avut o influență importantă pentru dezvoltarea economică a țărilor riverane și a legăturilor pe apă dintre acestea. În diferite etape ale istoriei, pentru creșterea potențialului navigabil al fluviului, au fost construite diferite canale de legătură care au avut un efect benefic pentru statele europene și mai ales pentru cele care le-au construit.

¹²⁴ *** *Lucrările pentru construirea portului Tașaul*, în „Dobrogea jună”, an XXXIV, nr. 30-31, 27 ian. 1938, p. 1.

¹²⁵ Constantin I. Popa, *op. cit.*, p. 15.

¹²⁶ *** *Canalul Dunăre-Marea Neagră: gulagul românesc*, în „Ziua”, an III, nr. 99 (25 mar. 2000) (Supliment Dosare ultrasecrete), p. 3.

Modificările geopolitice, care au urmat sfârșitului primului război mondial, au influențat decisiv schimbări în structura de securitate europene, prin crearea unor noi sisteme de alianță regională sau bilaterale. Inițierea și dezvoltarea acestor relații au avut în vedere nu numai aspectul politico-militar, ci și factorul economic.

Spațiul Mării Negre și cel dobrogean au reprezentat un teren de proiecte și ambiții de dezvoltare. S-a urmărit ridicarea materială a zonei și sporirea gradului de integrare a regiunii la valorile țării.

Problema realizării canalului Dunăre-Marea Neagră a preocupat categorii diferite de oameni: ingineri, politicieni, economiști, ziariști, toate proiectele arătând importanța realizării unei astfel de lucrări pentru toată țara și mai ales pentru regiunea Dobrogea.

Lipsa capitalului, a resurselor tehnice au fost cauzele esențiale pentru care, toate aceste opinii au rămas la stadiul de proiect. Pentru perioada interbelică, autoritățile române au căutat soluții viabile pentru construirea canalului Dunăre-Marea Neagră. Astfel s-au înscris două proiecte: cel al inginerului Jean Stoenescu-Dunăre ale cărui studii, din 1922, sunt indispensabile înțelegerii preocupărilor pe linia proiectării și realizării canalului și cel al inginerilor timișoreni Aurel Bărglăzan și Octavian Smigelschi, din 1926.

Prin intrarea în atenția amiralității britanice a litoralului dobrogean, în anii '30, pentru construirea unei baze militare navale, a unui port comercial pe lacul Tașaul și a unui canal pe traseul Cernavodă-Tașaul, a crescut valoarea strategică a acestuia, în contextul regional european.

România a înțeles importanța Dunării, din perspectivă economică și politică, și a încercat să facă totul pentru modernizarea navigației pe fluviu. Astfel în 1923, în cadrul unei conferințe, geograful G. Vîlsan, a vorbit de fluviu ca „un golf adânc al mării în cuprinsul pământului, un golf al Mării Negre până în inima Europei”¹²⁷. Deși ideea construirii canalului a fost foarte veche, ea nu se putea materializa decât în condițiile unei economii puternice, cu o tehnică avansată, cu proiecte bine elaborate științific. Însă, lipsa capitalului și a resurselor tehnice, au fost cauzele esențiale, pentru care toate aceste opinii și proiecte au rămas la stadiul de propuneri și proiecte.

INTERWAR PROJECTS TO SOLVE THE PROBLEM OF A NEW OUTLET TO THE SEA (1918-1940)

Abstract: The issue of creating a new landlocked at the Black Sea and linking the river transport system of the Danube with the port of

¹²⁷ Marcu Botzan, *Începuturile hidrotehnicii pe teritoriul României*, Editura Tehnică, București, 1989 p. 125.

Constanta, were discussed after the annexation of Basarabia to Tsarist Russia in 1812 and especially after the Russo-Turkish war of 1828-1829 when Russia occupied the whole Danube Delta taking the control of it.

The Canal was used as a means of pressure on tsarist government to induce him to give up its monopoly possession obtained by the Danube Delta and to persuade it to agree to liberalize international navigation on the river. After the War of Independence and the reunification of Dobrudja to Romania, the problem of constructing a canal between the Danube and Black Sea, was resumed. It acquired a national character, this time presenting another framework and totally different assumptions: economically and politically development of the country.

In the interwar period there were several projects developed by Romanian engineers, economists, press from Dobrudja, Constanta Hall. 1923 was the year with most positions on the need and build of a canal linking the Danube to the Black Sea. The press form Dobrogea proved to be an ardent propagating of the construction of a waterway between the Danube and the sea, on the route Cernavoda - Constanta. For the interwar period Romanian authorities have searched solutions for building the Danube-Black Sea Canal. One of the engineer Jean Stoenescu-Dunăre in 1922 and that of the engineers Aurel Barglazan and Octavian Smigelschi from Timisoara, in 1926. Although the idea of building the canal was very old, that preoccupied different categories of people: engineers, politicians, economists, journalists, all projects showing the importance of such work for the whole country and especially for the Dobrudja region, back of the capital and technical resources, have determined that these views and projects remain at the initial stage.

Keywords: Danube-Black Sea Canal, projects, interwar period, Jean Stoenescu-Dunăre.