

## Răspuns la articolul „Asupra Gurilor Dunărei”

de D-l Inginer Victor V. Stoica

NICOLAE I. GEORGESCU

Inginer Șef

Articolul de mai sus al d-lui inginer V. Stoica, referindu-se la studiul făcut de subsemnatul și publicat în No. 7—8 al Buletinului Societății Politecnice 1920, sub titlul: „*Asupra mijlocului cel mai bun pentru a ameliora eșirea în Mare la gura Sulina*”, onor. Redacțiunea acestui Buletin a binevoit a mi-l pune în vedere.

În articolul său d-l Stoica vrea să arate mai întâi că soluția propusă de mine în studiul meu, de a ameliora comunicația între Dunăre și Mare la gura Sulina, numai prin dragaj „este un paleativ” și „nu este un sistem rațional”. După aceea, afirmând că brațul și gura Sulina au adâncimi insuficiente chiar pentru navigațiunea actuală, propune părăsirea lor și indică brațul Sf. Gheorghe, ca fiind acel care trebuie ameliorat pentru viitor.

Ca un principal argument pentru a arăta că menținerea unui canal navigabil numai prin dragaj, cum propun eu pentru gura Sulina „*nu este un sistem rațional*”, d-l V. Stoica afirmă textual următoarele:

„Ultimul congres de Navigațiune din 1912, dela Fildelfia, a fost foarte edificator în această privință; ni-

„meni nu a admis menținerea unui șenal numai prin dragaj“ (rapoartele lui *Engels, Sympher, Timonof*, etc.).

La această afirmație categorică răspund următoarele:

1) Discuțiile urmate în secțiunea întâia de navigație interioară a acestui congres de navigație, la care s'au prezentat rapoartele citate, cu ocaziunea examinării primei chestiuni pusă în dezbatere: „*Ameliorarea râurilor prin regulări, prin dragaje sau prin rezervoare*“... nu s'a referit la secțiunile fluvijlor care pun în comunicație un port interior cu Marea (cum este cazul tratat de mine), acestea fiind de domeniul navigației maritime. (Vezi *Compte Rendu des Travaux du XII-e Congrès, édition de l'association internationale des congrès de navigation*, pagina 206, cuvântarea ținută de *Bouvaist*).

2) Cercetând cu atenție discuțiile urmate în ședințele congresului, se vede că chiar pentru cursul râurilor, nici unul din specialiștii citați de d-l V. Stoica nu s'au pronunțat categoric, cum spune d-sa, în contra sistemului de a menține navigabilitatea numai prin dragaj.

*Engels*, în cuvântarea sa (pg. 210, opul citat), afirmă categoric între altele următoarele: „...Când râurile sunt destul de puternice și largi încât trebuie să se renunțe la orice încercare de regulare — cum cum este cazul Dunării, — rămâne ca singur mijloc de ameliorare, acela al dragajelor“...

*Germelmann*, care a vorbit ca reprezentant al Germaniei, pentru că *Sympher* nu a putut lua parte la congres, spune (pag. 202, opul citat) „...Am ajuns la acest rezultat „că nu trebuie să facem uzaj de canalizație, fie că este făcută cu ajutorul dragajului, sau prin stabilire de lucrări în cursul apei, sau.... decât atunci când prin lucrări de regulare nu se ajunge să se amelioreze râul“. Deci nici inginerii germani nu sunt cu totul contra dragajului.

*Timonof* în cuvântarea sa spune textual (pag. 106, opul citat): „Fluviile cu pantă slabă, curgând în albie cu malurile puțin ridicate — cum este cazul Dunării, — se comportă foarte rău la canalizații și dragajele dau aici rezultate foarte sigure“... De altfel *Timonoff* este cunos-

cut în lumea congresiştilor ca acel care dă mare preferință sistemului prin dragaje.

3) Concluziunile adoptate de Congresul XII de navigație, care reprezintă quintesența discuțiunilor urmate, relativ la prima chestiune discutată, (vezi pag. 404, opul citat), prevede:

a) Absența unei metode generale, deci admite și dragajele ca un sistem de întrebuițat;

b) Imposibilitatea de a stabili mai dinnainte reguli fixe, care să indice apriori metoda care trebuie preferată pentru un caz dat;

c) Necesitatea de studii.

Rezultă îndeajuns deci, că afirmația de mai sus a d-lui V. Stoica este lipsită de temei. I se mai poate încă opune și faptul că de aproape 10 ani, de când curentul eșit dintre digurile dela gura Sulina a început să nu mai aibă influență apreciabilă asupra depunerilor de acolo, canalul de eșire în Mare, de bine sau de rău, a fost menținut numai prin dragaj.

Țin de asemenea să se observe că nu am fost înțeles bine de d-l Stoica, căci eu nu am afirmat că menținerea gurei Sulina este soluția la care trebuie să ne oprim pentru comunicația de viitor între Dunăre și Mare. Am dat numai soluția pe care o cred cea mai economică, mai rapidă și cu efect imediat, pentru *a ameliora starea actuală a eșirii din Dunăre în Mare*, care acum se poate face numai pe la gura Sulina, de oarece această eșire trebuie să fie imediat ameliorată.

Soluția propusă este bineînțeles un *pis aller*, până când se va amenaja o altă eșire mai bună, de oarece gura și Brațul Sulina nu sunt susceptibile să fie amenajate ca să facă față unei navigații cu adâncime mai mare ca până acum, după cum o ceré nevoile navigațiunii viitoare.

Acest lucru l'am arătat în lucrarea mea: „*Căile de apă ale României Mari*“, publicată în Ianuarie 1919, în No. 4 din Biblioteca României Mari, indicând și argumentele cari m'au condus să propun Brațul Chilia cu gura Oceașof,

pentru a fi amenajate să deservescă navigația viitorului, cu vapoare mari, de un tirant de apă de 27, și chiar 30 picioare engleze (8—9 metri), cum ar trebui să se navige până la Brăila.

Acesta este brațul navigației viitoare, și nu Sfântul Gheorghe, de oarece pe lângă coturile enorme pe care le prezintă în cursul său și care vor trebui rectificate, nu are nici lărgimi, așa mari ca brațul Chilia, pentru a fi comod unei navigațiuni de mare tonaj și nici nu va putea avea adâncimi constante de circa 9 metri, cât va fi necesar, fără lucrări, ca să restrângă și mai mult lărgimea actuală.

Cât privește soluția preconizată, între altele, de d-l Stoica, pentru eșirea din Brațul Sf. Gheorghe în Mare, printr'un canal ecluzat, aceasta este tot o soluție paleativ, oriunde ar fi trasat acel canal, fie chiar prin lacurile Dranov sau Razelm, de oarece cu timpul această ecluză va fi anglobată și aci în uscat, prin avansarea țărmului în Mare, căci observarea cu atenție a modului de depunere și de avansare al litoralului Mării Negre în jurul gurilor Dunării, ducè la concluzia că grupul de lacuri de aci, într'o epocă nu tocmai depărtată, erau niște sânuri de Mare, cu adâncimi profunde, pe care se făcea navigație până la Babadag și celelalte localități înalte din jurul acestor lacuri. Asupra acestei avansări am în preparație un studiu, pe care sper că-l voi putea publica.

Soluțiile pe care le-am formulat relativ la navigația la gurile Dunării, nu sunt deduse din studiul unor planuri sau hărți făcute de alții; ele sunt numai rezultatul studiilor pe teren și la fața locului, pe care le-am întreprins personal, mai înainte ani de-arândul, pe toată Dunărea românească, și dela 1917 până la finele lui 1919, pe cele trei brațe ale deltei, când am colaborat și am condus serviciul tehnic al Comisiunii Europene a Dunării și în care timp am avut la dispoziție arhiva de planuri a acestei comisiuni.

Am publicat aceste soluții numai din considerațiuni pur științifice, cu dorința și principiul că-lăuzitor enunțat și de d-l Stoica, ca prin ele să tind la:

*obținerea celei mai mari adâncimi și a celui mai ușor șenal navigabil dela Mare până la punctul cel mai depărtat posibil al Dunării, care momentan este Brăila.*

Pentru a termina trebuie să rectific afirmația făcută de d-l V. Stoica la începutul articolului său, că în starea actuală a gurei Sulina, nu intrarea din Mare în Dunăre este dificilă, ci eșirea, de oarece în special la eșire vapoarele mari se guvernează foarte greu.

*București, Februarie 1921.*