

## ORGANIZAREA CONSTRUCȚIEI ȘI PROBLEMA FORȚEI DE MUNCĂ LA CANALUL DUNĂRE-MAREA NEAGRĂ

Ideea de a se amenaja o legătură directă cu Marea printr-un canal navigabil, care să unească Dunărea cu Marea Neagră, este veche, de la începutul secolului XIX, dar preocupările s-au limitat la discuții finalizate, cel mult, cu proiecte, fără urmări practice. Primele idei, cu privire la problema transporturilor fluvio-maritime la Dunărea de Jos și îmbunătățirea ei au fost abordate de politicieni străini, ingineri sau călători în trecere prin țara noastră. În secolul XIX, diplomați, publiciști și scriitori occidentali au emis considerații eronate în privința posibilităților tehnice de realizare a canalului în regiunea Cernavodă-Rasova, exagerând atât în privința facilității, cât și a dificultăților prezentate de executarea sa<sup>1</sup>.

Între 1838-1940, s-a manifestat interesul Marilor Puteri - care a variat în funcție de situația politică de la gurile Dunării - pentru realizarea unui canal, care să străbată Dobrogea, pe valea Carasu, de la Cernavodă la Constanța, și care să elimine „marele cot al Dunării”.

În contextul reunirii Dobrogei la România, proiectele specialiștilor români au vizat premise total diferite de cele vehiculate până atunci: dezvoltarea țării pe plan economic, politic, strategic și social. Acest interes al statului român este prezentat atât în periodice dobrogene - precum „Dacia”, „Dobrogea economică”, „Dobrogea Jună”, „Analele Dobrogei”, „Farul”, „Plutus”, „Buletinul Municipal al Orașului Constanța” -, cât și în preocupările unor specialiști și personalități constănțene ca Virgil Cotovu, Laurențiu Erbiceanu, Virgil Andronescu, C. A. Ciudin, T. Oancea și alții. În acest sens, 1923 este anul cu cele mai multe luări de poziții publice și inițiative referitoare la problematica canalului.

După cel de-al Doilea Război Mondial - deși România a fost grav afectată de pierderi materiale și umane, prin ocupația trupelor sovietice, în condițiile trecerii la societatea de tip sovietic -, s-a reluat

---

\* Muzeul „Axiopolis” Cernavoda; e-mail: serban\_ana\_olivia@yahoo.com.

<sup>1</sup> Paul Cernovodeanu, *Români și primele proiecte de construire a canalului Dunăre-Marea Neagră (1838-1856)*, în „Revista de istorie”, tom 29, nr. 2, 1976, p. 192.

ideea canalului, văzută ca o operă ce dădea măsura posibilităților uriașe ale noii orânduiri sociale.

În arhive, nu am găsit niciun înscris care să conțină decizia argumentată a construirii Canalului Dunăre-Marea Neagră. Factorul politic a fost considerat ca fiind decisiv în hotărârea conducerii Republicii Populare Române de a începe construcția Canalului Dunăre-Marea Neagră, în mai 1949<sup>2</sup>. Motivațiile economice au fost prezentate în Memoriul Tehnico-Economic din 1949, care a stat la baza proiectului de construcție a Canalului.

Prin Hotărârea nr. 505 din 25 mai 1949, Consiliul de Miniștri a decis „începerea lucrărilor pregătitoare pentru construirea canalului Dunăre-Marea Neagră”<sup>3</sup>.

În vara anului 1953, după moartea lui Stalin, o delegație românească, în frunte cu Gheorghiu-Dej, a fost convocată la Moscova, pentru a i se atrage atenția, de către noul lider, prim-secretarul C.C. al Partidului Comunist din Uniunea Sovietică, Nikita Hrusciiov, că acest proiect provoca tensiuni, iar cheltuielile erau enorme<sup>4</sup>. Hrusciiov a afirmat: „Canalul acesta nu ne unește ci ne desparte. Este o idee rușinoasă”<sup>5</sup>.

Prima măsură care a anunțat „noul curs economic” a fost închiderea Canalului Dunăre-Marea Neagră. Cel care s-a ocupat de această acțiune a fost Alexandru Moghioroș, membru al Biroului Politic și vicepreședinte al Consiliului de Miniștri. Decizia a fost elaborată astfel încât să pară că a plecat „de jos”, nucleul central de decizie politică urmând să analizeze și să aprobe această măsură<sup>6</sup>.

Construcția Canalului Dunăre-Marea Neagră a reprezentat una din cele mai dure încercări ale românilor pentru modificarea structurii naturale a unei regiunii, într-o vreme când altele ar fi trebuit să fie prioritățile unui regim politic ce promova ideea unei vieți mai bune în România<sup>7</sup>.

După închiderea lucrărilor Canalului Dunăre-Marea Neagră, în 1953, ideea construirii unui drum maritim mai scurt spre Măre nu a

---

<sup>2</sup> Marian Cojoc, *Istoria Dobrogei în secolul XXI*, București, Editura Mica Valahie, 2001, p. 12-15.

<sup>3</sup> Direcția Județeană al Arhivelor Naționale Constanța (D.J.A.N.C.), fond Direcția Generală a Canalului Dunăre-Marea Neagră, dos. 137/1949, f. 3; apud, „Buletinul Oficial al R.P.R”, nr. 33, 26 mai, 1949, p. 1-2.

<sup>4</sup> Marian Cojoc, *Evoluția Dobrogei între anii 1944-1964. Principalele aspecte din economie și societate*, București, Editura Universității din București, 2001, p. 123.

<sup>5</sup> Mihai Chiritoiu, *Lichidați Canalul Dunăre-Marea Neagră!*, în „Magazin istoric”, XXXIV, nr. 7, iul. 1999, p. 26.

<sup>6</sup> Lavinia Betea, *Închiderea șantierului*, în „Jurnalul Național. Ediție de colecție”, 26 sep. 2005, p. 8.

<sup>7</sup> Marian Cojoc, *Evoluția Dobrogei între anii 1944-1964....*, p. 145.

fost abandonat. Cum s-a văzut, avergura acestei construcții depășea posibilitățile economice și tehnice ale României de atunci. Lucrările nu au fost oprite total. Acestea au continuat în direcția utilizării șenalelor pentru irigarea unor terenuri agricole din Dobrogea, grânar al României și important bazin pomiviticol.

Săpăturile realizate între 1950-1953 au fost valorificate, începând cu 1959, în cadrul Complexului de irigații Mircea Vodă, dezvoltat, mai apoi, în Sistemul de irigații Carasu, cu o suprafață de cca. 180 000 ha<sup>6</sup>.

Ideea Canalului a persistat în gândirea oamenilor politici și a inginerilor români, astfel încât, la începutul anilor '70, s-a reluat proiectul, cu o nouă concepție și la ordinele unui nou conducător, Nicolae Ceaușescu. Dovadă sunt analizele și studiile efectuate, între 1969-1972, de Ministerul Transporturilor și Telecomunicațiilor. Acestea s-au referit la dezvoltarea economică și socială a sudului și sud-estului țării, evidențiind necesitatea asigurării unui sistem de transport pe mare. În acest context, au fost analizate infrastructura și capacitățile de transport existente, posibilitățile de modernizare a acestora, traficul de mărfuri și materii prime prognozate pe următorii 25 de ani pe relația import-export, via Marea Neagră.

Studiile întocmite între 1969-1972 s-au concretizat într-o hotărâre în cadrul Plenarei C.C. al Partidului Comunist Român din 18-19 iunie 1973, prin care s-a stabilit trecerea la construcția „Complexului hidroenergetic și de transport Dunăre-Marea Neagră”, cu următoarele obiective: nodul hidroenergetic ce urma să fie realizat prin bararea Dunării în zona Cernavodă, un nou port maritim la Constanța Sud-Agigea, canalul navigabil Dunăre-Marea Neagră. Lacul de acumulare format în spatele barajului de pe Dunăre trebuia să deașeze în noul port maritim.

În toamna anului 1975, au demarat lucrările de organizare a șantierului Canalului. Șantierul propriu-zis a fost inaugurat la sfârșitul anului 1975, iar, la începutul anului 1976, au fost generalizate fronturile de lucru, treptat, pe toată lungimea canalului.

Conducătorul statului, Nicolae Ceaușescu, a acordat o mare importanță acestui obiectiv de mari dimensiuni. A fost o prezență constantă pe șantierele Canalului pe toată durata de construcție. În total, șeful satului a efectuat 10 vizite de lucru pe șantierele Canalului, în perioada 1973-1982. A inspectat tronsoanele de canal efectuate, dând indicații proiectanților cu privire la îmbunătățirea lucrărilor. La fiecare vizită, cerea mărirea ritmului de lucru.

---

<sup>6</sup> Chiriac Avădanei, *Sistemul canalelor navigabile din Dobrogea*, în „Canalul Dunăre-Marea Neagră între istorie, actualitate și perspective”/ coord. Valentin Ciorbea, Sorin Ovidiu Cupșa/, Constanța, Ed. Ex Ponto, 2008, p. 150.

Pentru execuția lucrărilor Canalului Dunăre-Marea Neagră s-a înființat, în trimestrul III al anului 1975, Centrala de Construcții Canal Dunăre-Marea Neagră (C.C.D.M.N). Această unitate a avut în componența sa 4 grupuri de șantiere: Grupurile 1, 2, 3 și 5.

Întreprindere de Construcții Hidrotehnice Constanța, Brigada Hidrotehnică nr. 45 a armatei, Șantierul Național al Tineretului - Canal Dunăre-Marea Neagră, Șantierul nr. 44 Agigea, Centrala de Transporturi Auto au executat, fiecare, câte un sector de canal, cu obiectivele aferente. Pentru exploatarea, întreținerea și repararea utilajelor și mijloacelor de transport din dotare, în cadrul Centralei, a funcționat o întreprindere specializată de utilaje grele la Basarabi (I.R.U. Basarabi).

Constructorii Canalului au dispus de un mare număr de mijloace de execuție performante: 7 000 autovehicule, 510 excavatoare, 488 buldozere, 72 autogredere, 177 macarale auto, 70 macarale turn, 4 000 autobasculante de 16, 50 și 100 tone, 16 drăgi, 17 instalații de transport cu benzi și altele<sup>9</sup>. Pe lângă aceste mijloace tehnice din dotarea Centralei Canal Dunăre-Marea Neagră, pentru execuția lucrărilor, au mai acționat mijloacele aflate în dotarea celor două Brigăzi de Geniu ale Ministerului Apărării Naționale, iar, pentru executarea lucrărilor pe văile afluențe, mijloace ale Consiliului Național al Apelor. Gradul de mecanizare al lucrărilor a fost de peste 98%. Dispunând de forța de muncă și de dotare, Centrala Canal Dunăre-Marea Neagră a asigurat execuția volumului foarte mare de lucrări de construcții-montaj și instalații, de mare complexitate și diversitate, într-un termen relativ scurt.

Realizarea acestui obiectiv a implicat un număr impresionant de muncitori, proiectanți, tehnicieni și ingineri. Cazarea oamenilor a fost asigurată în șapte tabere muncitorești, dotate cu dormitoare pentru nefamiliști, apartamente pentru familiști, cantine și microcantine, dispensare, cluburi, magazine.

## I. IMPLICAREA ARMATEI LA LUCRĂRILE DE CONSTRUIRE A CANALULUI DUNĂRE-MAREA NEAGRĂ

Amploarea lucrărilor a impus și participarea armatei, care, prin organizare, dotare cu utilaje și efective, a fost în măsură să se implice în materializarea proiectului. Armata a participat la toate etapele realizării Canalului Dunăre-Marea Neagră, aproape 80% din lucrări fiind efectuate de armată. La execuția acestora au participat activ și cu rezultate foarte bune două brigăzi de geniu ale Ministerului Apărării

---

<sup>9</sup> Constantin I. Popa, *Considerațiuni asupra Canalului Dunăre-Marea Neagră*, vol. I, 1984, p. 20/ manuscris în arhiva personală a prof. Valentin Ciorbea/.

Naționale și Centrala de Transport Auto din Ministerul Transporturilor.

La trei ani după adoptarea Hotărârii din 18-19 iunie 1973 de reîncepere a construcției Canalului, Ministerul Apărării Naționale a primit sarcina de a participa la realizarea Canalului Dunăre-Marea Neagră, prin executarea unui sector de canal în lungime de 30 km, suprafață care a fost mărită cu 10 km în decembrie același an<sup>10</sup>.

Militarii-constructori au lucrat în cele mai grele sectoare ale Canalului: la ecluze, la cele 8 poduri, la construirea și amenajarea porturilor, au excavat peste 80 milioane m<sup>3</sup> de pământ, au fixat peste 150 milioane bucăți piatră, fiecare de câte 50 kg, au transportat peste 100 milioane tone de pământ.

Numărul de cadre militare necesare realizării Canalului Dunăre-Marea Neagră a fost asigurat de Ministerul Apărării Naționale, prin numire în funcții de comandă direct pe șantierul Canalului, iar, o altă parte, s-a asigurat prin detașări de la unități și mari unități, pe o perioadă de doi ani. Efectivele de militari care au participat la construcția Canalului, în cei 8 ani, a fost de 6083 cadre și 91000 militari.

Pentru realizarea lucrărilor complexe de la Canal, armata a înființat două mari unități cu militari în termen și cadre corespunzătoare: Brigada Hidrotehnică - 4 unități de geniu construcții și o școală de mecanici utilaje - și Brigada de Geniu - 3 unități de geniu în subordine, subunități de marină și de scafandri. La Palazu, s-a înființat Baza de reparații auto, unde s-au adus mijloace tehnice, materiale și forța de muncă folosite de unitățile militare care au lucrat la construcția Canalului. La Medgidia, s-a înființat Baza de reparații utilaje, unde s-au pregătit echipe de electromecanici - militari în termen, care lucrau pe electroforeze F.C.60 (proprietate a Centralei Canal Dunăre-Marea Neagră) pentru executarea găurilor de mină folosite la derocările cu explozivi. La Poarta Albă, a existat o unitate de formare și specializare a mecanicilor constructori-utilaje, unde au fost instruiți peste 6000 de meseriași: mecanici-excavatoriști, dragliști, buldozeriști, mecanici pentru grupuri electrogene, tractoriști rutieriști, din rândul militarilor, maiștrilor și subofițerilor. La Cernavodă a funcționat o mare stație de prelucrare și spălare mecanică a agregatelor. La Slobozia, a funcționat o școală de ofițeri.

Anrocamentele necesare construcției Canalului au fost asigurate, în cea mai mare parte, de carierele de piatră deschise la Sitorman și

---

<sup>10</sup> Valentin Ciorbea, *Canalul Dunăre-Marea Neagră, o construcție realizată în „ritm militar”*, în *„Canalul Dunăre-Marea Neagră între istorie, actualitate și perspectivă”*, Constanța, Ed. Ex Ponto, 2008, p. 217.

Nicolae Bălcescu.

Datorită volumului mare al lucrărilor, Ministerul Apărării Naționale a hotărât înființarea unei mari unități de geniu specializate, cu sediul la Medgidia, denumită, convențional, Brigada Hidrotehnică, organizată pe trei batalioane de geniu, formațiuni de asigurare materială, tehnică și medicală, subordonată Comandamentului Trupelor de Geniu<sup>11</sup>. Efectivele brigăzii urmau să atingă 6500 de oameni dintre care: 280 ofițeri, 75 maiștri militari, 145 subofițeri, 6000 militari în termen și 130 civili<sup>12</sup>, efective ce se proveneau din Ministerului Apărării Naționale - cadre și militari în termen de la marile unități și unitățile existente -. Pentru coordonarea activităților productive ale brigăzilor de drumuri, căi ferate și geniu-lucrări, în cadrul Comandamentului Trupelor de Geniu s-a hotărât înființarea unei secții de căi ferate, drumuri și lucrări, creată prin dezvoltarea Biroului de căi ferate și drumuri, deja existent în statul de organizare.

Tehnica necesară urma să se asigure din existentul armatei, mai puțin utilajele ce nu erau în dotare (autoîncărcătoare, dragline, drăgi, autobasculante de 8-16 tone, rulouri compresoare), care să fie asigurate de către Ministerul Transporturilor și Telecomunicațiilor<sup>13</sup>.

Prin ordinul din 26 august 1976 al Marelui Stat Major, s-a trecut la constituirea unui nucleu al comandamentului de brigadă - format din 7 ofițeri - și al batalionului respectiv<sup>14</sup>. La 29 august, a sosit, la Cernavodă, un grup de ofițeri din Comandamentul Trupelor de Geniu, condus de locțiitorul comandantului, general maior Neculai Pălimaru, împreună cu comandantul brigăzii nou create, colonelul Ștefan Bediu, și cu cadre din conducerea noului batalion<sup>15</sup>. Aceștia au stabilit ca batalionul să fie dislocat în tabăra Grupului 1 șantiere, la 2 km sud-est de Cernavodă. Într-o primă etapă, s-a ordonat înființarea unui batalion de geniu, care să înceapă lucrul experimental pe un traseu de canal de un km, între km 15-16<sup>16</sup>.

Din punct de vedere al efectivelor medii, Brigada Hidrotehnică a fost încadrată, în anul 1976, pe categorii de militari cu: 14 ofițeri, 17

---

<sup>11</sup> Arhivele Militare Române (A.M.R.), fond Comandamentul Trupelor de Geniu, dos. 81/1978, f. 15.

<sup>12</sup> *Ibidem*, f. 15.

<sup>13</sup> Decretul Consiliului de stat nr. 80/1976, privind unele măsuri pentru proiectarea și executarea Canalului Navigabil Dunăre-Marea Neagră.

<sup>14</sup> Centrul de Studii și Păstrare a Arhivelor Militare Istorice Pitești (în continuare, A.M.R.), fond Comandamentul Trupelor de Geniu, dos. 81/1978, f. 16.

<sup>15</sup> *Istoricul Canalului Dunăre-Marea Neagră*, Ministerul Apărării Naționale, Comandamentul Trupelor de Geniu, p. 47.

<sup>16</sup> A.M.R., fond - Comandamentul Trupelor de Geniu, dos. 81/1978, f. 17.

maiștri militari, 25 subofițeri și 609 militari în termen. În total, 665 militari<sup>17</sup>.

Pentru anul 1977, Ministerul Apărării Naționale a adoptat un ansamblu de măsuri care să asigure îndeplinirea obiectivelor productive pe anul 1977. Aceste măsuri vizau realizarea a 4 km canal finit<sup>18</sup>. Între 1 februarie-2 martie 1977, au fost înființate Batalionul de Geniu Medgidia și Batalionul de Geniu Basarabi, subordonate Brigăzii Hidrotehnice, s-a constituit un comandament operativ, alcătuit din reprezentanți ai comandamentelor de armă, armate și direcții centrale și condus de adjunctul ministrului Apărării Naționale.

S-a emis Ordinul ministrului Apărării Naționale nr. M.4 din 19 ianuarie 1977, prin care s-a reglementat asigurarea Brigăzii Hidrotehnice cu șoferi și mecanici conductori. Prin acest ordin, comandamentele de armate și de arme au detașat, pe timp de 1-2 ani, subofițeri auto pentru autobasculantele de 16 tone. Efectivele medii ale Brigăzii, pe anul 1977, s-au ridicat la 3212 militari: 164 ofițeri, 55 maiștri militari, 358 subofițeri, 2600 militari în termen și 35 de civili<sup>19</sup>.

Relațiile dintre Ministerul Apărării Naționale și Centrala Canalului Dunăre-Marea Neagră nu au funcționat întotdeauna conform Convențiilor și Rapoartelor comune încheiate în vederea bunei desfășurări a lucrărilor. De multe ori, Ministerul Apărării Naționale a acuzat rămâneri în urmă la plan, datorită nerespectării de către Centrala Canal Dunăre-Marea Neagră a părților sale din Convenție. Printre acestea, s-au aflat deficiențele în aprovizionarea cu materiale de construcții și a pieselor de schimb pentru utilaje, lipsa unor proiecte de execuție, a unor mijloace tehnice și întâzieri ale Centralei Canal Dunăre-Marea Neagră în dezafectarea unor lucrări de artă. Astfel, inginerii militari și-au asumat noi răspunderi, preluând o mare parte din atribuțiile reprezentanților Centralei Canal și ai antreprizelor.

Ținând seama de necesarul de efective al mării unități, corespunzător sarcinilor de plan pe anul 1978, Marele Stat Major a ordonat reorganizarea Brigăzii Hidrotehnice pe 4 batalioane. Batalionul de Geniu de la Medgidia a fost dislocat la Satul Nou, iar, în tabăra ce îi aparținea, a fost instalat un nou batalion de geniu, încadrat cu 913 militari, dintre care 755 militari în termen<sup>20</sup>. Efectivele medii ale

---

<sup>17</sup> *Loc. cit.*, dos. 64/1981, p. 35.

<sup>18</sup> *Istoricul Canalului Dunăre-Marea Neagră...*, p. 52-54.

<sup>19</sup> A.M.R., fond - Comandamentul Trupelor de Geniu, dos. 81/1977, f. 150; dos. 81/1978, f. 1-3; Valentin Ciorbea, *op. cit.*, p. 217.

<sup>20</sup> Valentin Ciorbea, *op. cit.*, p. 220.

marii unități s-a ridicat, în anul 1978, la 3638 militari<sup>21</sup>.

Anul 1979, a pus, în fața constructorilor militari, sarcini de o mare complexitate. În urma Protocolului încheiat între Ministerul Apărării Naționale și Ministerul Transporturilor și Telecomunicațiilor, armata a primit sarcina executării a 8 km canal, 3 km lucrări de excavații pentru pregătirea frontului de lucru pentru anul 1980. Pentru atingerea acestor obiective, Ministerul Apărării Naționale a constituit o unitate de formare și specializare a mecanicilor conductori de utilaje, la Poarta Albă, și a detașat, din cadrul Marinei Militare, 1 ofițer, 20 de maiștri militari și 30 marinari<sup>22</sup>.

La 1 decembrie 1979, efectivele armatei pentru Canalul navigabil Dunăre-Marea Neagră au fost de 5907 militari în termen, maiștri și subofițeri productivi în cadrul Brigăzii Hidrotehnice și în cele două baze de reparații, 820 militari aflați în curs de școlarizare la Slobozia și la Poarta Albă și 300 la specializare pentru derocări în sectorul Basarabi-Agigea<sup>23</sup>. Efectivul mediu al Brigăzii Hidrotehnice a fost, în 1979, de 235 ofițeri, 86 maiștri, 197 subofițeri și 4506 militari în termen<sup>24</sup>.

Sarcinile de plan pe anul 1980 au fost suplimentate, volumul lucrărilor s-a ridicat la 9 km canal. Armata a fost implicată și pe segmentul km 45-53 - repartizat Șantierului Național al Tineretului - și a participat, cu mijloace tehnice și forță de muncă, și între km 54-57<sup>25</sup>.

Brigada Hidrotehnică și-a mărit efectivele - de la 5085, la 6160 militari -, a crescut parcul de excavatoare și autobasculante, iar, la sfârșitul anului, efectivele s-au ridicat la 7200 militari pentru Brigada Hidrotehnică și 2000 pentru Brigada de Geniu<sup>26</sup>.

Dintr-un bilanț al participării armatei, în anul 1981, la realizarea Canalului Dunăre-Marea Neagră, aflăm că au fost realizați cei 7,5 km canal planificați pe sectorul Cernavodă-Basarabi, Ministerul Apărării Naționale asigurând unitățile militare angajate în construcția Canalului-, militarii în termen și cadrele de comandă. Astfel, numărul militarilor s-a ridicat la 9500 militari în termen, în perioada de vârf, a asigurat detașarea unui ofițer, a 34 de maiștri militari și 50 militari în termen specializați la Șantierul de dragaje<sup>27</sup>.

---

<sup>21</sup> A.M.R., fond - Comandamentul Trupelor de Geniu, dos. 81/1979, f. 4-5.

<sup>22</sup> *Loc. cit.*, dos. 64/1981, f. 32.

<sup>23</sup> *Istoricul Canalului Dunăre-Marea Neagră...*, p. 150.

<sup>24</sup> A.M.R., fond - Comandamentul Trupelor de Geniu, dos. 64/1981, f. 35.

<sup>25</sup> Valentin Ciorbea, *op. cit.*, p. 222.

<sup>26</sup> *Istoricul Canalului Dunăre-Marea Neagră...*, p. 124, 129.

<sup>27</sup> *Ibidem*, p. 147-148



Pentru anul 1982, Ministerul Apărării Naționale a acordat sprijin Centralei Canal Dunăre-Marea Neagră pentru realizarea lucrărilor de apărare protecții mal în sectorul km 41-45, trimițând 300 militari în termen, a completat efectivele Brigăzii de Căi Ferate cu 700 militari și 1300 pentru Brigada de Drumuri<sup>28</sup>.

Pe șantierele Canalului, anul 1983 a fost decisiv pentru terminarea lucrărilor. Pentru finalizarea „*într-un ritm militar*” a lucrărilor încredințate armatei la Canal, Ministerul Apărării Naționale a menținut efective mari, care au variat între 9800 și 11456 militari<sup>29</sup>. Șantierul Canalului a reprezentat, în același timp, și un poligon de instrucție, unde ostașii geniști și-au perfecționat tehnica de lucru cu explozivi la derocări, modul de dozare a încărcăturilor de explozivi în structură mixtă (trotil și dinamită), realizarea de excavații cu explozii subacvatice.

## II. IMPLICAREA TINERETULUI LA LUCRĂRILE DE CONSTRUIRE A CANALULUI DUNĂRE-MAREA NEAGRĂ

La construcția canalului au participat tineri din toată țara.

La 29 septembrie 1976, a avut loc Ședința Comitetului Politic Executiv, unde s-au aprobat „*propunerile Comitetului Central al Uniunii Tineretului Comunist (U.T.C) din România privind participarea tineretului de toate categoriile, la construirea Canalului Dunăre-Marea Neagră și organizarea, în acest cadru, a Șantierului Național al Tineretului în zona Basarabi-Straja*”<sup>30</sup>. Tinerii au lucrat și la Canalul Poarta Albă-Midia Năvodari, „*cel mai important șantier al tineretului prin volumul și dificultatea lucrărilor încredințate, pe tronsonul cuprins între km 20-25 încredințat brigăzii de tineri*”<sup>31</sup>.

Prin participarea tinerilor la lucrările Canalului Dunăre-Marea Neagră și ale Canalului Poarta Albă-Midia Năvodari, s-a urmărit formarea adevăraților patrioți revoluționari, maturizarea și policalificarea, călirea lor pentru noua societate care se construia în „era Ceaușistă”, „*formarea omului pentru muncă și prin muncă*”, pregătindu-i pentru activitățile de creație folositoare societății și responsabilizându-i față de societate<sup>32</sup>. Stereotipurile epocii respective. Văzuți ca o puternică forță socială, „*viitorul însuși al națiunii socialiste*”,

---

<sup>28</sup> *Ibidem*, p. 150.

<sup>29</sup> *Ibidem*.

<sup>30</sup> *Ibidem*, p. 10.

<sup>31</sup> Octavian Georgescu, Gh. Constantinescu, *Canalul Poarta Albă-Midia, Năvodari, a doua magistrală albastră*, în „Tomis”, XIX, nr. 10, oct. 1984, p. 2.

<sup>32</sup> Nicolae Deaconu, *Tineri formați pentru muncă și prin muncă*, în „Scînteia tineretului”, XXXII, seria II, nr. 8518, 11 oct. 1976, p. 2.

tinerii trebuiau integrați, permanent, în dialogul producției, cercetării, învățământului, culturii, cu problemele vieții, cu cerințele oamenilor<sup>33</sup>.

Conform propagandei vremii, pe șantierele naționale ale tineretului s-a urmărit educarea în spiritul idealului comunist, prin muncă, tinerii beneficiind de pregătire profesională, științifică, culturală, șanse de afirmare în societate, formarea unor atitudini responsabile, conștiente, dragostea față de țară<sup>34</sup>.

Prezența tinerilor pe un șantier nu era o noutate. Din 1974, s-au aflat în activitate 13 Șantiere Naționale, pe care au lucrat, anual, 2,5 milioane de tineri, elevii și studenții. Cei care au venit pe aceste șantiere trebuiau să obțină la școală medii peste 8 și să nu aibă nici o corigență. Din 1978, tinerii, muncitorii, elevii și studenții „aflați în vacanță, vor lucra la Canalul Dunăre-Marea Neagră”<sup>35</sup>. În realitate, tinerii munceau pe aceste șantiere mai mult obligați, decât de bună voie.

Straja-Basarabi a fost statul major al Șantierului Național al Tineretului de la Canalul Dunăre-Marea Neagră. Oficiosul U.T.C., „Scînteia tineretului”, a ținut cititorii la curent, în paginile sale, cu munca depusă de tinerii brigadieri, studenți și elevi, la Canalul Dunăre-Marea Neagră. Bineînțeles, cu exagerările specifice perioadei. Tinerii au lucrat la devierea căilor ferate, la montarea de benzi transportoare, săpare de șanțuri pentru evacuarea apei, pietruirea și consolidarea terasamentelor, la instalații, la confecționarea formelor metalice la cofrajele de la ecluza Agigea, la perne la conductele de azbociment etc. Ei au venit la Canal în serii de trei luni și au fost organizați în 38 de brigăzi. Între 1977-1978, brigadierii, elevi și studenți ai Șantierului Tineretului de la Canal, au venit în câte trei serii de 1500, în total 5500 brigadieri. La sfârșitul anului 1978, numărul lor s-a ridicat la 7700.

În 1978, la Basarabi-Valea Seacă, au sosit 634 brigadieri elevi și studenți. Elevii Liceului metalurgic din Beclean-Bistrița au lucrat la devierea căi ferate<sup>36</sup>. În august același an, 800 de tineri au lucrat ca mecanici de utilaje și șoferi. Au muncit pe șantier 2000 de elevi și studenți de la Liceul industrial al Uzinei de autocamioane Brașov, ai

---

<sup>33</sup> „Scînteia tineretului”, XXXII, seria II, nr. 8521, 14 oct. 1976, p. 1; nr. 8 545, 11 nov. 1976, p. 3.

<sup>34</sup>Nicolae Manea, *Un act politic merit să contribuie la ridicarea bunăstării poporului*, în Idem, XXXII, seria II, nr. 8282, p. 2; Alexandru Ștefănescu, *Locul de muncă-un loc în societate*, în Idem, nr. 8568, p. 1; Adrian Vasilescu, *Educația comunistă a tinerei generații*, în Idem, XXXIII, seria II, nr. 8609, 26 ian. 1977, p. 1.

<sup>35</sup> Ion Andreiță, *Tinerete comunistă pe șantierul Canalului*, în Idem, XXXIV, seria II, nr. 9060, 10 iul. 1978, p. 3; Idem, *Brigadierii și faptele prezentului*, în Idem, nr. 9065, p. 1.

<sup>36</sup> Ion Andreiță, *Brigadierii și faptele prezentului...*, p. 1.

Liceului industrial al Întreprinderii de piese auto Sibiu, Cluj, Brăila, ai Facultății de Științe economice Cluj.

La centrul de calificare de la Poarta Albă, 2430 tineri și-au însușit meserii necesare șantierelor și Canalului. Au participat la lucrări, în acest interval, brigada București, cu 91 de brigadieri - 60 de studenți ai Facultății Hidrotehnice și 31 elevi ai Liceului industrial nr. 3 -, brigada Galați - cu 60 de elevi de la Liceul Tecuci nr. 1 cu profil lăcătuși, Liceul nr. 2 cu profil construcții nave. Brigada Vâlcea era formată din 29 de elevi de la Liceul industrial de chimie din Râmnicu Vâlcea, care au pregătit terenul pentru montarea benzilor transportoare în zona Agigea, șanțurile de evacuare a apei, pietruirea și consolidarea terasamentelor. Brigada Tulcea cuprindea 30 de elevi ai Liceului industrial nr. 4, care au lucrat, în zona Cumpăna, la turnarea fundației unui pavilion pentru locuințe, aceștia fiind specializați în instalații, construcții civile și industriale. Brigada Argeș, formată din studenții de la Institutul de Învățământ tehnic superior din Pitești, a lucrat la baza SEIRU Basarabi, la înlocuirea de cauciucuri, tinichigerie, reparații sisteme hidraulice, înlocuiri de cutii de viteze. Tinerii din Brigada Suceava au lucrat la taluzări<sup>37</sup>.

În anul 1979, au venit, pe șantierul Canalului, 1425 tineri calificați și 1275 necalificați<sup>38</sup>.

În cei trei ani și jumătate, pe șantierul Canalului au lucrat peste 20000 de tineri, dintre care 4000 muncitori calificați și 16000 elevi și studenți<sup>39</sup>.

În 1981, au muncit pe șantierul Canalului 4000 de tineri - șoferi, lăcătuși, buldozeriști, excavatoriști - și elevi<sup>40</sup>.

\*

Canalul Dunăre-Marea Neagră a fost inaugurat oficial la 26 mai 1984, de către secretarul general al Partidului, președintele Republicii Socialiste România, Nicolae Ceaușescu, în cadrul unei mari și somptuoase ceremonii, la care au luat parte oameni politici, oameni

---

<sup>37</sup> Idem, *Cu tinerii brigadieri de pe șantierul Canalului Dunăre-Marea Neagră, zile și nopți de muncă pentru țară*, în „Scînteia tineretului”, XXXV, seria II, nr. 9286, 2 apr. 1979, p. 3.

<sup>38</sup> Gheorghe Cucu, *Fapta - temelia pe care se așează sigur și categoric viitorul*, în Idem, nr. 9610, 17 apr. 1980, p. 3; Pavel Perif, *O generație a muncii pentru țară*, în Idem, nr. 9604, 10 apr. 1980, p. 3; *Șantierul - spațiul permanent al tineretii noastre comuniste*, în Idem, nr. 9440, 1 octombrie 1979, p. 3.

<sup>39</sup> Romulus Lal, *Șantierul Național al Tineretului - spațiu al participării și afirmării plenare ale tinerilor României Socialiste*, în Idem, XXXVI, seria II, nr. 9618, 26 apr. 1980, p. 3.

<sup>40</sup> Paul Delteanu, *La înalta cotă a dăruirii pe Șantierul Național al Tineretului Canal Dunăre-Marea Neagră*, în Idem, XXXVII, seria II, nr. 9939, 11 mai 1981, p. 3.

care lucraseră la construcția Canalului și „cetățeni de la orașe și sate”, obligați să participe la inaugurarea „Magistralei Albastre”. Astfel, lucrători în întreprinderile de toate felurile și elevi din județul Constanța au fost aduși cu autocare, camioane etc., pentru a aplauda această realizare a statului comunist, care, este adevărat, în timp, și-a dovedit utilitatea.

Canalul constituie „coloana vertebrală”<sup>41</sup> a unui complex sistem hidrotehnic și de navigație, un examen deosebit pentru economia românească, o monumentală operă inginerescă, una dintre cele mai mari și complexe investiții ale României.

Prin deschiderea navigației între Cernavodă și portul Constanța Sud, în mai 1984, și inaugurarea, la sfârșitul lunii noiembrie 1987, a Canalului Poarta Albă-Midia Năvodari, Dunărea leagă cel mai mare port al României la Marea Neagră, Constanța, de platforma industrială de la Midia.

Canalul Dunăre-Marea Neagră se înscrie în clasa canalelor interioare IV, cea mai mare clasă internațională de canale interioare stabilite după normele C.E.E. a O.N.U. Din punct de vedere constructiv, se ridică la nivelul celorlalte obiective de același gen din lume: Canalul Panama, Canalul de Suez, Canalul Moscova-Volga, Canalul German de Nord.

Canalul rămâne o construcție importantă din punct de vedere economic, politic, militar. Pentru Coridorul de Transport Transeuropean nr. VII, importanța acestuia derivă din faptul că asigură legătura „arterei navigabile a Dunării” cu un port maritim, care dispune de terminale specializate pentru diferite categorii de mărfuri, dane pentru containere, platforme de depozitare și prelucrare etc.

Anul 2007 a fost considerat an de referință pentru Compania Națională Administrația Canalelor Navigabile, fiind anul aderării României la Uniunea Europeană. Acest fapt a adus în atenția statelor europene sistemul de canale navigabile românești. Canalul Dunăre-Marea Neagră și ramura sa Poarta Albă-Midia Năvodari au fost incluse în Coridorul VII Pan-European de transport. Prin obținerea de fonduri europene nerambursabile, s-au elaborat proiecte de reabilitare a lucrărilor și a obiectivelor importante de pe canal, deschizându-se noi perspective europene pentru canalele navigabile românești, opțiuni de afaceri.

---

<sup>41</sup> Constantin Chifane-Drăgușan, *Peisaje în mișcare: Construcții care au schimbat fața Pământului: note de călătorie*, București, Editura Fundația Marco Polo, 2003, p. 465.

**ORGANIZING THE CONSTRUCTION  
AND THE PROBLEM OF WORK FORCE  
AT THE DANUBE-BLACK SEA CANAL**

**Abstract**

The idea of a shorter sea route to the Black Sea, was an old goal. The first ideas and projects of a navigable canal, to shorten the way to 400 km, date to the XIXth century. At Stalin's order, in 1949, the new leader Gheorghe Gheorghiu-Dej, started work to Danube-Black Sea Canal, who ended abruptly in 1953 as a failure.

In 1973 into a new political framework and under a new leader, Nicolae Ceaușescu, the construction of Danube-Black Sea Canal was resumed. The construction of the Danube-Black Sea hydroelectric and transport complex involved a large number of workers, designers, technicians and engineers. The extent of works required the army's intervention who participated with special units to carry out the work undertaken. Young people also participated to the Canal works. On national youth sites they meant to educate in the communist spirit.

**Keywords:** Danube-Black Sea Canal, Dobroudja, sites, army, youth.