

DESPRE CANALUL DUNĂRE – MAREA NEAGRĂ ÎN DEZBATERILE BIROULUI POLITIC AL C.C. AL P.M.R. 1949

Nicoleta König

Unul din cele mai mari eșecuri financiare din perioada guvernării lui Gheorghiu Dej a fost încercarea de construire a Canalului Dunăre Marea Neagră.

În ceea ce privește Biroul Politic, hotărârea de începere a lucrărilor a fost discutată în cadrul ședinței din 29 mai 1949. La acestea au participat: Gheorghiu Dej, Teohari Georgescu, Lothar Rădăceanu, Iosif Chișinevski, Alexandru Moghioroș, Gheorghe Apostol, Miron Constantinescu, Teodor Iordăchescu, Chivu Stoica, Gheorghe Vasilichi, Mihai Moraru, Iosif Rangheț, Vasile Vaida, Ștefan Voitec¹.

De menționat că începerea construirii acestui Canal se încadra într-un plan mai larg al partidului de “remodelare” a țării în urma unei utopice teorii, cea a realizării societății ideale - comuniste, în care intra și “sarcina electrificării și începerea unor campanii de lucrări, amenajări de cursuri de apă, irigații etc.”² Realizarea acestui canal presupunea o transformare radicală a zonei: “va fi nevoie” afirma Gheorghiu Dej “de lărgirea considerabilă a traficului feroviar, de înmulțirea orașelor Cernavodă și Megidia și probabil de crearea unui nou oraș lângă Tasaul”. Așadar mase întregi de oameni, familii erau obligate să se mute în funcție de planurile economice ale regimului“ la Canal vor intra în lucru treptat “ preciza Gheorghiu Dej “până la 100 – 150000 plus membrii familiilor lor”³. Nimeni nu se interesa însă dacă acești oameni doresc sau nu schimbarea domiciliului, localnicii erau obligați să elibereze zona, facilitând astfel demararea de către autorității a procesului de colectivizare. Miron Constantinescu afirma că “Din punct de vedere politic.. trebuie dusă o lămurire în întreaga țară și mai ales în regiunea unde se va construi pentru că va fi nevoie de masive exproprieri și am putea avea dificultăți deoarece culacii și foștii proprietari vor agita împotriva noastră”⁴. “Munca de lămurire” însemna în realitate presiuni uriașe împotriva oamenilor; sub nenumărate amenințări psihice și fizice aceștia trebuiau să-și cedeze în final pământul statului.

Scopul acestei construcții gigantice era în viziunea conducerii de partid și de stat “satisfacerea nevoilor economice și culturale din acea parte a țării” dar nu explica în nici un fel în ce constau acestea; nu era un proiect care să justifice uriașul volum de muncă prevăzut și cheltuielile aferente.

Regimul comunist roman importa din U.R.S.S., în mod deosebit în primele două decenii de după instaurarea lui în țara noastră, modele politice, economice,

¹ Construirea Canalului Dunăre Marea Neagră, Dosar nr. 53/1949, Fond C.C. al P.C.R. Cancelarie, 25 mai 1949, pag. 3.

² *Ibidem*, pag. 5.

³ *Ibidem*.

⁴ *Ibidem*, pag. 7.

sociale, culturale etc. fără să analizeze dacă prezența lor se justifică sau nu în România, fapt cu grave consecințe pentru viitorul întregii țări. Gheorghe Gheorghiu Dej afirma că “ne-am inspirat din experiența Uniunii Sovietice”; de altfel Moscova era singura solicitată să dea consiliere specialiștilor români “La cererea noastră “continua Gheorghiu Dej “ Uniunea Sovietică ne-a trimis un grup din cei mai buni constructori de canale care să ne ajute la proiectare, la stabilirea liniei canalului la toate lucrările”⁵.

Comuniștii răsturnau toate regulile unei economii funcționale; în loc să urmărească necesitățile materiale, lucrarea era realizată în primul rând pentru instruirea ideologică. Chivu Stoica amintea acest lucru “lucrarea are importanță istorică și practic construcția socialismului se face prin construcții de asemenea anvergură ,care schimbă nu numai înfățișarea economică a regiunii, dar și mentalitatea oamenilor, pentru că *acest șantier va fi un laborator unde se vor crea cadre și se vor face școli de pregătire tehnică*. Nu este îngăduit ca lucrările să meargă prost, să fie dezorganizate sau să lipsească ceea ce este nevoie”⁶.

Construcția avea așadar în primul rând un rol politico – ideologic. De aceea Iosif Chișinevschi preciza că “ va trebui să dăm atenție deosebită organizațiilor de partid de pe șantier pentru că ele trebuie să aibă rolul conducător pe tot timpul cât vor dura lucrările”⁷; organul de conducere (nu i se preciza numele) urma “să fie legat direct de Consiliul de Miniștri”. Pe scurt, lucrările de pe șantier urmau să fie permanent supravegheate îndeaproape de partid.

În fruntea șantierului era pus un anume tovarăș Hossu “tov tânăr și cu spirit de organizare și care cunoaște și probleme de hidrologie are spirit analitic și nu se pripește”⁸. Aceasta arată încă o dată inconștiența liderilor comuniști; o lucrare de o asemenea anvergură , necesita cei mai buni specialiști, cu experiență în domeniu, în schimb era adus un tânăr care printre altele “calități “avea și unele “cunoștințe de hidrologie” .Totuși trebuie menționat că *pentru prima oară*, între documentele cercetate am găsit afirmația făcută de Miron Constantinescu “din punct de vedere tehnic să fie luați tehnicienii de cea mai înaltă valoare și experiență în conducerea șantierelor”. În realitate din păcate, pregătirea științifică, tehnică, nu conta pentru conducătorii de la București.

Gheorghe Gheorghiu Dej susținea că “50 % din reușită se asigură prin organizare. Va trebui să alcătuim un plan concret, să mobilizăm Partidul, presa, radio..”. Această mobilizare nu a folosit la nimic dacă e să ținem cont că lucrările au rămas neterminate șantierul fiind închis în 1952.

De altfel, Canalul a fost pentru regim modul cel mai sigur și mai comod de a – și elimina adversarii politic: intelectuali de renume, oameni politici etc. și-au

⁵ *Ibidem*.

⁶ *Ibidem*, pag. 6.

⁷ *Ibidem*.

⁸ *Ibidem*, pag. 7.

găsit acolo sfârșitul. Cei care au supraviețuit au rămas desigur cu traume fizice și psihice pentru restul vieții.

Din alt punct de vedere trebuie spus că hotărârea Consiliului de Miniștri privind începerea construcției Canalului Dunăre – Marea Neagră apărea în Buletinul Oficial devenind astfel lege din data de 26 mai 1949⁹.

Problema Canalului era reluată în discuțiile Biroului Politic în toamna aceluiași an, mai precis în data de 16 septembrie 1949. La ședință au participat: Ana Pauker, Teohari Georgescu, Lothar Rădăceanu, Gheorghe Apostol, Miron Constantinescu, Chivu Stoica, Gheorghe Vasilichi, Vasile Vaida, Ștefan Voitec, Zaharia Tănase. De această dată se punea problema comandamentului¹⁰. Partidul, incapabil de o bună organizare, numise conducerea șantierului fără a delimita clar sarcinile și modul de conlucrare între Ministerul Construcțiilor, Ministerul de Interne și cel al Sănătății și Sovrom (nu se precizează care). Gheorghiu Dej nu era prezent la ședință, dispozițiile sale erau urmate cu fidelitate și anume: instalarea unui comandament unic pe șantier. Aceasta demonstrează încă o dată ca partidul avea *un singur conducător*, în ciuda propagandei comuniste ce vorbea despre neobișnuită “democrație centralizată”.

Deși părea nefirească implicarea Ministerului de Interne în lucrările unui șantier de construcții, în realitate prezența sa era absolut necesară întrucât “unitățile Ministerului de Interne sunt unități de deținuți, ce urmează să asigure securitatea însă programul de muncă trebuie condus de Canal”¹¹ afirma Chivu Stoica.

După aproximativ 9 luni de la demararea lucrărilor, se constata că nimic nu funcționa cum trebuie pe șantier, proiectul demarat se dovedea a fi un eșec încă de la început. Cu toate acestea liderii comuniști erau hotărâți să continue lucrarea în pofida oricăror greutăți: “nu ne vom da înlături de la nici un sacrificiu ca să fie lucrarea gata la timp” preciza Miron Constantinescu.

Într-adevăr problemele erau nenumărate. “Ministerul Construcțiilor” amintea Miron Constantinescu “ a trimis oameni și un inginer fără un utilaj și aparatele necesare. Ministerul Apelor nu și-a îndeplinit sarcinile, n’am văzut activitate culturală... Direcția Drumurilor, tot la Construcții, din vina drumurilor proaste, autocamioane noi, nerodate, în loc să dureze 5-6 ani , poate 10, în 2 ani vor fi făcute praf și din vina șoferilor în oarecare măsură. Condițiile în care locuiesc oamenii sunt foarte grele...”¹². *Bineînțeles din cauza politicii de dezinformare dusă de guvern, toate aceste probleme nu ajungeau la cunoștința*

⁹ Hotărârea Consiliului de Miniștri privind începerea lucrărilor pregătitoare pentru construcția canalului Dunăre – Marea Neagră, “Buletinul Oficial”, anul I, nr. 33, joi, 26 mai 1949, pag. 228.

¹⁰ Problema comandamentului unic al lucrărilor Canalului Dunăre – Marea Neagră, Dosar nr. 78/1949, Fond C.C. al P.C.R. – Cancelarie, 16 septembrie 1949, pag. 3.

¹¹ *Ibidem*, pag 7.

¹² *Ibidem*, pag. 8.

opinie publice. O parte din greutăți erau generate de faptul că partidul epurase sistematic toți oamenii de specialitate din aparatul de stat, aducând în locul acestora elemente fidele, instruite politic și ideologic, dar fără nici o pregătire pentru sarcinile încredințate. Astfel, Miron Constantinescu constata cu privire la planul lucrării pentru 1950 că “noi am început să revizuiam planul și am găsit greșeli de calcul grosolane ori sunt greșeli de calcul făcute direct. Dau un caz concret: este necesară o cantitate de oțel special pentru perforatoare 2000 kg. În loc de kilograme s-au scris tone. Este o mică greșeală de 6 miliarde de lei. Planul Canalului s-a umflat la 37 miliarde pentru anul viitor în loc de 20 de miliarde pus în Consiliul de Miniștri”¹³. Liderii comuniști nu recunoșteau faptul că angajaseră personal incompetent, ci preferau să se ascundă în spatele lozincii atât de des întâlnită în discursul comunist și anume cea a “dușmanilor ascunși”. Tot Miron Constantinescu afirma că “eu spun ca o presupunere a mea trebuie verificată, mă întreb dacă nu cumva anumite elemente intrate în aparatul Canalului, știind că Partidul este angajat în această chestiune..(vor) să ne dea în lături, pe linia de supraîncărcare cu cheltuieli enorme. Adică de a ne împinge la cheltuieli mult peste puterile noastre”¹⁴.

Alteori, tot referitor la personalul angajat de partid, conducătorii comuniști recunoșteau adevărul pe jumătate: de exemplu, despre Gh. Hossu, însărcinat cu conducerea șantierului, același Miron Constantinescu preciza că “este foarte bun, dar experiență de șantier n’are, a fost tractorist mecanic, nu a lucrat într-o fabrică mare”¹⁵. Lăsau așadar conducerea unei asemenea lucrări în mâinile unui *tractorist mecanic* care nu avea nici cele mai vagi cunoștințe despre construcții și hidrologie.

Soluția pentru toate aceste probleme era reorganizarea, instituirea unui comandament unic. Nici nu se oboseau să afle care sunt cauzele reale ale prostului mers al lucrărilor (fondurile insuficiente, lipsa personalului calificat, a utilajelor necesare etc.). Era mult mai simplu pentru ei să mintă o țară întregă și precum am mai precizat sa arunce vina pe “dușmanii necunoscuți” care “speculează lucrarea partidului”.

În 1953 conducerea P.M.R. se vedea însă obligată să încheie lucrările. La data de 21.07.1953, se aducea la cunoștință membrilor Comitetului Central o hotărâre a Biroului Politic în legătură cu încetarea lucrărilor Canalului Dunăre – Marea Neagră¹⁶. Această decizie nu urma să fie făcută publică; Alexandru Moghioroș sublinia de altfel că „aici [în hotărâre] este precizat că nu va fi publicată în Buletinul Oficial sau în ziar, într-un cuvânt nu va fi popularizată. Biroul Politic a considerat că această ajustare [a lucrărilor] nu trebuie făcută cu zgomot de tobă. Nu avem nici un

¹³ *Ibidem*.

¹⁴ *Ibidem*.

¹⁵ *Ibidem*.

¹⁶ *Încetarea lucrărilor Canalului Dunare – Marea Neagra*, Dosar nr /1953, Fond C.C. al P.M.R. – Cămin, pag. 2.

motiv pentru panică și această ajustare trebuie făcută în mod organizat, liniștit ca să corectăm lucrurile acolo unde este de corectat”¹⁷.

Eșecurile regimului erau așadar trecute sub tăcere, opinia publică nu trebuia să afle adevărul despre rezultatele reale ale „economiei socialiste”.

ABOUT THE DUNARE-MAREA NEAGRA CANAL IN THE DEBATES OF THE POLIT BURO OF THE ROMANIAN WORKERS PARTY (P.M.R.) 1949

- Abstract -

The building of the Dunare-Marea Neagra canal started in 1949. It was a soviet model. Specialists and advisors were to come from Moscow. The communist leaders were less interested in the economic finality of the gigantic construction then the politic one.

The building yard was expected to be a true school in forming new communist personnel and also the easiest way to eliminate the politic adversary sent to work there until physical and psychical annihilation. The first steps in collectivise were made by massive expropriations. Nine months from the start of the construction nothing was going well, the qualified personnel and the strict schedule were missing. All these problems were top secret, the public opinion wasn't informed about the disastrous way of spending the public funds. Yet, in 1953 the leaders of the Romanian Workers Party (P.M.R.) ordered the temporary closing of the construction because of the big financial losts.

¹⁷ *Ibidem*, pp. 2-3.

