

CONSIDERAȚII PRIVIND AMENAJAREA LACULUI "TĂBĂCĂRIE" PENTRU NAVELE MARINE REGALE

Așezată la confluența de civilizații (geto-dacă, greacă și romană) și de interese politice și economice, Dobrogea a constituit, din cele mai vechi timpuri, spațiul străbătut adesea de expediții militare și de caravane comerciale, venite de pe uscat sau pe calea mării. Datorită însemnătății sale economice și, în special, a existenței gurilor Dunării, Dobrogea, în cursul zbuciumatei sale existențe, a fost obiectul de dispută al marilor puteri stăpânitoare ale acestor ținuturi. Din acest punct de vedere, se poate considera că această regiune a intrat prima în lumina istoriei.

Comunicațiile pe apă dintre diferitele regiuni ale spațiului românesc cu marile civilizații ale lumii și folosirea rețelei hidrografice pentru întărirea sistemelor de apărare au făcut ca Dunărea, împreună cu afluenții și Marea Neagră, să stea permanent în atenția strămoșilor noștri. Dornici de libertate și preocupați de asigurarea unui trai îmbelșugat, în bună pace cu vecinii, geto-dacii nu au urmărit să-și formeze flotile maritime cuceritoare comparabile cu ale marilor puteri maritime ale vremii, dar și-au dezvoltat, cu multă iscusință, nave mici și manevriere, care le-au fost de folos atât la pace, cât și la război.

Trecând peste limitele care despart legenda de realitate, necesitatea rezolvării unei probleme destul de complicate – trecerea navelor peste pragurile formate la gurile de vărsare ale Dunării – a apărut din ce în ce mai stringentă. Rezolvarea ar fi fost dată de un canal cu ecluză, fără debit de apă în deplasare și deci, fără transport de aluviuni.

La începutul secolului al XIX-lea, se cunoaște deja ideea construirii unui canal de legătură între Dunăre și Marea Neagră. Date de arhivă consemnează activitatea unei comisii formată din experți din mai multe țări, care, în anul 1834, a studiat posibilitatea construirii unui canal între fluviu și mare, pe traseul Cernavoda-Constanța. S-a ajuns la concluzia că este posibilă construirea unui astfel de canal, dar numai cu prețul unei mari sume financiare.

După pacea de la Adrianopol, întreaga deltă a Dunării a intrat sub controlul Rusiei. În anul 1846, inginerul Xavier Hommaire de Hell a

reluat studiul proiectului austriac din anul 1840, de construire a canalului pe valea Carasu. Ca și predecesorul său, von Vincke, subliniază greutățile mari cauzate de platoul din apropierea mării, lung de 8-10 km și format din roci dure, greu de tăiat.

După 1878, își face loc, tot mai mult, o concepție politico-economică nouă, de reorientare a comerțului spre căile fluviale și mai ales maritime. Autoritățile române au inițiat acțiuni pentru cunoașterea realităților regiunii din dreapta Dunării. Din ordinul Ministerului de Război, lt. col. Ioan Murgescu, a alcătuit un raport asupra porturilor maritime. El sesiza, pe bună dreptate, imposibilitatea ancorării a mai mult decât 20 de bastimente mari între digul mare și cheu, datorită fundului de 20 de picioare.

Spre deosebire de colonelul Ioan Murgescu, care vedea, totuși, Constanța drept principalul port maritim al țării, colonelul Ștefan Fălcoianu, șeful de stat major al armatei, era de cu totul altă părere. Într-un raport înaintat Ministerului Afacerilor Străine, la 19 octombrie 1878, el aprecia că lacul Ezerul-Razelm prezenta cele mai bune condiții pentru a deveni principalul port al țării. Fălcoianu considera că, oricâte sacrificii s-ar face în portul Constanța, acesta nu va putea oferi, mai cu seamă pe timpul furtunilor, un adăpost sigur navelor.

Odată cu construirea șoselei Cernavodă-Constanța, temporar, problema canalului a ieșit din discuție.

Problema ieșirii la mare a constituit și un vis îndrăzneț al revoluționarilor pașoptiști. O comisie, formată din Nicolae Bălcescu și Ion Ionescu de la Brad, a purtat discuții îndelungate, pe baza studiului, referitoare la construirea unui canal navigabil între Dunăre și Marea Neagră, pe traseul Cernavodă-Constanța.

Problema construirii unei linii de legătură între Dunăre și Mare a fost strâns legată de amenajarea unui port pentru Marina Militară, diferit de portul militar amenajat în portul Constanța. Astfel, între anii 1885-1886, Marina Militară a executat lucrări hidrografice în zona Sulina-Gura Portiței, cu canoniera Grivița, în scopul de a se realiza intrarea pe lacul Razelm, unde urma să se amenajeze o bază militară, care, ulterior, să fie legat și cu apele navigabile interioare. Datorită posibilităților economice limitate ale țării din acea perioadă, s-a renunțat la finalizarea studiului.

În perioada primului război mondial, după campania din anul 1916, 1/3 din țară a căzut sub dominație germană, Dobrogea fiind administrată, pentru o scurtă perioadă, de administrația bulgară și germană.

Pentru a-și face o imagine asupra mutațiilor create de ocuparea Constanței și pentru a stabili modul în care porturile românești puteau fi utilizate în războiul maritim, amiralul Souchon, șeful flotei turco-

germane, a avut, la Varna, o convorbire cu mareșalul Mackensen, reiterând faptul că portul Constanța nu era destul de suficient de apărat, fiind, deci, necesară instalarea în zonă a unor baterii de artilerie de calibre medii, precum și imposibilitatea considerării acestui port ca potențială bază pentru submarine, printre argumentele prezentate enumerându-se: inexistența condițiilor optime pentru intrarea și ieșirea în caz de urgență; adâncimea mică existentă în fața portului, care nu garanta submarinelor o suficientă protecție împotriva bombelor antisubmarin de adâncime, lansate de aviație.

După prima conflagrație mondială și reîntregirea neamului, în perioada 1927-1930, s-au reluat studiile pentru construirea unei baze maritime pe lacurile din apropierea Constanței, Siutghiol și Tașaul, proiecte legate de existența unei căi de legătură între Dunăre și Marea Neagră. Alături de cele două lacuri Siutghiol și Tașaul, ne propunem să vă prezentăm un proiect de amenajare a unei baze maritime pentru navele marinei regale în lacul Tăbăcăriei, realizat în anul 1936.

În primul capitol al acestui studiu, sunt evaluate lucrările pentru crearea acestei baze navale, prețurile unitare fiind trecute în ipoteza cerută de Inspectoratul General al Marinei Regale, conform căreia mâna de lucru necalificată și calificată, în afară de unii specialiști, să fie asigurate de Ministerul Apărării Naționale, fără plată. S-a considerat fără plată și combustibilul și materialul de consumație pentru drăgi și alte aparate. Proiectul în discuție cuprindea următoarele puncte:

A. Crearea accesului (anteport – vezi Anexa)

1. Executarea digului de nord în lungime de 1400 de m.	
- 320.000 m ³ x 300 lei/m ³	96.000.000 lei
2. Executarea digului de Sud în lungime de 100 m ³	
- 220.000 m ³ x 300 lei/m ³	66.000.000 lei
3. Executarea platformelor de beton ale digurilor	4.000.000 lei
4. Dragarea în interiorul anteportului a unui canal la cota de -7 m și 100 m lățime la plafon	
- 500.000 m ³ x 10 lei/m ³	5.000.000 lei
5. Derocamente executate cu deroșeuza în canal la cota -7 m în zona cu fund stâncos	
- 150.000 m ³ x 10 lei/m ³	2.500.000 lei
Total.....	175.000.000 lei

B.Executarea canalului de legătură

1. Executarea pereților de palplanșe metalice pentru adâncime de canal de 6 m	
- 400 m x 13.000/m.....	5.200.000 lei
2. Dragaje la cota de -6 m	
- 60.000 m ³ x 10 lei/m ³	600.000 lei
3. Pod basculant de șosea pe 40 m deschidere.....	25.000.000 lei
4. Echiparea platformei cu troliuri, bolarzi, lămpi de poziție la intrare, etc.....	2.000.000 lei
Total.....	33.000.000 lei

C.Amenajarea bazinului în suprafață de 55 ha (vezi Anexa)

1. Dragaje în bazin la cota de -6 m	
- 2.500.000 m ³ x 10 lei/m ³	125.000.000 lei
2. Apărări de pereuri inclusiv amenajarea platformei	
- 2.700 m x 1.500 lei/m	
3. Puncte de amaraj și geamanduri.....	4.050.000 lei
4. Pasarele de debarcare.....	3.000.000 lei
5. Lămpi de poziție, scări la pereuri, etc.....	2.000.000 lei
	950.000 lei
Total.....	35.000.000 lei

D. Utilaj necesar pentru execuția lucrării

Remorcherile necesare se preconiza a fi asigurate de Inspectoratul General al Marinei

1. Aparare de dragaj pentru un debit de 6.000 m ³ în 24 ore, eventual și de ocazie.....	40.000.000 lei
2. Pasarelă cu plan înclinat pentru descărcarea anrocamentelor în mare.....	3.000.000 lei
3. Diverse macarale.....	20.000.000 lei
4. Decauvile, vagoane, platformă betoniere.....	5.000.000 lei
5. Material flotant.....	7.000.000 lei
Total.....	75.000.000 lei

Făcând o recapitulare a fondurilor pe grupaje de lucrări se obțineau:

A. Crearea accesului în anteport.....	175.000.000 lei
B. Executarea canalului de legătură.....	33.000.000 lei
C. Amenajarea bazinului.....	35.000.000 lei
D. Utilaj.....	75.000.000 lei
Total.....	318.000.000 lei
Diverse și neprevăzute.....	32.000.000 lei
Total general.....	350.000.000 lei

Evident, acest proiect, executat în anul 1936, a fost luat în evidență de către oficialitățile din Marina Militară, înființându-se un dosar, "Baza navală Tăbăcărie", cu mențiunea de păstrare până se primeau avizele tehnice ale specialiștilor. Ulterior, a fost studiată și posibilitatea construirii unui port militar și a unuia civil, la Tașaul, acest proiect fiind legat de asigurarea legăturii între Cernavodă și Constanța prin intermediul unui canal, prin care navele fluviale urmau să treacă printr-un șir de ecluze și tunele pentru a ajunge la Constanța sau, direct, în portul comercial de la Tașaul. Toate proiectele de construire a unui port militar în apropierea Constanței aveau în vedere utilizarea după cele mai moderne cerințe ale artei militare navale, pentru a putea oferi un adăpost sigur și un punct de sprijin în acțiunile flotei de război.

BIBLIOGRAFIE

1. Serviciul Arhivistic Militar și de Documentare Istorică, fond 1683, dosar nr. 563, f. 10-17
2. Valentin Ciorbea, *Portul Constanța*, 1896-1996, Ed. Fundației Andrei Șaguna, Constanța, 1996, p. 53
3. Marian Sârbu, *Marina Română în primul război mondial, 1914-1918*, Editura Academiei Navale "Mircea cel Bătrân", Constanța, 2002, p. 63
4. Enciclopedia României, *Economia națională*, B, 1943, p. 26
5. "Marea Noastră", IX, nr. 6, iunie 1940, p. 186

CONSIDERATIONS ABOUT THE SETTING UP OF THE TABACARIE LAKE FOR THE SHIPS OF THE ROYAL NAVY

Abstract

The authors give us information about the setting up of the Tabacarie lake for the ships of the Royal Navy (in the period between 1834 and 1936).

Finished in 1936 by the officials in the Navy, the project became part of "The Tabacarie naval base" with the mention of keeping it in storage until the specialists' technical agreements came out. The possibility of building a military and a civil port on Taşaul Lake were also taken into consideration.

The building of a military port near Constanța was necessary in order to offer a safe shelter and a support for the actions of the war flotilla.