

**Construirea Canalului  
Dunăre-Marea Neagră**



MINISTERUL DE INTERNE

# ARHIVA

## FOND DOCUMENTAR

Referitor la *documente ale D. G. S. S*  
*regională Constanta privind*  
*construirea Canalului Juncure*  
*Marea Neagră*

D 12566 / 1

Dosar nr.

**10963**

Vol.

**1**

Data



D 012566, Vol. 1

**20 ianuarie 1950**

*Notă*

**Documentul conține informații succinte cu privire la planul elaborat de inginerul german Poebing referitor la dezvoltarea zonei navigabile din Dobrogea.**

**Nota este atașată documentului original, redactat în limba germană.**

*(ACNSAS, fond Documentar, dosar nr. 12566, vol. 1, f. 25)*

1. Vrele se foste  
2. Repute ing. Poebing.

121/20 Ianuarie 1950

25  
57

N O T A

Alăturat depunem o lucrare în original și în copie-traducere a Inginerului O.POEBING din München, adresat Primăriei orașului Galați.-

Lucrarea este o complectare la lucrările Canalului Dunărea-Marea Neagră, care - cum afirmă inginerul Poebing în adresa lui anexat - a fost studiat și proiectat și de el între anii 1933-1938, iar în anul 1942 a fost predat Guvernului Antonescu dela care în acel timp a primit mulțumiri atât personal cât și prin presă.

Lucrarea anexată se referă mai mult la Cultivarea ținutului sterp din delta Dunării.

N.B.

Propunem ca lucrarea să fie predat C.C.al Partidului Muncitoresc Român pentru aprecierea valorii acestei lucrări.

**1950**

**Scrisoare**

**Documentul conține textul scrisorii adresate Primăriei municipiului Galați de inginerul german Poebing, referitor la dezvoltarea zonei navigabile din Dobrogea. Față de textul inițial, prezentul document aduce completări cu privire la capacitatea de producere a energiei în zonă prin intermediul centralelor hidroelectrice.**

*(ACNSAS, fond Documentar, dosar nr. 12566, vol. 1, f. 34)*

Către

PRIMARIA ORASULUI GALATI  
referitor la Congresul Navigației Dunării.

34  
66

În presa cotidiană din München s'a publicat o știre a D.P.A. (Deutsche Presse-Ag) după care se ține actualmente în orașul Dvs. o conferință despre probleme de navigație dunăreană. Conferința întrunește reprezentanții U.R.S.S., României, Bulgariei, Cehoslovaciei și Jugoslaviei. Reprezentanții Austriei și Germaniei nu sunt menționați.

Rog Primăria să predea Președintelui, odată cu urările pentru reușita conferinței, anexatul meu proiect din 18.X.1949 "Cultivarea ținutului sterp din Delta Dunării", împreună cu harta de orientare și să roage pe președinte de a-mi confirma primirea proiectului și a hărții.

În proiectul meu din 10.X.1938 a cărui primire mi-a fost confirmată în calitate de autor în anul 1942 de către Președintele Consiliului din România, transmitându-mi-se totodată mulțumirile sale și ale Guvernului.

A fost prevăzută doar amenajarea Dunării inferioare în care canalul leagă Dunărea cu Marea Neagră, scurtând considerabil distanța navigabilă și folosește în acelaș timp la irigarea regiunilor agricole ce suferă în urma secetei și la drenarea regiunilor mlăștinoase.

În proiectul de față, în complectarea celui vechi, este vorba și de cursul mijlociu al Dunării până la granița Ungariei, iar canalul de navigație dunăreană astfel creat este conceput să fie folosit până la Buziaș, de vapare de 10.000 tone, în acest scop sunt prevăzute alte două instalații hidro-electrice pe cursul Dunării, așa cum reese din harta anexată.

Va interesa Congresul că conform cercetărilor mele forțele hidraulice de care dispun țările participante la congres, vor produce în cazul construcției întregului proiect următoarele cantități de energie exploatabile:

U.R.S.S.	9230	miluarde kw.anual	
România	120	"	"
Ungaria	80	"	"
Bulgaria	100	"	"
Cehoslovacia	60	"	"
Jugoslavia	120	"	"

Forțele hidraulice a întregului pământ, ar da conform cercetărilor mele, o capacitate anuală de cel puțin 50.000 miliarde kw. Aceasta ar fi cantitatea de energie care s'ar putea obține în mod teoretic din  $2M^3$  apă stătătoare, dacă s'ar reuși, după legile energiei a prof.Einstein, de a elibera energia atomică conținută în această cantitate de apă.

Cu stimă  
C.Poebing

1950

## Cultivarea ținutului sterp din Delta Dunării - o recomandare europeană -

Planul, în varianta sa inițială a fost elaborat la 10 octombrie 1938, ulterior fiind primit de către membrii guvernului Antonescu în 1942.

Atașată, o hartă a României care conține un plan de amplasare a Canalului Dunăre-Marea Neagră.

(ACNSAS, fond Documentar, dosar nr. 12566, vol. 1, ff. 35-48)



07-35

CULTIVAREA ȚINUTULUI STERP DIN DELTA DUNĂRII  
O SARCINA EUROPEANA

Rareori se găsesc pe pământul European ocazii atât de favorabile de cultivare a pământului ca cele din ținuturile imense ale Deltei Dunării, pe teritoriul românesc. Suprafața acestui ținut este mai mare decât suprafața Bavariei Superioare și inferioare, care reprezintă astăzi în mare măsură grănarul Bavariei și Germaniei Apusene. Această suprafață este limitată la Sud de o linie dreaptă dela Constanța (Marea Neagră) și până la Dunăre (viitorul Canal navigabil pentru vapoare de 10.000 tone, conform proiectului Poebig din 10.X. 1938) la Apus de cursul Dunării, din punctul de întretăiere prin Hârșova, la Brăila și Galați (vezi harta anexată), la Nord deasemeni prin cursul Dunării și brațul ei nordic care duce prin Ismail și Chilia la Marea Neagră: la Răsărit Delta Dunării este limitată de Marea Neagră, dela Constanța prin Sf. Gheorghe și Sulina până la revărsarea brațului nordic, 40 de km. la Est de Chilia. În harta anexată, acest spațiu este însemnat prin hașuri diagonale. Ca scară de comparație poate folosi suprafața Elveției din care aproape un sfert poate fi acoperită de Delta Dunării.

Cultivarea acestui spațiu care reprezintă astăzi un teren mlăștinos, nefolosit și nepătruns, servind doar unor scopuri limitate de vânătoare și pescărie, presupunem următoarele condiții:

1/ Un sistem bine conceput de irigare și drenare suficientă, oricând și în orice condiții.

2/ Un procedeu cât se poate de eficient de îngrășare anuală a solului, ținând seama de căile de transport cele mai scurte.

Amândouă condiții sunt create prin proiectul Dunăre Marea Neagră, pe care l-am conceput în anii 1933-1938 pentru Guvernul Român din acea vreme, care mi-a exprimat în 1942 mulțumirile sale prin fostul Vice președinte al Consiliului, Antonescu, despre care a vorbit și presa cotidiană de atunci (de ex. Volkischer Beobachter din 4.IV.1942 sub titlul "Felicitările noastre". Fostul Vice președinte al Cons. de Ministri din România, a declarat atunci că, realizarea proiectului va începe la terminarea războiului.

Canalul "Dunăre-Marea Neagră", conform proiectului meu din 10.X.1938, satisface, așa cum arată descrierea proiectului următoarele scopuri:

1.- Navigația pe Dunărea inferioară pentru vapoare de 10.000 tone dela Constanța până deocamdată la Giurgiu.

Prin aceasta se obține o scurtare a actualei căi navigabile pe Dunăre spre Marea Neagră, cu 300 km. măsurătorile Canalului sunt astfel alese încât vapoare și crucișătoare pot trece ușor atât în amont cât și în aval, iar viteza apei pentru capacitatea de lucru maximă a hidrocentralei din Constanța (1.500.000 p.s.) să rămână la limitele admisibile pentru navigație.



2.- Producția de curent electric deocamdată prin trei mari centrale hidroelectrice, dintre care centrala Constanța posedă o capacitate de 40 de ori mai mare decât aceea din Walchensee și lacul caapat din fața Canalului Dunărea-Marea Neagră (lacul Cernavodă) are o suprafață de cca.100 ori mai mare ca cea a lacului Walchensee iar împreună cele două centrale din Amontul fluviului posedă o capacitate de 30 ori mai mare ca acelei din Walchensee și lacurile captate a celor două centrale au o suprafață de 80 de ori suprafața lacului Walchensee. Producția de curent electric poate fi socotit pentru anii cu abundență de apă la 12 miliarde kw.anual.

3.- Cultivarea solului prin câștigarea de terenuri de cultură de calitate superioară, ce au aproape suprafața Bavariei Superioare și Inferioare. Pe acea suprafață pot fi colonizați un milion țărani, care pot semăna și recolta, prin două recolte anuale, grâu pentru hrana a 100.000.000 oameni.

Acest teren cultivabil este creat prin sistemul de drenare - al cărui plan la scara 1:200.000 se află la București - sistem cu uzine de pompe gigantice, care servește pe deoparte la conducerea râurilor și cursurilor de apă ce se află mai jos de lacul Cernavodă, în acest loc și astfel la scurgerea lor prin Canalul "Dunăre-Marea Neagră" și deci prin centrala electrică dela Constanța și pe de altă parte servește absorbantiei nămolului fluxului după umplerea lacurilor caaptate la distribuirea nămolului și scurgerea apei în Marea Neagră (brațe de siguranță)

4.- Extragerea și prelucrarea minereurilor și cărbunelor a căror zăcăminte se află în situație favorabilă față de centralele arătate. Prin cantitatea de curent, minereurile (cupru și fier) din minele ce se vor crea, vor putea fi extrase și prelucrate cu minimum de muncitori.

Acelaș lucru se aplică și cărbunelui a cărei extracție nu se dăunează prin producția energiei electrice din apă, ci poate fi sporită, dacă este vorba de a extrage o cantitate stabilită într'un timp minimum stabilit și cu un minimum de minieri.

Din aceste scopuri interesează aci doar acel al culturii solului. Problema cea mai importantă este drenarea terenului mlăștinos. Pentru soluționarea acestei sarcini este prevăzut o regulare a Dunării cu drenarea prin stațiile pompe  $P_1$  dela Isaccea și  $P_2$  Hârșova.

Stația  $P_1$  ducă afluenții din Deltă dela Isaccea și până la Gurile, spre un lac pentru pompe aflat mai sus, ce se întinde dela Isaccea prin Galați și Brăila spre Hârșova și care are menirea de a caapta cantitățile de apă din acea regiune, în special cele din Prut și Siret. Prin stația  $P_2$  la Hârșova, aceste cantități însemnate de apă sunt prinse și pompate la înălțimea lacului Cernavodă, care este creat printr'un baraj gigantic la Hârșova.

Scurgerea acestui lac caapat are loc din Cernavodă în direcția răsăriteană, în linie dreaptă spre portul Constanța și formează canalul "Dunăre-Marea Neagră", care trebuie să fie navigabil pentru vapoarele de 10.000 tone și care trebuie să scurteze traseul de navigație pe Dunăre dela Cernavodă la Marea Neagră cu 300 km.

Lacul Cernavodă socotit cu cota de înălțime 14,5 m. peste nivelul Mării se mărginește la Apus până la Silistra și Calar. De aici în jos, Dunărea va fi regulată și la Apus de Silistra, deasemeni va fi drenat un teren mlăștinos și sterp de 40 km.lungime și 10 km.lărgime, iar în punctul său cel mai apusean va fi mărginit printr'un alt dig, care formează un alt lac de caaptare la Turtucaia cu cota 20,5 peste nivelul Mării.

Intinderea acestui lac de captare se mărginește la Apus până la Giurgiu, Aici urmează un alt lac, prin care se formează un al treilea lac de captare cu cote de înălțime 26,5 peste nivelul Mării.

Lacurile de captare dela Cernavodă dela Turtucaia și dela Giurgiu, care s'au format, oferă posibilitatea construirii a trei uzini hidroelectrice: în Uzina D.I lângă Giurgiu cu 500.000 P.S. capacitatea anuală medie, Uzina D.II lângă Turtucaia cu o capacitate anuală medie de 250.000 P.S. și Uzina D.III lângă Constanța cu o capacitate anuală medie de un milion P.S. Mărimea acestor instalațiuni de Uzine și însemnătatea lor economică pentru asigurarea energiei a României, în special pentru nevoile agriculturii cu noul teren de cultură obținut în Delta Dunării, devine mai clară (se înțelege mai bine) atunci când cineva reprezintă, că Uzina dela Constanța este de 40 ori mai mare decât Uzinele dela lacul Dalldalchen (o parte a Uzinelor Bayer A.G.) iar toate Uzinele la un loc sunt în stare să acopere cu certitudine orice încărcare maximă precum să-și satisfacă un consum mediu de energie, inclusiv alimentarea sacinilor de pompaj până la 12 miliarde kw.anual.

Pentru drenarea terenului în cursul inferior al Dunării înainte de Hârșova, este necesar de a se crea un sistem de drenare la care nivelul lacului între Isaccea și Hârșova să posede cota 3,0 m. peste nivelul Mării. În timp ce întinderea mai jos de Isaccea până la Gură trebuie să fie asimilată cu o cotă de 3,5 m. peste nivelul Mării. Aceste două cote sunt socotite pentru timpuri în care este lipsă de apă, în care timp capacitatea de pompaj a stațiilor de pompaj din Isaccea și Hârșova este în stare de a produce, un debit mai mare de apă decât primesc dela sistemul fluvial existent. Direcția de curgere în aceste timpuri cu lipsă de apă este una contrarie ca acele de până atunci, deci dela Marea Neagră îndărăt. Această direcție de curgere se schimbă în timpurile în care Dunărea se revarsă și în care sistemele fluviale mai jos de Hârșova aduc mai multă apă decât stațiile de pompaj permit să treacă. În aceste timpuri are loc o irigațiune și în acelaș timp înămolire a terenului, care trebuie dirijată prin felul specific a regulării și a gropilor de drenare, nu spre paguba ci spre folosul culturii pământului (nămol de îngrășare ca la Nil).

Depunerile (de nisip, nămol, etc.) Dunării, care până în prezent împiedică mult navigația pe gurile Dunării și pricinuiau anual mari pagube, vor fi întrebuintate pentru umplerea a numeroaselor lacuri și bălți în Delta Dunării în cursul anilor și decenilor viitoare, iar totodată felul specific al planului de drenare trebuie să asigure această reușită.

De însemnătate esențială este imensa presiune a forței de apă producând o energie de 6 miliarde kw.anual, pentru prima parte a construcției (hidrocentrala Constanța cu umplere prin pompă la Hârșova și Isaccea) și de 12, respectiv 18 miliarde Kw.anual pentru continuarea construcției mai sus de barajele succesive ale lacului Cernavodă, despre care planul general arată 4 baraje succesive, care dau ca rezultat o scurtare generală a drumului Dunării în România de 450 km., precum și posibilitatea de a naviga cu vapoare de 10 mii tone până la frontiera ungară, de unde trebuie să facă transportarea grânelor din Delta Dunării pe vapoare de 1500 tone care se îndreaptă spre Viena și prin viitorul Canal Donau-Main, spre Rotterdam.

Cea mai însemnată îngrășare a pământului în Delta Dunării se produce prin însăși nămolul Dunării, devine fără niciun fel de cheltueli speciale de transport. Prețul energiei ce poate fi produsă prin forța apei, care este de o însemnătate tot așa de mare pentru agricultura în Delta Dunării, se orientează special după dobânzile de construcție.

Dacă Guvernul actual al României reușește construcția proiectului după cum e prevăzut fără grevare cu dobânzi, atunci prețul a Kwh. produse astfel nu vor atinge mai mult de 0,8 pfenigi german, în timp ce în Germania apuseană, trebuie să coste 6% dobânzi de construcție, resp.4-5 pfenigi germani, preț de cost pro Kwh. Cu această energie suficientă și efitină pot fi câștigate după procedee cunoscute, mijloace de îngrășare efitine în cantități mari, în special azot, la care costul curentului este determinat pentru prețul mijloacelor de îngrășare. Aceste mijloace de îngrășare servesc pe lângă nămolul ce se depune anual la creșterea recoltei a terenurilor însămânțate printre gurile Dunării și la intensa cultivare a pământului în deltă.

Importanța mare a aprovizionării unui teren agricol cu energie electrică efitină, rezultă atât din țările cu agricultura electrificată până acum, precum și din experiențele practice despre întrebuințarea căldurii electrice pentru scopurile uscării cerealelor și fânului și pentru scopurile construcției de grădini.

În această privință nu ași vrea să omit indicarea minunatelor lucrări, care au apărut în legătură cu această problemă în Nr.19/49 a Archivei Ad-ției Energie Electrică (egitor A.Seifert-Berlin-Grünwald) anul 1949.S.543-544, din aceste lucrări este de extras că agricultorul necesită unelte care fac posibile cu mai puține ore de lucru o producție mărită și cu mai puțină energie de lucru să poată produce mai multă hrană pentru o populație mai mare și că experiențele făcute în Anglia cu instalațiile de uscare au arătat că simplitatea și efitinătatea procedeelelor de uscare a cerealelor și fânului este avantajul agricultorului și a fiecărei întreprinderi de electricitate. Toate aceste posibilități sunt mult ușurate când este vorba de un teren mare întrebuințat pentru agricultură, care, este legat printr'o rețea deasă, într'o gospodărie colectivă de proporții mari ceea ce este cazul pentru Delta Dunării într'un mod ideal.

Încă un punct de însemnătate esențială este de remarcat. Este cunoscut că construcția energiei de apă necesită o îngrijită folosire a apei care se scurge. Din această cauză transportarea nămolului din Dunăre și materialele de putregaiu care se află în ea vor avea un efect biologic f.favorabil asupra conținutului de oxigen a Mării Negre mai ales că Marea Neagră este de mai multă vreme tot așa biologiceste bolnavă, ca în repetate rânduri lacurile și albiile râurilor din Europa de Apus, spre exemplu: Zuger și Zurich din Elveția, unde 2/3 ale lacului a dispărut viața din cauza hidrogenului sulfuric.

Despre această temă s'a vorbit cu ocazia conferinței administrării apelor la Munchen 1949, pe baza lucrărilor Consilierului Dr.Demoll.

Pentru asigurarea Deltei Dunării cu apă potabilă trebuiesc întrebuințate regiunile fluviale ale Prutului și Siretului , care sunt sănătoase din punct de vedere biologic

Dacă Guvernul Român reușește să transforme în următorul deceniu ținutul sterp din Delta Dunării, după teoriile arătate, într'un ținut cu terenuri de cultură de calitate superioară și să asigure aceste terenuri de cultură cu energie și îngrășăminte eftine pentru scopuri agricole, atunci România va soluționa prin aceasta nu numai o problemă a țării sale proprii, ci pentru toată Europa în sensul asigurării păcii mondiale.

Übering. Dipl. Ing. O. P o e b i n g  
Konservator der T.H. München i.R.

München 9, den 16. November 49  
Grünwalderstr. 24

1363-20-71949

49

43

An die

Stadt G a l a t z - Bürgermeisteramt

in G a l a t z / Rumänien.

Donau-Schiffahrtskongress.

In der Münchner Tagespresse ist eine dpa-Nachricht veröffentlicht, nach welcher in Ihrer Stadt zur Zeit eine Konferenz über Fragen der Donau-Schiffahrt tagt. Die Konferenz vereinigt Vertreter der Sowjet-Union, Rumäniens, Bulgariens, der Tschechoslowakei und Jugoslawiens; Vertreter Oesterreichs und Deutschlands sind nicht genannt.

Ich bitte das Bürgermeisteramt, dem Vorsitzenden der Konferenz meinen beiliegenden Aufsatz "Die Kultivierung des Oedlandes im Donaudelta" v. 18.10.49 nebst Uebersichtskarte mit besten Wünschen für das Gelingen der Konferenz zu übergeben und den Vorsitzenden zu bitten, mir den Erhalt des Aufsatzes nebst Plan zu bestätigen.

Nach meinem Projekt vom 10.10.38, dessen Erhalt mir als Projektverfasser 1942 der damalige stellvertretende Ministerpräsident von Rumänien unter Vermittlung seines Dankes und des Dankes seiner Regierung bestätigt hat, war lediglich der Ausbau der Unteren Donau vorgesehen, wobei der Kanal die Donau unter erheblicher Verkürzung des Schiffahrtsweges mit dem Schwarzen Meer verbindet und gleichzeitig durch den Kanal die unter starker Trockenheit leidenden Agrargebiete bewässert und die Sumpfgebiete entwässert werden.

In dem vorliegenden Aufsatz ist ausser dem alten Projekt auch der Mittellauf der Donau bis an die Grenze von Ungarn behandelt und der so entstehende Donau-Schiffahrtskanal bis Bazias für 10 000 to-Schiffe fahrbar gedacht. Zu diesem Zweck sind 2 weitere Kraftstufen im Donaustrom vorgesehen, wie aus der beiliegenden Uebersichtskarte ersichtlich.

Es wird den Kongress interessieren, dass nach meinen Forschungsarbeiten die verfügbaren Wasserkräfte der am Kongress teilnehmenden Staaten bei Vollausbau folgende Werte an jährlich gewinnbarer Energie besitzen:

Sowjet-Union . . . . .	9 230	Mrd. Kwh/Jahr
Rumänien . . . . .	120	" " "
Ungarn . . . . .	80	" " "
Bulgarien . . . . .	100	" " "
Tschechoslowakei . . . . .	60	" " "
Jugoslawien . . . . .	120	" " "

Die Wasserkräfte der Erde würden nach meinen Forschungsarbeiten bei Vollausbau eine mittlere Jahresleistung von mind. 50 000 Mrd. Kwh ergeben. Es ist dies die gleiche Energiemenge,

Ct

welche theoretisch aus 2 cbm ruhenden Wassers gewonnen werden könnte, wenn es nach dem Energiegesetz nach Prof. Dr. Einstein gelingt, die in dieser Wassermenge enthaltene Atomenergie freizusetzen.

Hochachtungsvoll

*O. Pöbbling*  
(O. Pöbbling)

2 Anlagen, wie angegeben.

Einschreiben.

1	1	1	1
2	2	2	2
3	3	3	3
4	4	4	4
5	5	5	5
6	6	6	6
7	7	7	7
8	8	8	8
9	9	9	9
10	10	10	10

50

1363-20-74 949

Die Kultivierung des Gedlandes im Donaodelta,  
eine europäische Aufgabe

von  
Obering. Dipl. Ing. Oskar P o e b i n g, Konservator  
der T.H. München i.R.

Selten finden sich auf europäischem Boden so günstige Gelegenheiten einer Landeskultivierung wie in dem riesigen Mündungsraum der Donau auf rumänischem Boden. Die Fläche dieses Raumes ist grösser als die Fläche von Ober- und Niederbayern, die heute im wesentlichen die Kornkammer für Bayern und Westdeutschland bilden. Diese Fläche wird begrenzt im Süden durch eine von Konstanz am Schwarzen Meer geradlinig nach Westen führende Strecke bis zur Donau (zukünftige Schifffahrtsstrasse für 10 000 to-Schiffe nach dem generellen Projekt Poebing vom 10.10.38, im Westen durch den Lauf der Donau von dem angegebenen Schnittpunkt über Harsowa nach Braila und Galatz führend (s. beilieg. Uebersichtskarte), im Norden ebenfalls durch den Lauf der Donau und ihres nördlichsten Mündungsarmes, der über Ismail und Kilia zum Schwarzen Meer führt. Im Osten ist der Mündungsraum der Donau durch das Schwarze Meer begrenzt. Er führt von Konstanz über St. Georg und Sulina bis zur Mündung des nördlichsten Donauarmes, 40 km östlich von Kilia. In der beigefügten Uebersichtskarte ist dieser Raum durch Querschraffur gekennzeichnet. Als Vergleichsmaßstab kann die Bodenfläche der Schweiz dienen, von welcher der Mündungsraum der Donau nahezu ein Viertel deckt.

Die Kultivierung dieses riesigen Raumes, der heute ungenutztes und unwegsames Sumpfgelände bildet, welches lediglich in beschränktem Umfang Jagd- und Fischereizwecken dient, hat folgende Voraussetzungen:

- 1.) Ein wohldurchdachtes System einer jederzeit und unter allen Verhältnissen ausreichenden Ent- und Bewässerung.
- 2.) Ein möglichst billiges System der jährlichen Bodendüngung, unter Berücksichtigung kürzester Transportwege.

Beide Voraussetzungen sind durch das Projekt des Donau-Schwarzmeer-Projektes geschaffen worden, welches ich in den Jahren 1933-1938 für die damalige rumänische Regierung ausgearbeitet habe, die mir 1942 ihren Dank durch ihren damaligen stellvertretenden Ministerpräsidenten A n t o n e s c u aussprechen liess, worüber auch die damalige Tagespresse (z.B. Völkischer Beobachter v. 4.4.42, S. 16 unter "Unseren Glückwunsch") berichtet hat. Es wurde damals durch den stellvertretenden Ministerpräsidenten von Rumänien erklärt, dass nach Kriegsende die Verwirklichung des Projektes in Angriff genommen wird.

Der Donau-Schwarzmeer-Kanal nach meinem generellen Projekt vom 10.10.38 erfüllt gemäss meiner damaligen Projektbeschreibung folgende Zwecke:

- 1.) Die Schifffahrt auf der Unteren Donau für 10 000 to-Schiffe ab Konstanz zunächst bis Giurgiu. Dadurch wird eine Verkürzung des bisherigen Schifffahrtsweges auf der Donau zum Schwarzen Meer um rd. 300 km erzielt. Die Abmessungen des Kanals werden so gewählt, dass 10 000 to-Schiffe und Kreuzer für 1al- und

*P*

Bergfahrt bequem passieren können und die für die Höchstleistung des Konstanz-Wasserkraftwerkes (1.500.000 PS) erforderliche Wassergeschwindigkeit in zulässigen Grenzen für die Schifffahrt bleibt.

- 2.) Die Erzeugung von elektrischem Strom, zunächst durch drei Grosswasserkraftwerke, von welchen das Konstanz-Kraftwerk ungefähr die 40-fache Leistung des Walchenseekraftwerkes besitzt, und der vor dem Donau-Schwarzmeer-Kanal liegende Speichersee (Czernavoda-See) ungefähr die 100-fache Fläche des Walchensees, während die zwei flussaufwärts gelegenen Kraftwerke zusammen ungefähr die 30-fache Leistung des Walchenseekraftwerkes haben und die Speicherseen dieser beiden Kraftwerke ungefähr die 80-fache Fläche des Walchensees. Die Stromerzeugung kann in Jahren guter Wasserführung zu jährlich rd.12 Mrd.Kwh gerechnet werden.
- 3.) Die Bodenkultur durch Gewinnung hochwertigsten Kulturlandes, welches nahezu eben eine Fläche von der Grösse Ober- und Niederbayerns besitzt. Auf dieser Fläche können rd.1 Million Bauern angesiedelt werden, welche bei doppelter Ernte im Jahr die zur Ernährung von rd.100 Millionen Menschen erforderlichen Feldfrüchte anbauen und ernten können.

Dieses Kulturland wird dadurch geschaffen, dass nach den in Bukarest liegenden Plänen 1: 200 000 ein entsprechendes Entwässerungs-System mit Grosspumpwerken geschaffen wird, welches einerseits dazu dient, um die unterhalb des Czernavoda-Sees zufließenden Flüsse und Wasserläufe in den Czernavoda-See zu drücken und dadurch zum Ablauf im Donau-Schwarzmeer-Kanal durch das Konstanz-Kraftwerk zu zwingen und welches andererseits der Aufnahme des Hochwasserschlammes nach Füllung der Speicherseen zur Verteilung des Hochwasserschlammes und zur Abführung des Hochwassers ins Schwarze Meer dient (Sicherheitsarme).

- 4.) Die Verhüttung und Gewinnung von Erzen und Kohle, deren Vorkommen begünstigt zu den angegebenen Kraftwerken liegt. Durch die anfallenden Strommengen können in den zu schaffenden Bergwerken sowohl Erze (Kupfer und Eisen) mit einem Minimum an Arbeitern gefördert und verhüttet werden. Das Gleiche gilt für die Gewinnung von Kohle, welche durch die Erzeugung von Wasserkraftstrom in keiner Weise beeinträchtigt, sondern ebenfalls nur gefördert wird, wenn es sich darum handelt, eine bestimmte Kohlenmenge in einer bestimmten Mindestzeit mit einem Minimum von Bergarbeitern zu fördern.

Unter diesen Zwecken interessiert hier lediglich die Frage der Bodenkultur. Die wichtigste Frage ist die der Entwässerung des Sumpflandes. Zur Lösung dieser Aufgabe ist eine Regulierung der Donau mit Entwässerung durch die Pumpwerke P<sub>1</sub> bei Isacea und Pumpwerk P<sub>II</sub> bei Harsova vorgesehen. Das Pumpwerk P<sub>1</sub> leitet die Zuflüsse aus dem Delta ab Isacea bis zur Mündung nach einem höher gelegenen Pumpspeicherbecken, welches sich von Isacea über Galatz und Brasila nach Harsova zieht und die Aufgabe hat, die in diesem Bereich zufließenden Wassermengen mit aufzunehmen, darunter insbesondere die Wassermengen des Pruth und des Sereth. Durch das Pumpwerk P<sub>II</sub> bei Harsova werden diese gesamten, an sich sehr

PK





bedeutenden Wassermengen erfasst und auf die Spiegelhöhe des Czernavoda-Sees gedrückt, der durch einen mächtigen Staudamm bei Harsova gebildet wird.

Der Abfluss dieses Speichersees findet von Czernavoda aus in östlicher Richtung geradlinig nach dem Hafen Konstanza hin statt und bildet den Donau-Schwarzmeer-Kanal, der für 10 000 to-Schiffe befahrbar sein soll und den Schifffahrtsweg auf der Donau von Czernavoda zum Schwarzen Meer um rd. 300 km kürzt.

Der Stau des Czernavoda-Sees, gerechnet mit Höhenkote 14,5 m ü. Meeresspiegel, reicht westlich zurück bis Silistria und Calar. Von da ab wird die Donau reguliert und westlich von Silistria ebenfalls ein Sumpfgebiet und Gedland von rd. 40 km Länge und 10 km Breite entwässert, sowie in seinem westlichsten Punkt durch einen weiteren Staudamm abgegrenzt, der einen zweiten Speichersee bei Turtucaia mit Kote 20,5 ü. M. Der Stau dieses Speichersees reicht westlich bis Giurgiu. Hier erfolgt abermals ein Stau, durch welchen ein dritter Stausee mit der Höhenkote 26,5 ü. M. gebildet wird.

ldct

Die so entstandenen Speicherseen von Czernavoda, von Turtucaia und von Giurgiu bieten die Möglichkeit zum Ausbau von 3 Wasser-Grosskraftwerken, dem Wasserkraftwerk W I bei Giurgiu mit 500 000 PS mittlere Jahresleistung, dem Wasserkraftwerk W II bei Turtucaia mit einer mittleren Jahresleistung von 250 000 PS und dem Wasserkraftwerk W III bei Konstanza mit einer mittleren Jahresleistung von 1 Million PS. Die Grösse dieser Wasserkraftanlagen und deren wirtschaftliche Bedeutung für die Energieversorgung Rumäniens, darunter insbesondere für die Bedürfnisse der Landwirtschaft in dem neugewonnenen Kulturland des Donsudeltas wird klar, wenn man sich vergegenwärtigt, dass das Kraftwerk bei Konstanza die 40-fache Grösse des Walchenseewerkes (Teil der Bayernwerk A.G.) besitzt und sämtliche Werke zusammen imstande sind, sowohl jede nur vorkommende Belastungsspitze mit Sicherheit zu decken, als auch eine durchschnittliche Energieabnahme einschliesslich Energiebedarf der Pumpstationen bis zu 12 Mrd. Kwh im Jahr voll zu befriedigen.

Für die Entwässerung des Geländes im Unterlauf der Donau unterhalb Harsova ist es nötig, ein Entwässerungs-System zu schaffen, bei welchem der Stauspiegel zwischen Isacea und Harsova die Kote + 3,0 m ü. M. besitzt, während für die Fläche unterhalb Isacea bis zur Mündung eine Kote von - 3,0 u. M. herzustellen und zu gewährleisten ist. Diese beiden Koten beziehen sich auf Zeiten knapper Wasserführung, in welchen die Pumpleistungen der Pumpwerke bei Isacea und Harsova mehr Wassermengen zu fördern imstande sind, als durch die vorhandenen Fluss-Systeme zufließen. Die Fliessrichtung in diesen wasser-knappen Zeiten ist eine umgekehrte wie bisher, somit vom Schwarzen Meer weg. Diese Fliessrichtung ändert sich in den Zeiten, in welchen die Donau Hochwasser führt und in welchen die Fluss-Systeme unterhalb Harsova mehr Wasser zu führen als die Pumpwerke abzuführen gestatten. In diesen Zeiten erfolgt eine Bewässerung mit gleichzeitiger Verschlämzung des Geländes, welche durch die besondere Art der Regulierung und der Entwässerungsgräben nicht zum Schaden, sondern zum besonderen Nutzen der Bodenkultur (Düngeschlamm wie beim Nil) gelenkt werden muss.

4 - Die Kultivierung des Geländes im Donaodelta /O.Foebing-München.

Das Donau-Geschiebe, welches bisher stark die Schifffahrt in den Mündungsermen der Donau behinderte und grosse Unkosten alljährlich verursachte, wird zur Auffüllung und Verlandung der unzähligen Seen und Tümpel im Donau-Delta im Laufe der kommenden Jahre und Jahrzehnte nutzbar verwendet, wobei ebenfalls die besondere Art der Trainsage und des Entwässerungsplanes diesen Erfolg sicherstellen muss.

Von besonderer Bedeutung ist die reichlich anfallende Wasserkraftenergie im Betrage von 6 Mrd. Kwh pro Jahr für den ersten Ausbau (Kraftwerk Konstanz mit Pumpspeicherung bei Harzova und Isaces) und von 12 bzw. 16 Mrd. Kwh pro Jahr für den weiteren Ausbau der oberhalb des Czernavodasses gelegenen Staustufen, von welchen der Uebersichtsplan 4 Staustufen zeigt, die eine gesamt-Verkürzung des Donauweges in Rumänien von 450 km, sowie die Möglichkeit ergeben, mit 10.000 to-Schiffen bis an die ungarische Grenze zu fahren, von wo aus die Umladung der Feldfrüchte des Donaodeltas auf 1500 to-Schiffe erfolgen muss, die ihren Weg über Wien und den zukünftigen Donau-Main-Kanal bis nach Rotterdam nehmen.

Die wesentlichste Düngung des Bodens im Donau-Delta erfolgt durch den Düngeschlamm der Donau selbst, somit ohne jeden Aufwand besonderer Transportwege. Der Preis der erzeugbaren Wasserkraftenergie, der für die Landwirtschaft im Donau-Delta von ebenso grosser Bedeutung ist, richtet sich im wesentlichen nach den Bauzinsen. Gelingt es der jetzigen rumänischen Regierung, den Ausbau des Projektes, wie vorgesehen, ohne Zinsbelastung durchzuführen, so dürften die Selbstkosten der so erzeugten Kwh nicht höher als 0,8 Dflg. kommen, während man in Westdeutschland mit rd. 6% Bauzinsen bzw. mit 4-5 Dflg. Selbstkosten pro Kwh zu rechnen hat. Mit dieser reichlichen und billigen Energie können billige Düngemittel in grossen Mengen, insbesondere Stickstoff, nach bekanntem Verfahren gewonnen werden, bei welchen die Stromkosten ausschlaggebend für den Preis der Düngemittel sind. Diese Düngemittel dienen neben dem jährlich anfallenden Düngeschlamm zur Steigerung des Bruchtertrages für die angebauten Flächen der Donau-Mündung und damit zu einer intensiven Boden-Kultivierung im Donau-Delta.

Von welcher grosser Bedeutung die Versorgung einer ~~klein~~ landwirtschaftlich genutzten Fläche mit billiger elektrischer Energie ist, ergibt sich sowohl aus der bisherigen Elektrifizierung der landwirtschaftlich genutzten Länder, wie aus den praktischen Erfahrungen über die Anwendung der Elektriwärme für die Zwecke der Getreide- und Heu-Trocknung und für die Zwecke des Gartenbaues. In dieser Beziehung möchte ich nicht verfehlen, auf die ausgezeichneten Aufsätze hinzuweisen, welche über dieses Gebiet in Nr. 19/49 des Archivs für Energiewirtschaft (Herausgeber A. Seifert-Berlin-Grünwald) Jahrgang 1949, S. 543-554, erschienen sind. Auszugsweise ist aus diesen Aufsätzen zu entnehmen, dass der Landwirt Geräte braucht, die bei weniger Mann-Arbeitsstunden eine höhere Produktionsleistung ermöglichen, um mit weniger Arbeitskräften mehr Nahrung für eine grössere Bevölkerung produzieren zu können und dass die mit Trocknungsanlagen in England gemachten Erfahrungen gezeigt haben, dass die Einfachheit und Billigkeit des Getreide- und Heu-Trocknen-Verfahrens für den Landwirt und für jedes Elektrizitäts-Unternehmen von gleichem Vorteil ist. Alle diese Möglichkeiten werden wesentlich erleichtert, wenn es sich um eine landwirtschaftlich genutzte Fläche von grossem Ausmass handelt, die mit einem dichten Leitungsnetz zu einer grosszügigen Verbundwirtschaft zusammengeschlossen ist, was für das Donaodelta in geradezu idealer Weise zutrifft.

76

34

Auf einen Punkt von wesentlicher Bedeutung ist noch hinzuweisen: Es ist bekannt, dass der Wasserkraftausbau eine sorgfältige Abwasser-Verwertung bedingt. Aus dem Grund wird die Abführung des Düngechlammes der Donau und der darin befindlichen Faulstoffe eine sehr günstige biologische Wirkung auf den Sauerstoffgehalt des Schwarzen Meeres küssen, nachdem das Schwarze Meer schon seit längerer Zeit ebenso biologisch erkrankt ist, wie mehrfach die Seen und Flussläufe in Westeuropa, z.B. Zuger- und Zürichersee der Schweiz, woselbst 2/3 des Sees durch Schwefelwasserstoff bereits so gut wie abgestorben sind. Ueber dieses Thema wurde gelegentlich der Wasserwirtschaftstagung in München 1949 eingehend aufgrund der Arbeiten KAN Geheimrat Dr. D e m o l l gesprochen.

Für die Trinkwasserversorgung des Donaudeltas müssen die biologisch gesunden Flussgebiete des Pruth und des Sereth herangezogen werden.

Wenn es der rumänischen Regierung gelingt, im Laufe des kommenden Jahrzehntes das Gedland im Donaudelta nach den dargelegten Grundzügen in hochwertiges Kulturland umzuwandeln und dieses Kulturland mit billiger Energie und billigen Düngemitteln für landwirtschaftliche Zwecke zu versorgen, so hat Rumänien damit eine Aufgabe nicht nur für sein eigenes Land, sondern für ganz Europa im Sinne einer Sicherung des Weltfriedens gelöst.

*Poebing*  
 Poebing 18.10.49.  
 München 9  
 Grünwalderstraße 24  
 ( C. P o e b i n g )

2  
 3

**17 septembrie 1950**

**Raportul conține informații și fotografii atașate cu privire la schimbarea din funcție a mecanicilor considerați răspunzători pentru întârzierea nejustificată a reparațiilor unor utilaje.**

*(ACNSAS, fond Documentar, dosar nr. 12566,  
vol. 1, ff. 80-84)*



MINISTERUL AFACERILOR INTERNE

DIRECȚIUNEA GENERALĂ A SECURITĂȚII POPORULUI

DIRECȚIUNEA GENERALĂ A SECURITĂȚII POPORULUI  
 Nr. 177554 / 10 SEP 1950  
 DIRECȚIUNEA GENERALĂ A SECURITĂȚII POPORULUI

237

DIRECȚIUNEA REGIONALĂ DE SECURITATE CONSTANTA  
 Nr.B.Canal/20.806 din 17 Sept.1950

18 SEP 1950

c a t r e

DIRECȚIUNEA GENERALĂ A SECURITĂȚII POPORULUI  
 Direcțiunea II-a = București

Urmare raportului nostru Nr.BC/20.806 din 21 Aug. 1950 si Nr.BC/11.801 din 17 si 29 Iulie a.c.,referitor la modul de functionare al Sectorului Mecanic din Directa Generala a Canalului Dunare-Marea-Neagra,raportam urmatoarele:

In urma masurii luata de catre D.G.C.,sefi diviziilor mecanice Medgidia si Midia(ing.POPESCU ALEXANDRU si GEORGESCU GHEORGHE-Topaslau)au fost mutati la Sectorul Mecanic,Divizia Utilaj.-

Deasemeni seful Diviziei Mecanice Cernavoda BUDESCU STEFAN,in urma trecerii directorului Regionalei Medgidia TUDOSE VASILIU ca presedinte al Comitetului Provizoriu al orasului Constanta,a fost transferat la Regionala Medgidia a Canalului in functia de Director.-

In locul acestora au fost pusi in functii de sefi ai acestor divizii elemente muncitoresti,care datorita faptului ca nu pot cuprinde munca,inca nu au reusit sa inlature haosul ce domneste in diviziile mecanice,situatia in momentul de fata prezentandu-se astfel:

Atata la Divizia Mecanica Midia-Canara,cat si la Divizia Mecanica Medgidia,utilajul nou sosit continua a sta neadapostit si aruncat la voia intamplarii.-

Deasemeni utilaj intrat in reparatii de saptamani de zile,nici pana in prezent nu a fost reparat,desi pe santiere se resimte foarte mult lipsa acestora si planul de productie sufera.-

Pentru a se vedea adevarata situatie inaintam alaturat un numar de 10 fotografii,representand utilajul lasat neadapostit si neraparat,dupa cum urmeaza:

192  
 20.9.450

*20.9.1950*  
*B3*  
*- Noti pt. Col. Cates*  
*si in anexa*  
*la N.B. in ura*  
*si intruza Mecanici*  
*si schimbati*  
*20.11.490*  
*si 10 fotografii*  
*si 10 fotografii*

*52*

62.628. - Imprimeria Centrală

- Fotografia Nr.1 reprezinta piese noi de escavatoare electrice nemontate, care sunt asezate in noroi.-

- Fotografia Nr.2, reprezinta vagoneti, care stau de cca. o luna de zile pentru a fi reparati, avand rupte numai carligele, iar pe santiere este nevoie de ele pentru transportul pamantului escavat.-

- Fotografia Nr.3 reprezinta un escavator defect care deasemeni sta de timp indelungat nereparat, ajungandu-se pana acolo ca muncitorii constienti, membrii de partid, sa scrie pe el asa dupa cum se vede in fotografie: "Tovarasi nu ma lasati sa zac" ss. Esc. 1109.-

- Fotografia Nr.4 reprezinta acelasi escavator.-

- Fotografia Nr.5 reprezinta utilaj deasemeni aruncat in noroi (utilaj nou inca nemontat).-

- Idem fotografia Nr.6.-

- Fotografia Nr.7 reprezinta lazi cu masini si utilaj nou aruncat in apa.-

- Fotografia Nr.8 reprezinta un screper ce asteapta de luni de zile sa fie reparat.-

- Idem fotografiile Nr.9 si 10, screpere si tractoare Stalinet.-

Vina pentru desinteresul fata de buna conservare si repararea la timp a utilajului nu poate fi atribuita noilor sefi ai diviziilor mecanice, deoarece acestia au luat imprimire de cca. 10 zile.-

Raspunzatori se fac in primul rand sefi de divizii ing. POPESCU ALEXANDRU dela Regionala Medgidia, GEORGESCU GHEORGHE-Topâslău dela Regionala Midia, precum si numitii DAVID LUCIAN, fost sef al Diviziei Utilaj din Sectorul Mecanic si ing. PARASCHIVESCU seful Diviziei Ateliere din Sectorul Mecanic, care sunt elemente ce nu au nimic cu interesele clasei muncitoare si care au dat tot timpul dovada de desinteres total fata de buna conservare, functionare si reparare la timp a utilajului de pe santiere, precum si lipsa de control si indrumare in munca pe teren.-

MAIOR DE SECURITATE,

N. Doicaru

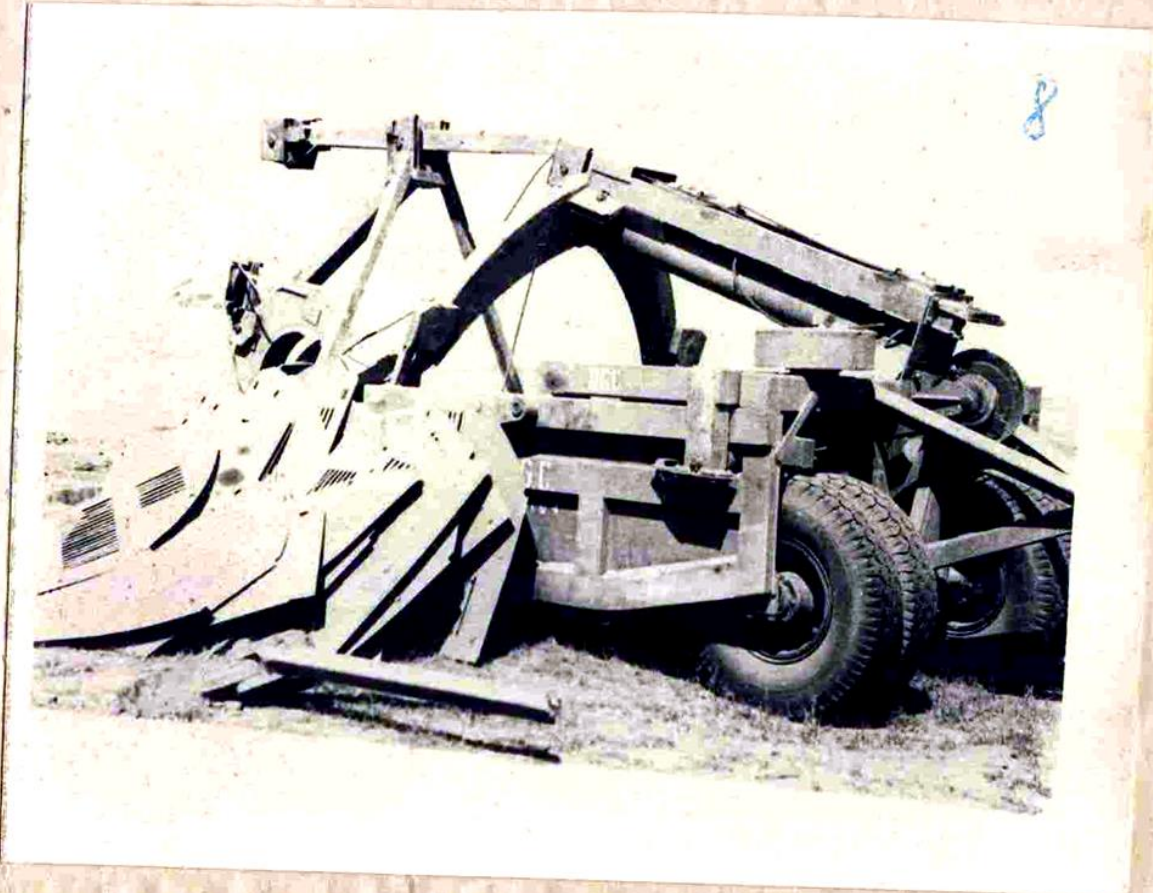
LT. MAJ. DE SECURITATE,

Gh. Manolache



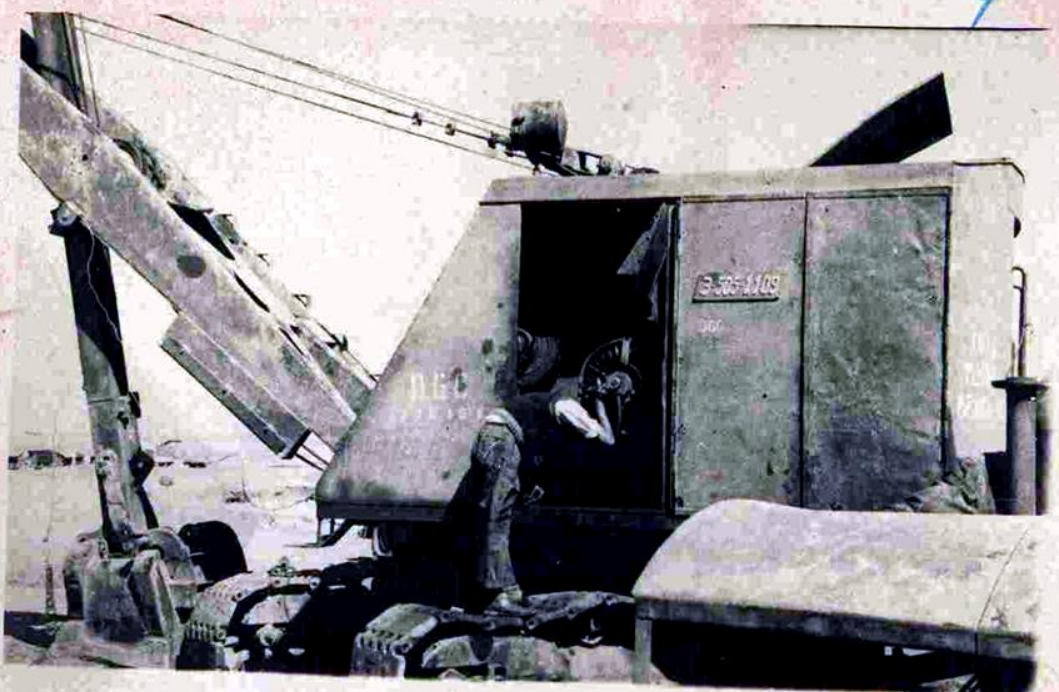






240





*[Handwritten signature]*

**5 decembrie 1950**

***Raport informativ asupra situației de la  
Canalul Dunăre - Marea Neagră***

**Raportul conține cu preponderență informații referitoare la problemele pe care organele de Securitate le aveau în vedere pe șantierul Canalului Dunăre - Marea Neagră. O atenție sporită este acordată inginerilor bănuși de sabotaj, mulți dintre ei fiind oameni de afaceri înainte de instaurarea regimului comunist.**

***(ACNSAS, fond Documentar, dosar nr. 12566,  
vol. 1, ff. 104-114)***

Raport informativ  
asupra situației de la Canalul Dunărea-Marea Neagră.-

-Lucrările Canalului Dunărea-M. Neagră sunt de două feluri: executate în regie și executate prin întreprinderi ale diferitelor Departamente.

In regie se execută în principal lucrări de excavații și lucrări portuare precum și lucrări complementare (bărăci, linii c.f., reparații și instalații) care sunt afectate direct șantierelor de regie.

Prin întreprinderi se execută în principal lucrările anexe ale Canalului după cum urmează:

1.-Minist. Constr.

a.-Sovrom 7: Baracamente,

- Instalații electrice,
- " sanitare,
- " canalizare și aducția apei,
- Drumuri de acces șantiere,
- Orașe noi Poarta Albă și Năvodari și Palatul Ad-tiv.

b.-Sovrom 6: Lucr. drumuri.

c.-Intrep. 25 Medgidia: Instalații canalizare, Constr. Oraș nou (C-Vodă, Medgidia) Constr. At. Centr. Medgidia, Baracamente.

2.-Minist. Energiei Electrice:

a.-Energo Construcția: Constr. Uzinei Sulzer Canara și Termoelectrică Ovidiu II.

b.-Electromontaj: Montajul uzinei electrice și rețele electrice.

3.-Dep. C.F.R.

a.-Intrepr. Constr. feroviare: Lucrările de căi ferate, Baracamente, Complexe stații cf. Fetești-Medgidia.

4.-Minist. Agriculturii.

Div. Îmb. funciare: Baraje, Ref. terenuri degradate, Ameliorări.

5.-Minist. Silviculturii.

Dir. Silvică Canal: Plantații, Constr. case adăpost, Pepiniere.

6.-M.A.I.- Constr., Instalații, Baracamente, și anexe.

7.-Coop. Mica Industrie: Instalații.

8.-Coop. Instalatorul: Instalații.

9.-A.P.T.: Linii telefonice.

In afară de aceste, mai multe întreprinderi care lucrează numai ocazional sau furnizează piese.

Celelalte Instituții cari au un rol hotărâtor sunt C.S.P., I.P.I., I.P.C.

17-10-1950  
Trabuc cofondat  
aceasta nota este  
pentru auto  
10. Januare 1951  
Instalațiile s-au executat  
cu fond și s-au executat  
care orate o serie de reparații  
sau de la ocaziile de  
constat  
Jy.

1951  
AS Canal  
Iluzm B

Acestea sunt instituțiile care colaborează cu Dir.Gen.Canalului pentru bunul mers al lucrărilor.

-Ordinea în care se execută o lucrare este următoarea:

Dir.G.C. emite ideea lucrării.

Ideea devine proiect prin S.S.P.,I.P.C.,I.P.I.

Proiectul este aprobat de C.S.P.

Sect.Planif.face formalitățile de deschiderea finanțării.

B.C.I.,deschide creditele și achită avansurile.

Regia sau Intrepr.execută lucrarea.

D.G.C.,controlează executarea lucrărilor,recepționează și emite ordinul de achitarea prețului.

D.G.C.,întreține în bună stare lucrările.

-Prin urmare,deficiențele ce se ivesc în executarea lucrărilor trebuiesc urmărite în toate aceste sectoare de activitate;o deficiență dintr'un sector poate avea cauze în alt sector,iar o încercare de sabotaj dintr'un sector poate avea urmări vizibile în cu totul alt sector.

O deficiență dintr'un sector local de execuție poate părea la prima vedere vina organului local;ea poate fi însă cauzată în realitate de un sabotaj sau o deficiență a unui organ central.

Dea ceea ochiul care vede și constată o neregulă în executarea lucrărilor trebuie să aibe posibilitatea de a urmări și verifica acest lucru pe toată întinderea lucrărilor și în întreg mecanismul lor.

Numai în felul acesta el poate avea o sinteză exactă și reală a mersului lucrărilor,valorii și naturii deficiențelor,extinderii și gravității sabotajului.

În cele ce voiu arătate mai jos,se poate vedea clar acest lucru.

#### A.-Proiecte.

Pentru a se putea asigura întocmirea la timp a proiectelor și prevăzute a se executa în anul 1950,D.G.C.,a hotărât că numai o parte din ele să fie întocmite de SSP,iar celelalte,în special cele ce urmau să fie executate prin întreprinderi,să fie comandate Institutelor de proiectări pe specialități.(I.P.C.,I.P.I.,etc.).

Rezultatele nu au corespuns însă așteptărilor.Proiectele au fost predate cu mari întârzieri,ceea ce a făcut necesară la predare recalcularea devizelor potrivit nouilor analize de prețuri,forme de transport,etc.

Discuțiunile între D.G.C.,Institutele de Proiectare și Intreprinderile constructoare pentru obținerea acceptării acestora,au lungit și mai mult timpul de predare.Au rămas multe proiecte nepredate până la data fixată de 15 Iulie a.c.-Proiectele de c.f.,drumuri, străzi orașele noi,rețele electrice,rețele de distribuție cu apă, canalizare,au sosit mult mai târziu,iar unele n'au sosit deloc. În felul acesta lucrări importante pentru lucrul de iarnă își au repercusiuni asupra moralului muncitorilor(întroducerea luminei și apei la locuințe și bărăci,facerea de drumuri practicabile,etc.),nu au putut fi terminate la timp.

Aceasta a dus la noi întârzieri,ceea ce a făcut ca planul să nu poată fi realizat în sectorul de lucrări respectiv.Cum însă lucrările sunt legate între ele,întârzierile au avut repercusiuni și în alte puncte de execuție,amenințând cu desorganizarea întregului șantier.Situația a atins o astfel de gravitate încât a fost necesară o restructurare a întregului plan pe 1950,cu toate că din aceasta rezultau o mulțime de pierderi.

Toate aceste întârzieri au avut însă consecințe serioase: de ex.,neîntocmirea la timp a proiectelor pentru încălzirea garajelor,pentru tencuirea baracamentelor,pentru finisarea construcțiilor de zidărie,etc. Aceasta se va vedea mai bine la tratarea problemei respective.

109

Cine este vinovat? In general organele de proiectare; dar pentru o indicare precisă trebuie urmărită problema începând de la locul de execuție până la acest organ și chiar în interiorul lui.

Din cele afirmate de responsabilii Sect. Control Tehnic Recepții, ar reeși că întârzierile de proiectare se datoresc lipsei de specialiști și formalităților greoaie de aprobare. Se aduce drept exemplu proiectul restructurat al lucrărilor silvice care a fost depus la D.G.C. în Iunie 1950, aprobat de D.G.C. în August iar de C.S.P. în Noembrie, aducând după sine, după cum se vede o întârziere a lucr. de constr. de câteva luni.

Atât însă nu e de ajuns și nu remediază răul. Punctul slab nu e în lipsa de specialiști, că de aceștia sunt destui, dar foarte puțini lucrează cu entuziasm și interes. Cea mai mare parte sunt elemente vechi capabile de sabotaje, care trebuiesc urmărite și identificate. Neavând însă posibilitatea să pătrund în sectorul Studii și Proiecte, I.P.C. și I.P.I., nu pot face această identificare. Ceeace se poate ~~vedea~~ vedea este că Inginerii de aici au legătură cu cei dela Institutetele de proiectare, cunoscându-se din vremea când conduceau împreună mari afaceri de construcții. Ingineri și arhitecți ca Dragoș Pop, Victor Niculescu, vin la Constanța în interes de serviciu pentru proiectări și pierd timpul pe aici în delegații care li-se plătesc - stând câte o săptămână, pentru lucrări ce le-ar putea face într'o zi.

Primirea întârziată a proiectelor nu a mai permis o studiere amănunțită a lor înainte de a fi puse în execuție. Astfel s'au constatat în timpul execuției lipsuri, care au trebuit să fie remediate prin adaptări și soluții de compromis, care ar fi putut fi evitate. Exemple: Palat Administrativ, Locuințe tip, boldurile de încadrare a asfaltului pe drumuri.

O altă lipsă de proiectare este greșirea proiectelor. Multe proiecte sunt greșit făcute. Execuția începe și numai după aceea se constată greșala. Indreptarea e grea și de multe ori aduce după sine dărâmarea lucrării. Așa s'a întâmplat la orașul nou Cernavoda unde au trebuit dărâmate lucrări fiindcă fuseseră greșit proiectate. La fel la Palatul Administrativ Poarta Albă, unde scara principală a fost făcută și apoi dărâmată fiindcă fusese greșit calculată; iar benzile de sprijin ale planșelor dela etaj I erau așa de înguste încât nu puteau face față efortului ce trebuia susținut de planșeu. Acestea sunt numai câteva exemple. Greșeli de felul acesta au fost multe. ~~inșă~~ Ele au cauzat întârzieri și cheltueli cari s'ar fi putut evita. Nu mai vorbesc de efectul demoralizant pe care l-au avut asupra muncitorilor și pe care elementele dușmănoase au căutat să-l exploateze.

De multe ori prin buna înțelegere între Intreprinderi și D.G.C., anumite lucrări încep să se execute înainte de a fi gata proiectele, pe bază de proiecte provizorii. Lucrarea e aproape terminată când ~~se~~ sosesc proiectele și se încheie contractele. Dar abia atunci se constată că nu corespunde. De aici refaceri, cârpeți, cari strică și compromit totul. Așa a fost cazul cu baracamentul care au ieșit prost, ale căror proiecte au sosit când erau aproape terminate.

Toate aceste probleme trebuiesc urmărite. Cauza deficiențelor semnalate poate fi nepriceperea, intenția de sabotaj sau indiferența totală, ceeace echivalează cu sabotajul. De nepricepere nu poate fi vorba, căci profesional, personalul tehnic corespunde. Deci se poate afirma că e vorba de indiferență și intenție de sabotaj; dar pentru identificarea vinovațiilor trebuie urmărită chestiunea.

Una din lipsurile Dir. Gen. a Canalului este că nu a prevăzut dela început o normă în ceeace privește numărul exemplarelor, circulația și repartiția proiectelor. Aceasta situație s'a discutat mult dar nu s'a soluționat deloc. S'a ajuns astfel să se trimită sectorului Planificare câte 3 exemplare iar pe șantier și pentru controlul lucrărilor să nu fie niciunul. Aceasta a dus la neputința de a se controla lucrările și la reveniri inutile.

Dat fiind personalul de mentalitate veche cu care se lucrea

ză, toate aceste abateri, în loc să fie izolate și remediate imediat ce se iveau, au fost privite răsând și cu indiferență. Sectorul de Control Tehnic, inginerii inspectori de control (Goldenberg, Russu, Pantelli, Cam-bureau, Burghel, etc.) le priveau și le privesc și acum cu indiferență, mulțumindu-se să scrie când și când câte o adresă, sau să le semnaleze în câte un raport și acesta întârziat.

#### B.-Planurile de lucrări.

Nu au fost întocmită și trimis la vreme planul de investițiuni definitiv, cu precizarea tuturor lucrărilor care se execută și sarcinile de lucru ce revin întreprinderilor constructoare sau unităților de regie. Succesiv Sectorul Planificării a trimis planuri cari nu cuprindeau toate lucrările, ci numai defalcări pe subpoziții mari de plan, fără desfășurarea financiară în timp. Si chiar acestea au fost modificate ulterior prin restructurări. Din această ~~stare~~ cauză s'au început lucrări de mari proporții inițiale, care ulterior s'au redus (ex. Atelierele Centr. Medgidia), sau altele care s'au anulat (alimentare cu apă Cernavoda). Consecința imediată a fost o împrăștiere a eforturilor și a mijloacelor (și așa destul de reduse) iar din punct de vedere material cheltueli inutile în sarcina D.G.C., prin investiții făcute în organizarea acelor șantiere, care apoi s'au anulat.

Una din cauzele acestor abateri este și neputința Dir' Generale de a forța sectoarele subordonate la executarea rapidă a ordinelor și dispozițiilor.

Sect. Planificare mai are și vinovăția încetinelii deschiderii finanțelor, fără de care lucrările nu pot fi începute, întreprinderea neputând obține avansul necesar organizării șantierelor.

#### C.-Contracte.

Remiterea proiectelor cu întârziere a determinat, întârzieri în deschiderea finanțării iar acestea la rândul lor au întârziat semnarea contractelor.

Din această cauză întreprinderile au avut mari dificultăți de finanțare mai ales la lucrările importante, la care formalitățile de aprobare cer un timp mai îndelungat. În aceasta situație s'au găsit la 1 Sept. 950 construcțiile de baracamente (executate de Sovrom 7), orașele noi, căile ferate și șoselele. Toate aceste lucrări însă sunt foarte importante pentru realizarea Canalului iar nerealizarea lor sau proasta lor calitate poate duce la compromiterea lucrărilor.

Astfel schimbările succesive ale planului de investiții a făcut imposibilă stabilirea unor programe de lucru pe baza cărora să se poată face urmărirea lucrărilor. (De ex., pentru At. Centrale Medgidia s'a stabilit un program detaliat de lucru pe baza sumelor inițial trecute în plan, iar organizarea șantierului a decurs în consecință. Reducerea creditelor alocate la jumătate a determinat însă și schimbarea totală a planului inițial, desorganizând total urmărirea).

Consecința a fost nerealizarea planului.

Din această cauză, au trebuit să se facă noi restructurări de planuri, renunțându-se la unele lucrări pentru a se asigura terminarea la vreme a celorlalte.

#### D.-Executarea lucrărilor.

##### 1.-Prin întreprinderi.

Întreprinderile constructoare execută lucrările în general cu tehnicienii și materialul lor, urmând numai a fi controlate în executare de către Organele de Control Tehnic ale D.G.C.

Din capul locului raportul între aceste două instituții este fals. Dela început reprezentanții întreprinderilor și ai D.G.C. s'au fixat pe pozițiile pe care altădată stăteau reprez. antreprizelor particulare cu cei ai statului, căutând fie să se înșele unii pe alții, fie să conlucreze în a avea beneficii personale, ajutându-se să scape de urmări. Aceasta s'a întâmplat din cauza personalului cu mentalitate



veche pe care-l întrebuințează și D.G.C. și Intreprinderile construc-  
toare. În felul acesta lucrările nu pot fi nici bine executate, nici  
bine și eficace controlate. De ex., când un inspector de control face  
inspecția sau recepția unei lucrări, el anunță în prealabil pe "prie-  
tenul" său dela întreprindere care aranjază totul la suprafață încât  
până la urmă totul iese bine.

În acest fel decurg inspecțiile Inginerilor Goldenberg Las-  
căr, Moody Justin, Bedreag Cristea, Burghel Const., Camboreanu Dumitru,  
Ribarof Sergiu, etc.

Deasemenea inspecțiile Dir. Generale prin Dir. General și  
ing. Sef, nu duc de cele mai multe ori la constatările reale și nu pot  
fi niciodată inopinate. Asta, desigur nu poate ascunde calitatea sau  
cantitatea lucrărilor realizate, dar ascunde de minune lipsa de înte-  
res, intenția de sabotaj și neputința de organizare a anumitor organe  
de execuție și control. Și deaceia Dir. Gen. nu poate fi în măsură de a  
dibui nodul rețelei de sabotaj care se țese deasupra șantierelor Ca-  
nalului.

a). Baracamente:

Baracamentele au fost proiectate a se face netencuite și au  
avut scopul de a caza muncitorii și personalul șantierelor atât în  
timpul verii, dar mai ales în timpul iernii. De felul cum urmau să fie  
făcute ele depindea buna stare și rezistența morală și fizică a mun-  
citorilor în timpul iernii.

Lucrarea a fost însă prost executată, încât a nemulțumit  
muncitorii din vară. Până la urmă s'a hotărât să fie tencuite fiindcă  
altfel erau nelocuibile. Technicienii întreprinderilor și ai D.G.C.  
s'au mulțumit să le execute cu materialul cel mai prost, fără a-și da  
silința să sorteze și să respingă materialul necorespunzător. Intre-  
prinderile s'au mulțumit să arunce toată vina asupra materialului  
uitând că s'au constatat deficiențe care se datorau exclusiv proas-  
tei execuții.

Astfel, la baracamentele făcute de Sovrom 7 s'au putut cons-  
tat următoarele:

Cadrelle în care se montează ușile și ferestrele s'u făcut m  
mai mari cu 5-10 cm. decât tocurele respective, lăsând un spațiu gol  
între ele și tocurele.

Capșurile interioare la pereți s'au executat astfel în-  
cât între scânduri au rămas spații până la 5 cm lățime pe toată lun-  
gimea. S'au observat scânduri cari n'au aceeași lățime așa că la un cap  
erau lipite iar la celălalt distanțate. De altfel s'a constatat că de-  
la început scândurile nu erau bătute bine lipite, astfel că ~~materialul~~  
explicația că materialul fiind verde, s'a uscat după construcție și a  
lăsat goluri, nu corespunde adevărului.

Înădirile scândurilor de capșală nu au fost făcute cu în-  
grijire, dând aspectul unor cârpeli.

Capșala tavanului între ferme, a fost făcută să fie susți-  
nută de scânduri transversale puse la distanțe de circa 1-1,2 m, reze-  
mate pe șipci bătute dealungul tălpii fermei. Această dispoziție nu  
corespunde proiectului pe deoparte, iar pe de alta scândurile transver-  
sale n'au fost suficient dimensionate, au fost așezate la distanțe  
prea mari și n'au fost puse cu cuie de șipci, iar ~~existența~~  
capșala tavanului n'a fost prinsă nici ea de aceste scânduri trans-  
versale. Din aceste motive capșala tavanului pe multe locuri, s'a  
burdușit, fapt agravat de așternerea în pod a unui strat de pământ,  
deși proiectul prevedea un strat de talaj. Faptul a devenit și mai grav  
când baracamentele au trebuit tencuite. În multe locuri tavanele s'au  
rupt și s'au prăbușit, nerezistând la greutatea tencuelii.

Dusumelele carbe nu s'au așezat peste grinzișoare așa cum  
prevedea proiectul, ci s'a executat din panouri așezate între acestea.  
În multe locuri nici măcar n'au fost sprijinite pe șipci bătute dea-  
lungul grinzișoarelor (de ex., baraca infirmerie șantierul Nr. 16). Din  
./.

aceste motive aceste panouri au căzut direct pe pământ.

Din aceste cauze dușumelele au început de timpuriu să se le-  
se, împreună cu sobele care au fost instalate în barăci. La aceste cauze  
se mai adaugă și aceea că piloții de susținere ai bărăcii nu au fost suficient  
bătuți în pământ. În loc să fie băgați în pământ într'o groapă  
de 1,50 m adâncime care urma apoi să fie bătută cu maiul și întărită  
prin diferite materiale care să asigure fixitatea piloților, gropile  
au fost făcute de 0,65-0,90 cm, iar întărirea prin batere n'a fost făcu-  
tă deloc. De aceea s'a întâmplat că o baracă la Cernavodă a putut fi  
smulsă și răsturnată de un vânt. Faptul a fost constatat de ex., la bara-  
ca dormitor dela șantierul 14 unde piloții au fost puși în gropi făcu-  
te cu sfredelul, după care erau așa de puțin bătuți încât inginerul Mü-  
ller, din partea întreprinderii, i-a putut scoate cu mâna.

Acest fapt a dus la lăsarea dușumelelor și pereților exteri-  
ori, constatate la bărăcile după șantierul 16, unde s'a găsit o denive-  
lare a dușumelii dela centru spre pereți de 7-10 cm.

Încă din luna Mai s'a putut constata calitatea total proastă  
a executării baracamentelor, atât la Sovrom 7 cât și la C.F.R. - Pe lân-  
gă că materialul era necorespunzător, nici execuția nu era conformă cu  
proiectele. Cum pereții nu au carton la mijloc, nici altă izolație, curen-  
ții de aer circulau dintr'o parte în alta și bărăcile erau de nelocuit.

Încă de atunci s'a putut vedea că aceste bărăci, pentru a fi  
locuibile, mai ales iarna, trebuiau tencuite. Cu toate acestea operațiile  
de proiectare, finanțare, au mers atât de încet, încât tencuirea a fost fă-  
cută abia toamna târziu, lucrarea fiind executată prost. Muncitorii sunt  
puși în situația de a locui pe vreme de iarnă în niște barăci cu pere-  
ții umezi. Nu mai amintesc faptul că sobele sunt așa de slabe, că încă  
de acum ușile lor spre exemplu au început să se rupă.

Vinovăția este a tuturor organelor de execuție ale întreprin-  
derilor, dar în primul rând a organului de control D.G.C. pentru baraca-  
mente (Ing. Goldenberg Lascar) care a lăsat să se facă sub controlul său  
astfel de lucrări. Deasemenea, de faptul că nu au fost tencuite la vreme  
sunt vinovate organele de proiectare și deschidere de credite.

#### b). Construcții zidărie (orașe noi).

Lucrările au mers încet din lipsă de material (dușumele, că-  
rămizi dublu presate, tâmplărie, etc.) și a mâinei de lucru calificate  
necesare finisajului. Din aceste cauze nu s'au putut fixa termene de  
predare. Aceste motive trebuiesc însă cercetate căci pot fi rezultatul  
unui fel încet și birocratic de a lucra, sau al unei intenții de înceti-  
nire. S'ar putea întâmpla să fie material dar să nu fie cerut destul de  
însistent și prin tratare directă. Sunt însă și greșeli de altă natură:  
De ex., amenajarea orașului nou Cernavodă n'a putut fi făcută fiindcă  
proiectul străzilor a fost scos din plan. Pentru a putea folosi locuințe-  
le trebuie să se găsească soluții de compromis în ceea ce privește drumu-  
rile de acces și curțile interioare.

Această situație este la orașul nou Medgidia.

#### c). Palatul Administrativ. (Sovrom 7).

Construcția a ieșit din iarnă cu plașeul peste parter. Lucrări  
le au fost reluate în Martie 1950 dar în Iulie abia se turnau plașeul  
peste etajul 2 și nu se făcuseră încă pregătiri pentru executarea însta-  
lațiilor electrice și pentru montarea instalațiilor sanitare. Deasemenea  
la această dată construcția zidurilor interioare, de execuția cărora se  
leagă lucrările de finisaj, nu începuse încă și nu se luaseră măsuri  
pentru pregătirea fermelor de acoperiș și a tâmplăriei.

Din aceste cauze, data de folosire fixată în Noemvrie 1950 nu  
a putut fi respectată, ceea ce a avut consecințe neprielnice pentru des-  
voltarea șantierelor.

În general Intrepr. Sov. 7 care execută orașele noi Poarta Al-  
bă și Năvodari și Palatul Ad-tiv, nu a putut lucra decât într'un ritm

11/10

foarte lent. Intreprinderea nu s'a conformat planului de lucru fixat. De acest fapt s'au resimțit întregul mers al lucrărilor, căci programul fusese astfel făcut, ca să se permită, cazarea la termen a unităților de excavație și căi ferate.

Se mai constată că Intreprinderea n'are materiale aprovizionate pe șantier și nici mâna de lucru suficient calificată.

d). At. Centrale Medgidia (Intrepr. 25).

Dela începutul lucrărilor, execuția a mers într'un ritm foarte încet. Continu au avut aceste lipsuri:  
Efectivul de muncitori insuficient.  
Personalul calificat și tehnic foarte redus.  
Mijloace de transport foarte reduse (în August erau două autocamioane și o cisternă). De aceea materialele n'au putut fi transportate la timp și liniile de descărcarea vagoanelor erau mereu blocate.

Din aceste motive Atelierele n'au putut fi gata la 1 Decembrie când erau programate. Consecințele sunt foarte mari. Întregul parc de utilaje grele, excavatoare, etc., precum și mijloacele de transport Auto ale D.G.C., nu vor putea fi menținute în stare de funcționare dacă atelierele destinate reviziei generale de iarnă nu vor putea fi gata la termen.

Intreprinderea nu-și dă silința să dea în timp util comenzile pentru materialele necesare. De ex. în luna August nici nu studiasse încă aprovizionarea cu cărămidă pentru zidăria aparentă din fațade fațade, cu toate că știa că cărămida locală nu corespunde calitativ. Deasemenea încă nu dăduse comanda pentru fermele metalice de susținere a monorailurilor.

De foarte multe ori au fost cazuri când pe șantier s'a întrerupt funcționarea betonierelor din lipsă de benzină; cu toate că aceasta se putea procura ușor.

Un alt caz, la turnarea cadrelor la halele At. Centr. Medgidia s'a întrebuintat cimentul metalurgic. Se spune: din cauza comportării slabe a acestui ciment "la Atelierele Centrale Medgidia va fi un nou Carlton".

e). Alimentări cu apă (Sov. 7 și Intrepr. 25).

Rețeaua de alimentări cu apă trebuia să asigure încă din anul acesta, existența apei pe șantierele D.G.C. pentru folosința muncitorilor care lucrează în condiții destul de grele. Lucrările nu au putut însă înainta suficient din cauză că până acum de curând cădeau în sarcina de control a Ing. Bedreag Cristea care se ocupa de ele cu o indiferență totală și nu cred să mă înșel dacă afirm că avea chiar intenția de sabotaj.

Astfel, în Octombrie construcția stației de fracționare a presiunii dela Basarabi nu putea fi executată, neavând încă deschidere de finisare dela C.S.P., iar forajele dela Caraga Dermen au înaintat nesatisfăcător din cauza lipsei de utilaj. -- Sov. 7, a fost în mare întârziere cu stațiunea de fracționare a presiunii dela cota 48 Canara, lucrare ce trebuia de mult să asigure alimentarea cu apă a șantierelelor 12H, 13 și 14 excavații.

O discuție auzită în tren: de 2 săptămâni trebuie să se construiască un castel de apă la cota 78 Culme în dreptul șantierelelor Valea Neagră, dar nu se poate construi căci materialele promise pentru aceasta de D.G.C. - C.F.R.-ului, nu se pot lua dela Sectorul regional de lucrări Midia, pentru că Ing. Căleșin dela acest sector, cere prea multe formalități pentru eliberarea materialelor.

Pe toate șantierele, mai ales cele de zidărie, instalațiile de apă au fost executate prost. De multe ori, ele sunt întârziate și trebuie să se spargă tencuelile. Într'un caz a trebuit chiar să se xxx desfacă faianța după pereți ca să se facă instalațiile.

f). Lucrări de drumuri (Sov.6).

Soseaua Cernavoda - Basarabi precum și drumurile de acces, trebuiau executate în campania de vară, înainte de a se face timpul urât. Lucrările însă au întârziat și numai timpul frumos care s'a prelungit a putut a salva situația. Pe multe locuri asfaltul s'a făcut prost; fie s'a pus prea rece, fie prea cald și atunci s'a ars. Au început deja să apară degradări cari trebuiesc reparate.

Intârzierile și viciile de execuție se datoresc lipsurilor de utilaj, materiale și inventar special precum și lipsei de mână de lucru calificată.

Atât utilajul repartizat cât și acela propriu al Sovrom-construcției 6, destinat lucrărilor de asfaltaj, a fost expedit de la Centralele respective, fără ca în prealabil să fi fost pus la punct, adaptat necesităților și completat în așa fel ca la sosirea pe șantier să poată fi imediat pus în funcțiune.

Astfel cele 5 stații de malaxare Reiser aduse pe șantier încă din Mai, au avut nevoie de completări de piese și reparații importante, care au întârziat până la finele lunii Iunie începerea lucrărilor, unele din stații nefiind nici până în August în situația de a putea funcționa.

Cilindrele compresoare repartizate sunt în general necorespunzătoare, fie de tonaj mic, fie cu cu tamburele conice - neindicate pentru asfalt- și nici chiar pentru macadam, majoritatea uzate la maximum, fără piese de rezervă și fără specialiști în număr suficient pentru a se putea interveni imediat, în caz de defectare. Lipsa atelierelor de reparație în diferite centre regionale a îngreunat și mai mult situația.

Autocisternele necesare reparației macadamurilor înainte de asfaltare și stropirea drumurilor laterale pentru a evita praful dăunător asfaltului - au fost și sunt încă în număr insuficient. Din cele 5 mașini aflate pe șantier, n'au fost în funcțiune decât 2, rareori 3, nesatisfăcând nevoile.

Intreprinderea este lipsită de un Șef al utilajului specialist care să coordoneze nevoile de mașini ale fiecărui șantier.

Mersul lucrărilor a fost îngreunat și de lipsa materialelor. De ex. i-a lipsit fillerul pentru stratul de uzură al betonului asfaltic. Deasemenea au lipsit carburanții.

Intreprinderea n'a avut haine de protecție absolut necesare muncitorilor care toarnă asfaltul.

Afară de acestea s'au constatat însă deficiențe de execuție și abateri de la normele de lucru, în dauna calității lucrărilor.

Astfel:

Reprofilarea macadamului, înainte de asfaltaj nu s'a executat în bune condițiuni. S'a turnat asfaltul în unele porțiuni pe macadamul insuficient consolidat și în grosime neuniforme, în special la marginile platformei, unde împietruirea nu este fixată, fapt care duce la denivelări ulterioare.

Înainte de așternerea primului strat al betonului asfaltic nu s'a curățat bine de praf macadamul; iar la turnarea celui de al doilea strat nu s'au luat măsuri suficiente pentru ferirea suprafeței binderului de murdărie și de praf. (Din lipsa de cisterne drumurile din vecinătatea șantierei de asfaltaj erau adesea învăluite în nouri de praf).

Nu s'a dat atenția cuvenită la stațiile de malaxare asupra temperaturilor, dosajelor, etc, sosind pe șantiere mixturi la temperaturi de 160-175 grade sau sub 120 grade, bitum pus în exes, materiale streine în mixturi, etc.

Toate aceste deficiențe au dus la un lucru de calitate inferioară pe unele porțiuni precum și întârzierea lucrărilor.

II.-Lucrările în regie.

Sunt în principal lucrările de excavații ale Canalului.

Conform proiectelor fiecărui șantier excavațiile au fost prevăzute manual sau mecanic, iar transporturile cu roabe, căruțe, vagoaneți și căi ferate pe liniile de șantier.

La șantierele cu căruțe s'a semnalat întârzierea plăților pe luna August, plăți care la unele șantiere au mers până aproape de chenzina Septemvrie, din cauza greșelilor de măsurători și calcule care au ~~xxx~~ trebuit să fie verificate. Neîndeplinirea planului la șantierele de căruțe este datorată fluctuațiilor mari de căruțe, al căror număr descrește din ce în ce din cauza nemulțumirilor muncitorilor.

Șantierele mecanizate nu și-au îndeplinit în general planul din cauza de organizare defectuoasă a lucrului, rezultată din defecte de funcționare a mașinilor și transporturilor a lipsurilor de utilaj și a lipsei mânei de lucru.

Astfel:

S'a constatat că manipularea bruscă a mecanismelor mașinilor produce frecvente întreruperi în funcționarea lor prin defectarea pieselor solicitate. Pompele de injecție pentru motorină sau cel puțin elementele ale lor, se fecetează foarte des, iar lipsa pieselor de rezervă face ca întreruperea activității mașinilor să fie prelungită (de ex. la șantierele 12 și 14 pe Septemvrie).

La excavatoarele electrice -Șantierul 15/16- linia de înaltă tensiune nu cuprinde întreg șantierul, necesitând lungimi importante de cablu special, greu de manipulat (4,5 kgr m.l.) și ușor degradabil prin distrugerea izolării, cu pericole dese de electrocutare.

De ex., cazul în Septemvrie la șantierul 14 cu defectarea cablului flexibil de cauciuc pentru 6000 volți este concludent, cu atât mai mult că o neatenție a unui lucrător dela Uzină, care restabilise curentul pe linie mai înainte de a se fi înlocuit cablul, era să coste viața multor muncitori.

Sunt frecvente cazurile în special la excavatoarele electrice, la care se rup cablurile, fără a avea altele de rezervă.

La multe șantiere (trânșee de probă, șantierul 8, 11, etc) s'a programat intrarea în lucru la începutul lunii Septemvrie a unui număr anumit de excavatoare. Însă la lucru nu au apărut decât jumătate, la care adăogând defecțiunile și întreruperile frecvente de funcționare, activitatea a scăzut ~~xxxxxxx~~ la 1/4 din aceea programată, în dauna împlinirii planului.

O altă cauză a întârzierii este deplasarea utilajului dela un șantier la altul, care se face de multe ori în timpul programului. Iluminarea insuficientă sau adesea restrânsă la lumina excavatoarelor este o piedică importantă în randamentul lucrărilor. Pe lângă aceasta se pot produce accidente grave, muncitorii putând cădea în săpături din cauza întunericii (așa cum s'a întâmplat la șantierul 9).

La șantierul Ecluză Năvodari lucrul de noapte nu s'a putut începe din lipsa a 4 reflectoare necesare iluminării.

Chestiunea mașinilor de transport -autocamioane- a frânat adeseori producția.

La șantierele cu linii ferate s'a vă <sup>cauza</sup> că insuficiența liniilor împine o manevră greoaie. Se produc timpi morți în funcționarea excavatoarelor dela șantierele în stâncă, corespunzători întârzierilor cu care garniturile vin la încărcare.

Macaralele pentru încărcat blocurile de piatră din excavații (șantier 14, 15, 16) sunt în general defecte în procent de 50%, ceea ce face ca transporturile de piatră pentru diguri la Midia, Port Cernavoda, Drumuri, Căi ferate, etc. să fie subnormale, întârziind toate aceste lucrări.

Personalul folosit la mașinile de excavat este în mare procent nepregătit pentru o sarcină cu răspunderi atât de mari, fiind în general începători în meserie.

Deasemenea excavatoriștii sunt nemulțumiți de salarizare, față de munca grea și de răspundere pe care o fac.

La multe șantiere cu linii de cale ferată lipsesc liniile de

încrucișare a garniturilor care să scurteze timpii morți din parcurs.

O greutate care influențează cubajul excavațiilor este întârzierea plății drepturilor căruțașilor și muncitorilor, întârziere care s'a menținut multe luni și se mai menține în unele locuri.

Incadrarea Secțiilor și șantierelor este incompletă lipsind șefii de lucrări și chiar șefii de echipă.

Lipsește deasemenea personalul de revizie al liniilor ferate și de control al gabaritului, fapt care duce la accidente.

La construcția liniilor de șantier platforma nu este nivelată și suficient îndesat pentru a evita denivelările exagerate care apar chiar dela început în poza liniilor.

#### Problema încălzirii autogarajelor.

Ca exemplu pentru tergiversarea, care nu poate fi întâmplătoare, a lucrărilor, iau chestiunea încălzirii autogarajelor.

Încă din 1949 au fost construite garaje pentru adăpostirea mașinilor și autocamioanelor depe șantier. În iarna 1949-1950 nu s'a putut asigura încălzirea lor decât greu și cu multă bătaie de cap. În 1950 a continuat construcția de autogaraje.

Cu toată că se va avea experiența din iarna trecută și se știa că fără o bună funcționare a mașinilor nu se pot asigura lucrările în iarna 1950-51, nu s'a luat nicio măsură în primăvara 1950. Prin luna Mai s'a deschis problema încălzirii acestor autogaraje dar cu o încetineală de neînchipuit.

Încă de atunci, proiectul a fost dat în studiu la Sectorul Studii și Proiecte care l-a comandat la I.P.C. Aici însă a fost înmormântat și nimeni nu s'a mai ocupat de el. În Septembrie în urma unor studii făcute de Sectorul Central Tehnic Recepție, s'a adoptat soluția de încălzire cu aer cald. Această idee s'a înaintat la Sectorul Studii și ~~proiecte~~ Proiecte pentru întocmirea proiectului de execuție. Acesta a însărcinat pe Ing. Costescu care l-a prezentat abia după o lună, în Octombrie, însă cu o soluție necorespunzătoare și nerealizabilă imediat (încălzire centrală cu cazan de aburi și aroterme). Abia atunci și-au dat toți seama că iarna se apropie și trebuie făcut ceva repede. Atunci a fost însărcinat Ing. Panteli și Schlosser dela Sectorul Control și Recepție cu întocmirea proiectului. Aceștia au plecat la București unde au stat 2 săptămâni, trebuind să predea proiectul la 20 Oct. a.c. - El, însă, nu a fost predat până la 5-XI. - Dela 5-XI până la 27-XI s'a discutat cine să facă lucrarea, căci Sectoarele regionale de lucrări refuzau să o facă din lipsă de specialiști. S'a cerut atunci întreprinderii 3 Izolații București să o facă, dar nu se deschisese încă finanțarea. Referatul de aprobare nu a putut fi aprobat decât în trei zile, cu toată urgența lucrării. În acest fel o lucrare atât de urgentă nu a putut fi încă începută până la 1 Decembrie. Norocul este că timpul se menține frumos.

După părerea mea, vinovăția este al Sectorului Control Tehnic Recepție (Ing. Panteli Ioan) care cu toate că a prevăzut necesitatea întocmirii proiectului, nu l-a urmărit și nu a lucrat pentru îndeplinirea la timp a lucrării.

#### E.-Activitatea organizațiilor de masă.

Activitatea organizațiilor de masă este slabă și se reduce mai ales la forme. Lipsește adevărata agitație și muncă de lămurire în sânul muncitorilor. Aceștia sunt în general nemulțumiți, stare la care îi duce insuficiența mijloacelor de cazare și echipament pe care i-le pune la dispoziție D.G.C.-

#### F.-Observațiuni asupra personalului.

În general, cea mai mare parte a tehnicienilor sunt proveniți din vechea clasă exploatatoare care, care ~~nu având~~ ~~nemai~~ având altceva de făcut au venit să lucreze la Canal: vechi antreprenori, foști directori în ministerele tehnice, foști membri în consiliile de administrație, etc.

0754

În sectorul de Control Tehnic și Recepție în special este folosit un personal tehnic de acest gen:

- Ing. Burghelă Const, fost director la P.C.A.
- " Cambureanu Dumitru, fost dir. gral al drumurilor,
- " Pantelli Ioan, fost mare antreprenor,
- " Russu fost mare antreprenor,
- " Goldenberg Lascăr, fost mare antreprenor,
- " ~~Bedreag Cristea, fost consilier C.F.R.~~
- " Vasiliu Mihai, fost la C.F.R. (acum membru de partid,

fost legionar în 1940). Si așa mai departe.

La întreprinderi situația este la fel, de ex. Ing. Casasovici este șeful șantierului instalației dela Sovrom 7, care a fost legionar în lagărul dela Miercurea Ciuc (1939-40).

Toți acești oameni au o mentalitate veche, dar nu numai atât. Manifestă în lucrări o indiferență totală (ca de ex: ing. Burghelă Const., Lipăneanu Mircea, Goldenberg Lascăr). Alții manifestă chiar averșiune față de regim (ing. Bedreag Cristea, Bucșeneanu Nicolae, Vasilie Florin, Arh. Miculescu Gheorghe, etc). Ei execută și conduc lucrările în așa fel încât ritmul este încetinit. Au legături cu tehnicienii din alte sectoare de lucru și am impresia că există o întreagă rețea rețea, ce cuprinde mai ales Sect. Studii și Proiecte și institutele de proiectare precum și Sect. Planificării. Printr'o abilitate tehnică ei reușesc să dea întregii acțiuni de sabotaj aspectul că întârzierile se datoresc lipsei de material, de mână de lucru, etc., cu intenția de a arunca neîndeplinirea planului pe seama incapacității regimului. Starea de a fi simpli funcționari ai Statului îi nemulțumește și impresia este că așteaptă căderea regimului pentru a prelua ca antreprenori lucrările și a le executa așa cum sunt obișnuiți, cu câștiguri mari pentru ei.

*Popojanu Leoban de la org. Grupul 7/1940  
Litere si Librosu 37 ani*

**20 august 1951**

***Raport***

**Documentul conține informații cu privire la un accident de muncă petrecut pe șantierul Canalului Dunăre-Marea Neagră.**

***(ACNSAS, fond Documentar, dosar nr. 12566,  
vol. 1, ff. 232-233)***





DIR. GENERALĂ A SECURITĂȚII STATULUI  
 Nr. 233522 / 27 AUG 1951  
 DOSAR Nr. \_\_\_\_\_

MINISTERUL AFACERILOR INTERNE STATULUI  
 DIRECȚIUNEA GENERALĂ A SECURITĂȚII POPORULUI

REGIUNEA CONSTANȚA  
 prin curier

Nr. 23/36290  
 20 August 1951.

URGENT

c ă t r e 22 AUG. 1951  
 DIRECȚIUNEA GENERALĂ A SECURITĂȚII STATULUI  
 = B u c u r e s t i =

L

Urmare raportului nostru jurnal buletin informa-  
 tiv Nr. 23/35729 din 11 August 1951, în legătură cu acciden-  
 tul produs la Punctul de Lucru „Digul de Sud” ce aparți-  
 ne Santierului XIII Lucrări-Năvodari, raportăm următoa-  
 rele :

În cursul diminetii de 10 August 1951, în timp  
 ce sosea un tren încărcat cu piatră, mecanicul CEAUSESCU  
 MIHAI a pornit locomotorul pentru a-l retrage către capul  
 digului, aceasta cu scopul de a se putea introduce garni-  
 tura de vagoane pentru descărcare.

Deși la pornire motorul a functionat normal, la  
 un moment dat a început să se ambaleză singur căpătând  
 viteză din ce în ce mai mare..

Văzând că nu-l mai poate opri, mecanicul pretin-  
 de că s'a zăpăcit și ieșind din cabină a vrut să rupă  
 pompa de motorină, dar cu toate acestea motorul a conti-  
 nuat să meargă ambalat, fapt care până la urmă l-a deter-  
 minat pe mecanic să sară din plin mers, lăsând motorul  
 să sară peste linie la capul digului, prăvălindu-se peste  
 taluz.

În momentul accidentului, în afară de tehniciê-  
 nii ce erau de serviciu de față au mai fost și Seful Sec-  
 torului Technic-Executie Ing. CIORAPCIU MIRCEA și Seful  
 Santierului Ing. COTOVU VIRGIL, în prezența cărora s'au  
 luat măsuri de scoatere imediată a locomotorului, însă  
 cum distanța la care se oprise locomotorul de macara nu  
 permitea acesteia să-l ridice, situația a rămas pe loc  
 urmând ca ulterior să se intervină pentru aducerea unei

*35  
 28. 8. 1951  
 do se rezolva  
 cu se rezolva  
 M*

macarale c.f. puternice.

Cum obtinerea macaralei c.f. nu a fost posibilă, în urma unei consfătuiri ce s'a ținut cu personalul tehnic prezent, din inițiativa șefilor de lucrări ANGHIEL ALEXANDRU și BAGHER GHEORGHE s'a ajuns la soluția să se creeze un gol în spatele locomotorului căzut spre a fi tras mai întâi acolo și apoi să fie ridicat cu macaraua depe dig.

Această operațiune a reușit și locomotorul a fost scos în ziua de 11 August 1951 orele 18,00 cu mijloacele proprii ale șantierului (macaraua HERNISFFEGER).

Din cercetările întreprinse până în prezent reiese că vinovat de aceasta se face mecanicul CEAUSESCU MIHAI care din neatenție nu a observat cum stiftul dela regulatorul locomotorului a fost sărit și din cauza căruia acesta a fost ambalat la maximum fără a putea fi oprit.

De către organele noastre problema este urmărită în continuare în sensul de a se stabili precis dacă la mijloc nu a fost o acțiune dusemănoasă în care sens am plasat un colaborator în jurul acestuia.

Numitul CEAUSESCU MIHAI este născut la data de 18 Martie 1923 în comuna Nămăești - Muscel, fiul lui Gheorghe și al Maria, căsătorit cu Verona, studii 7 clase primare, serviciul militar satisfăcut la Regt.2 Care de Luptă ctg.1945 gradul fruntaș.

Apartenența politică din trecut nu i se cunoaște, în prezent membru de partid din anul 1947.

Susnumitul a fost trecut în evidența suspectilor, până la stabilirea adevăratelor cauze cari au dus la creerea accidentului.=

MAIOR DE SECURITATE  
N. Doicaru

Lt. Maj. Securitate  
Gh. Manolache

**August-decembrie 1951**

***Adrese și rapoarte***

**Documentele cuprind informații referitoare la diverse accidente și erori petrecute pe șantierul Canalului, în urma cărora au fost demarate anchete, suspecții fiind bănuți de sabotaj.**

***(ACNSAS, fond Documentar, dosar nr. 12566, vol. 1, ff. 234, 241, 249, 250, 285, 286)***

27. AUG 1951

STATULUI  
XXXXXXXXXXXXXXXXXX  
XXXXXXXXXXXXXXXXXX

OPERAT

No.225/203.022

25 August 1951

C ă t r e,

Regiunea CONSTANTA

La raportul Dvs. Nr.23/26038 din 8 Mai 1951, referitor la lopețile fabricate de către fabrica "11 IUNIE" Galați, vă facem cunoscut că:

Din investigațiile întreprinse în legătură cu acest caz, a rezultat că, Sectorul Aprovizionării București, nu are ca sarcină decât respectarea termenului fixat de către șantiere în adresele trimise, recepționarea o face direct șantierele, - în momentul în care a primit lopețile și casmalele.

De menționat este faptul că, Sectorul Aprovizionării face recepționarea numai în raza Bucureștiului, de unde le ridică pentru colectivul de colectare și le trimite direct pe șantier.

În general, materialele confecționate de către fabricile și întreprinderile din țară, se trimit direct pe șantier, pentru că în acest fel este încheiată comanda.-

Responsabilitatea directă cu lopețile și casmalele, o are grupa III. scule și unelte, al cărui șef de grupă este numitul BOTRIN AUREL.

COLONEL DE SECURITATE

G.Popescu

CAPITAN DE SECURITATE

F.Lazarovici

28 SEP 1951

Nr.225/233.522

22.Septem.1951

Prin curier

OPERAT

C ă t r e ,

Regiunea CONSTANTA

La raportul Dvs.Nr.23/36290 din 20 August 1951, referitor la accidentul produs la punctul de lucru "Digul de Sud" ce aparține Santierului XIII Lucrări Năvodari,

Dispuneți să ni se raporteze dacă la mijloc nu este o acțiune dușmănoasă întreprinsă de către mecanicul locomotorului MIHAI CEAUSESCU, sau dacă acest lucru nu se datorește neglijenței sau incapacității sale profesionale.

Termen 10 zile dela primirea prezentului ordin.

COLONEL DE SECURITATE

G.Popescu

CAPITAN DE SECURITATE

F.Lazarovici



MINISTERUL AFACERILOR INTERNE

DIRECȚIUNEA GENERALĂ A SECURITĂȚII ~~POPORULUI~~ STATULUI

DIR. GENERALĂ A SECURITĂȚII STATULUI  
 Nr. 239721 15 OCT 1951  
 DOSAR Nr. 002

REGIUNEA CONSTANTA  
prin curier

Nr. 23/38.524  
 9 Octom. 1951

12 OCT. 1951

c ă t r e  
 DIRECȚIUNEA GENERALĂ A SECURITĂȚII STATULUI  
 =====  
 - B u c u r e s t i -  
 =====

La ordinul dvs. Nr. 225/233.522 din 22 Septembrie 1951 și urmare raportului nostru Nr. 23/30.290 din 20 August 1951, în legătură cu accidentul produs la Punctul de Lucru „Digul de Sud” al Santierului XIII Lucrări Năvodari, r a p o r t ă m :

Din investigatiile intreprinse de către organele noastre la fața locului și din discuțiile duse cu personalul mecanic de pe acest Punct de Lucru, ca Leontiev Eusebiu, Coles R, Săghi Ladislau meșăregiu - ce a fost de față la producerea acestui accident - și alții, a reeșit că nu poate fi vorba de *niacuna din locome ca* acțiune dășmanoasă, neglijență sau nepricepere profesională, ci este vorba de o totală timiditate -frică- de care mecanicul CEAUSESCU MIHAI a fost cuprins în momentul când locomotorul se apropia cu viteză tot mai mare de Capul Digului și pe care susnumitul nu știa ce anume să-i facă spre a fi oprit.

Numitul CEAUSESCU MIHAI din toată activitatea sa de pe santierele Canalului Dunăre - Marea Neagră, timp de mai bine de doi ani, nu s'a putut constata să fi avut accidente asemănătoare cu repercursiuni în producție.

În afară de aceasta - așa cum am arătat și în raportul nostru anterior - este un element cu origină socială muncitorească, membru P.M.R., stăsat clasei muncitoare.

22  
 16-X-1951  
 B-5

BT  
 clasa  
 29 XIII 1951  
 07

Gg/Gg/2  
 I= DSS  
 l= A.E.

Față de cele menționate în prezentul raport și cum  
la mijloc nu poate fi vorba de o acțiune a dusmanului de  
clasă, propunem clasarea lucrării.

MAIOR DE SECURITATE  
*N. Doicaru*  
N. Doicaru

Lt. Maj. Securitate  
*Gh. Manolache*  
Gh. Manolache

285

D.G.S.S.

225

19 Decembrie 1951

117

R E F E R A T

-----

In ziua de 2 Martie a.c. Regiunea de Securitate Constanța ne raportează cu raportul Nr.23/26038 din 28 Februarie 1951 că lopețile întrebuințate pe șantier de către deținuții M.A.I.-ului, se defectează foarte repede, rupându-se zilnic un număr însemnat de lopeți și casmale.

Aceste lopeți și casmale sunt confecționate de către Fabrica "11 Iunie" Galați.

Din verificările efectuate până în prezent de către organele noastre, rezultă că aceste unelte nu corespund din punct de vedere al fabricației.

Deoarece Sectorul Aprovizionării București D.G.Canale face recepționarea materialelor numai în raza Bucureștiului, de unde le ridică colectivul de colectare și le trimite direct pe șantier și nu este vorba de o acțiune dușmănoasă propunem clasarea lucrării.

Slt.de Securitate

Stefănescu C.  
*C. Stefanescu*

*clasa*

*29 XII 1951*  
*Fabrica*





DIR. GENERALĂ A SECURITĂȚII STATULUI  
Nr. 249192 / 31 DEC 1951  
DOSAR Nr. \_\_\_\_\_

MINISTERUL AFACERILOR INTERNE

DIRECȚIUNEA GENERALĂ A SECURITĂȚII POPORULUI

= REGIUNEA CĂȘTANTA =

Prin Curier

Nr. 23/40.923

22 Dec. 1951

C a t r e 29 DEC. 1951

DIRECȚIUNEA GENERALĂ A SECURITĂȚII STATULUI  
= BUCUREȘTI =

SECRET

La ordinul Dvs. Nr. 225/244.176 din 14 Dec. 1951 și nr. mare raportului nostru jurnal Nr. 2/40.923 din 19 Decembrie 1951, privitor la explozia produsă la locomotora "Dantz" Nr. 15.071 Sala Atelierul Electro Mecanic Ovidiu raporta următoarele :

Din informațiile și investigațiile întreprinse de organele noastre s'a stabilit că explozia s'a produs din cauza buteliei de aer în care a fost introdus oxigen peste aer. Butelia fiind montată și procedându-se la pornirea locomotorului, dându-se drumul la roțeta, oxigenul ce era introdus în butelie întelcând în calea lui alai, a făcut <sup>posibil</sup> explozia țevii de aer ce ducea de la butelie la motor, aceasta prin faptul că țevă are grosimea numai de un milimetru jumătate.--

Vinovat de această cauză se face numitul DR. SI VASILE, care este mecanic la fabrica de oxigen Ovidiu și care a introdus oxigen în butelie, peste aer, această înca a făcută din neașteptare întrucât susnumitul nu este de meserie mecanic, fiind de profesie cismar și a fost ridicat în această funcție datorită comportării în munca și devotamentului față de clasă muncitoare.--

Numitul DR. SI VASILE, este născut la 22 Dec. 907 în Com. Odarhei - Sata Mare, fiul lui Vasile și Ana. Antecedentele din trecut nu i se cunosc în prezent este numai sindicalist.--

Față de cele de mai sus de org. noastre s'a luat măsuri de trecere susnumitului în tabel fișe suspecti pe obiectiv iar lămurirea sa fie clasată.--

MAIOR DE SECURITATE,  
Doicaru

LOCOTINAJ DE SEC.  
Sigmăch

VN/CM/2.ex.

1 DGSS.

B5  
4-E-952

HS

dozav Canal

Uliu

***Istoricul Canalului Dunăre-Marea Neagră***

**Documentul conține date cu privire la proiectul de construcție a Canalului Dunăre-Marea Neagră, cât și informații referitoare la procesul efectiv de lucru**

***(ACNSAS, fond Documentar, dosar nr. 12566,  
vol. 2, ff. 9-17)***

201

= ISTORICUL CANALULUI DUNAREA MAREA NEAGRA =  
=====

La 25 Mai 1949 Biroul Politic al Comitetului Central al Partidului Muncitoresc Roman si Guvernul au dat Hotararea privitoare la Construirea „ Canalului Dunarea Marea Neagra ”.-

Acest document are o importanta inistorica.-

Hotararea aceasta a insemnat o puternica raza de lumina in intunericul si inapoierea culturala si social in care era tinuta populatia din Dobrogea.-

„Canalul Dunarea Marea Neagra”, trebuie sa contribuie la desvoltarea economica a Tarii noastre, prin asigurarea unui transport mai eftin si rapid, deci si catre interiorul tarii noastre.-

O mai buna valorificare a marfurilor noastre la export strangerea legaturilor economice intre tarile de democratie paopulara din Bazinul Dunarean si mai ales legaturile comerciale ale acestora cu Uniunea Sovietica.-

Odata cu construirea Canalului se elimina si unuele cheltueli costisitoare ce se fac anual cu mentiunea navigabila a bazei dela Sulina.-

Aceasta mareata lucrare inseamna si un act de qdanca transformare a Regiunei Dobrogei ,care timp de veacuri a fost supusa unor regiuni de jaf din partea stăpânirii otomae.-

Toate bolile si seceta, își dadeau intalnire in mod frecvent in aceasta regiune năpăstuită.-

Canalul este chemat sa transforme radical aceasta regiune caracterizata prin cel mai scazut nivel de traiu din tara naosatra.-

Asamarea locurilor si transformarea lor in locuri curate, plantarea cu perdele de protectie a peste 15.000 ha, mai bine de 100.000 ha sunt sub mana omului constiinet care duce batalia pentru transformarea naturei in aceasta regiune din tara naostra.-

Apoi constrirea Centralelor Electrice, a marelor Ateliere Mecanice, a santierelor Navale constitute tot atatea elemente noi pentru construirea in aceasta

regiune a unei baze industriale puternice.-

Vase noi, porturi, cai ferate, drumuri noi, toate dar contribuie la dezvoltarea rapida a vietii economice si sociale in aceasta regiune.-

Idem strapungerea podisului Dobrogean printr'un canal navigabil se nascuse inca acum o suta de ani 1837 cand Guvernul Otoman insarcinase pe inginerul ENGLIS WILSON cu intocmirea proiectului unui astfel de canal. Aceasta idee a fost reluata la diferite epoci si sub diferite variante de catre campaniile de constructori straini de transport, de puterile centrale in timpul primului razboiu mondial si mai tarziu de catre unii ingineri romani.-

Lucrarea aceasta de proportii mari nu putea fi realizata de regimul capitalist care investeau bani in lucrari ce duceau la profituri imediate.-

A fost necesara daramarea oranduirii capitaliste, smulgerea pe principalele mijloace din mainile exploatatorilor si tinerea la o economie planificata pentru ca sa se poata pasi la realizarea Canalului Dunarii Marea Neagra. Canalul nostru nu se construie din imprumuturi ci in primul rand din acumulările socialiste ale Sectorului Socialist al economiei nationale.-

Aceasta constructie a pus in fata tehnicienilor din tara noastra o serie de probleme care prin amploarea si varietatea lor, n'au mai fost intalnite in tara noastra.-

Cunoasterea perfecta a solutiei, taerea albiei Canalului prin dislocarea a milioane de metri cubi in stanca, construire de ecluze, porti de siguranta, porturi maritime si fluviale, constituie in parte lucrarile ce aveau sa se realizeze.-

Studii indelungate si grele a lucrarilor a constituit intr'adevar o etapa noua in tehnica de constructori din tara noastra.-

Rezolvarea cu succes a tuturor acestor probleme a fost posibila datorita ajutorului tehnicienilor sovietici, printre care trebuie sa citam pe savantul GEOLOG de valoare mondiala N.N. MUSLOV, precum si pretiosul concurs al laboratoarelor de incercari si araturi sovietice.-

Formarea definitiva a traseului Canalului elaborarea proiectelor de executie, organizarea santierelor

dar mai ales întocmirea proiectului general tehnic a constatat probleme în care ajutorul consilierilor sovietici s'a manifestat concret și cu toată bogăția.-

La școala tehnicienilor sovietici, au crescut și s'au format în această perioadă de vreme o seamă de elemente tinere muncitorești prin participarea care au adus-o la această construire au arătat noul drum de urmat. Ei și-a însușit și au aplicat cu rezultate excepționale metodele de muncă sovietică de foruri și prospecțiuni geologice și geotehnice, metodele de calcul Maslov - Berer și altele.-

Trebue să mai menționăm că în afara de bogatul material documentar care ne-a sosit și continuă să vină din Uniunea Sovietică, am primit mașini înzestrarea șantierele noastre cu cele mai moderne mijloace de lucru.-

Mai bine de 65% din utilajul din import este de proveniență sovietică, iar cu 21% de proveniență din țările cu democrație populară. Vagoane basculante, camioane basculante, screpere, buldozere, tractoare, giganticele escavatoare E.505 cu cupă de 2 m.c., uzina termo-electrică, un mare număr de aparate de măsurat și piese, am făcut cu neorganizarea muncii pe șantierele noastre și construcția Canalului să progreseze cu pași repezi. Ajutorul sovietic s'a manifestat de la început în toate domeniile începând cu problemele tehnice, organizatorice, înzestrări, etc.-

O problemă care s'a pus din primul moment pe șantierele canalului și pe care partidul și guvernul a soluționat-o de la început și în mod permanent a fost lipsa de muncitori calificați, lipsa de numărul tehnico-economie prezentat de comisia de tehnicieni sovietici și comisiunea K.R.R. a format baza pentru fixarea traseului canalului pornind de la Cerna Vodă prin Valea Carasulacu Siut-Ghiol cu esirea la capul Midia.-

Prima problemă trebuia rezolvată chiar de la începutul lucrărilor și de atunci încolo a fost în mod constant problema organizatorică.-

Principiul de bază a fost dezvoltarea și perfecționarea odată cu desfășurarea lucrărilor și necesitățile reale ale șantierelelor.-

Cu ajutorul org. de bază și org. sindicale la început s'au format 8 birouri de angajare pentru mobilizarea de personal tehnic, financiar și administrativ.

12  
206

s'a intocmit prin schema de organizare si regulamentele de functionare ale unitatilor de specialitate si s'a introdus in inceput de evidenta primară pentru urmărirea lucrarilor. In prima faza de organizare s'au format patru sectoare la centru (cadre, executie, financiar, mecanica), iar catre sfarsitul anului 1949 si auto, iar feroviar catre inceputul lunii Aprilie 1950.-

Aceasta faza de organizare era foarte departe de a corespunde nevoilor santierelor. Nu se putea vorbi in mod practic in aceasta faza de mutatie de comanda si raspundere munca, principiu care da stabilitate, omogenitate, si vigoarea santierelor noastre.

A avut totusi un aspect deosebit aceasta organizare destul de teoretică prin aceea ca s'au putut forma cadre de conducere si s'a putut orienta in problemele de bază ale Canalului.-

Sacrificii însă foarte grele: din aceasta cauza in toamna anului 1950 am criticat sever aceasta organizare care creiase doua linii; una in birouri si alta pe santiere cu contracte foarte slabe.-

Trecerea la reorganizarea actuala cu santiere stapane pe mijloacele si posibilitatile lor (autogestionare) cu comasarile intervenite in doua etape (1 Ianuarie 1951) si Aprilie au dus la o forma destul de viguroasa pentru a face fata multiplelor probleme tehnice si organizatorice ce li se pun.-

Incadrarea santierelor cu elemente tinere, incercate si in alte lucrari, punerea in viata a proiectului tehnic general, ridicarea permanenta a calificarii tehnicienilor si muncitorilor depe santiere etc., au crescut carecum o baza sanatoasa pentru sfortarile viitoare.-

Conditiiile grele de trai depe santiere ele fiind la inceput, volumul mare de lucrari ce trebuiesc executate, montate utilajele si instalatiilor depe canal, etc. a pus in plin problema calificarii de muncitori si tehnicieni si aceasta intr'un timp scurt, folosirea metodelor de calificare sovietice (Votlear), prin scoaterea de productie, cursuri scoale suplimentare, instructaje scurte etc. a dat putinta cu din 114 ceasuri cu 4500 elevi să se calibreze 2500 muncitori dintre care 300 de excavatoristi meserie necunoscuta pana acum in taravnoastra, restul de muncitori calificati pana la

13  
201  
2

2500 au fost soferi, tractoristi, screperisti, normatori, contabili, etc.-

Elementele esite din aceste scoli intrate in focul muncii pe santier s'au avantat cu tot elanul devenind fruntasi in productie.-

Ajutati de organizatiile de partid depe santiere si de comunistii fruntasi o seama de constructorii Canalului pe locurile lor de muncă au aplicat metodele de lucru sovietice ale Bortkeorci-Bacu, Nina Nazavoroa, metoda sovietică de excavare prin hidromecanizare, etc.-

Munca in acord a fost extinsa dela 88% cat era in trim.I 1950 la 48 la trim.II.1950.-

Intrecerile socialiste au antrenat masele de muncitori treptat ajungand in trim.II 1950 la un numar sporit de 8,5 ori fata de trim.I.1950. Productivitatea muncii a crescut la sfarsitul anului astfel incat mediu s'a realizat cu un plus de 19% fata de plan. Aceaste crestere continua a asigurat depasirea planului pe anul 1950 cu cca. 1%.-

In decursul timpului santierele noastre au trecut prin cateva forme de organizare menite a gasi forma cea mai corespunzatoare si care sa dea putinta unor realizari maxime cu preturi cat mai scazute.

Datorita acestor forme de organizare din ce in ce mai perfectionate, elanului crescand al muncitorilor, ridicarii gradului lor de calificare, cristalizarea unora din santierele tehnice de executie al lucrarilor, spiritul din ce in ce mai constructiv al muncitorilor, tineri la infiintarea brigazilor de productie aceasta ca o consecinta a principiului de conducere unitara si raspundere personala s'au putut realiza economii in diverse compartimente de muncă, economii care au atins suma de 16.000.000 lei dela 1.II.1951. pana la 8 mai sarbatorirea a 30 ani de infiintarea partidului comunist roman.-

Pe santierele canalului un factor hotarator in cresterea volumului de excavatoare l'a constituit trecerea la mecanizarea muncilor grele.-

Este deajuns sa arata ca in 1949 la inceputul lucrarilor procentul de mecanizare era numai de 19% ca el sa ajunga la 71% la sfarsitul lunii Aprilie 1951.-

14  
~~208~~  
2

Introducerea si extinderea mecanizarii pe santiere a dus la o crestere masiva a productiei si ca o consecinta depasirii planului pe primele 4 luni 1951 cu 18,6%, trim.IV.1950 fata de acelasi trim.1949 cu de 3 ori iar in Ianuarie-Martie 1951 cu de 4,7 ori fata de acelasi interval din 1950.-

In afara de excavatori in albia canalului in acesti doi ani au fost construite doua uzine electrice, a fabricii de oxigen, numeroase ateliere de reparatii, sute de mii de cai ferate, comasari, sosele sau cai ferate, linii de transport electrice, sute de mii de baracamente pentru locuinte, cluburi, cantine, etc.-

Toate aceste actiuni constituiesc in esenta bazei de industrializare a regiunii dobrogei, care este strans legata de constructia Canalului Dunare-Marea Neagra.-

Aug fost infiintate 6 gospodarii agricole dealungul canalului cu o intindere de peste 5800 ha. aceste gospodarii construind baza de aprovizionare a unitatilor D.G.C.si nucleul temeinic in jurul carora vor trebui sa se desvolte viitoarele gospodarii colective in Dobrogea.-

Folosind metodele agrotehnice sovietice asolament cu erburi perene si leguminoase, pe o suprafata de 4900 ha.asigurand o suprafata de 2.000 ha.,ingrasand terenul cu cca.22.000 tone ingrasaminte chimice si naturale, productia medie la ha.va constitui recoaduri cum niciodata n'au putut sa fie atinse in aceasta regiune.-

Odata cu aceasta actiune - creeri de gospodarii agricole s'a trecut la o vasta actiune de sistematizare a terenurilor agricole din jurul canalului (cca.30.000 ha.)proiectele urmeaza sa se extinda la 90000 ha. S'au mai facut lucrari de invalurire pe o lungime de 370 km.,s'au plantat pierdele de arbori pe lungime de 200 km., s'au amenajat 21 bazine de retriectie iar altele 11 sunt in constructie, s'au construit canala de desecare si diguri pe o lungime de 30.000 m, au fost construite 49 statii de pomparea apei mecanice sau electrice, s'au construit peste 24.000 m.conducta metalica pentru apa si 230.000 canale de irigatie deschise, suprafata terenului neproductiv in regiunea canalului



15  
~~207~~  
2

a scazut in acesti din urma 2 ani dela 33% cat era in 1949 la 8,7, suprafata gradinelor a trecut dela 0,4% la 36,4%.-

Un numar de peste 47 cantine au fost construite si amenajate pe santierele D.G.C.deservesc zilnic 20.000 de muncitori si salariatii.-

Pe santiere functioneaza cinci magazine de stat care desfac alimente, textile si continute rationalizate.-

O problema care a preocupat in mod deosebit administratia canalului a fost problema social culturală, functioneaza 15 dispensare, 5 ambulatorii, o statie de antidiemie, laborator de higiena, depozit sanitar de medicamente, trei case de nastere, trei dispensare, trei spitale si cinci cinctuscryptii sanitare.-

In doi ani s'au dat peste 400.000 de consultatii, 70.000 vaccinari, peste 2.000.000 deparazitari Actiunea sanitara a depasit cadrul santierelor si s'a extins asupra intregii zone a Canalului si Regiunea Dobrogei.- Paralel cu actiunea sanitara a fost organizatii protectia muncii, s'au organizat 30 birouri tehnice de protectie, cuprinzand 160 salariatii, s'au instruit in aceste birouri peste 4000 de muncitori.-

S'a dus o muncă sustinuta de atragerea elementelor valoroase localului. Peste 70% din elevii scoalei metalurgice din Medgidia sunt localnici de origina muncitoreasca.-

La sfarsitul trim.II 1951 functionau pe canal 11 gradinite de copii cu 540 elevi, 4 centre de zi cu 137 copii, 4 scoli elementare ciclul I 2740 elevi, 12 scoli elementare ciclul II cu 1000 elevi, un liceu seral, 2 scoli hidrotehnice cu 764 elevi si o scoala profesionala metalurgica cu 94 elevi.-

S'a dus si o actiune de alfabetizare, actiune de culturalizare a ocupat deasemeni un loc de cinstite, s'au infiintat cluburi, biblioteci, colturi rosii, echipe sportive, artistice si cor, teatre si dansuri. In anul 1949 s'a infiintat si organizatii 17 colturi rosii si 17 biblioteci cu peste 16.000 volume, in anul 1950 au sporit la 80.000.-

In acest an in cele 46 biblioteci se afla peste 89.000 volume.

170  
~~238~~

in lumina realizarii din acesti doi ani cari s'au infaptuit nu fara lipsuri, muncitorii si salariatii canalului merg sigur pe drumul trasat de partid si guvern catre tinta lor finala de a duce la bun sfarsit aceasta sarcina de mare cinste ce le-a fost incredintata.-

Insusindu-si din ce in ce mai bine munca, stapanind masinile, utilajul si instalatiile, cunoscand mai bine problemele de baza, orientandu-se din ce in ce mai clar isi va da roadele necesare.-

Este important de retinut ca in luna Mai s'a realizat in esenta ceva mai mult decat in primul trimestru al acestui an. Realizarea da oarecum imaginea drumului parcurs in acest interval de timp.-

Se poate insa si mai mult realiza si aceasta este posibil daca atentiunea Directiunii Generale si a santierelor este in permanenta concentrata pe problemele cheie ale santierelor si cari au fost arătate anterior.-

Sunt totusi probleme cari n'au putut sa fie complet rezolvate si chiar unele abateri dela principiul tehnice de constructii.-

Inceperea lucrarilor fara a avea unele detalii cari sa fi pus acest organism in situatia de a traversa mai putine etape - deci mai putin costisitoare. Dif.intre vol.P.T.G.si P.T.E.este de cca.44%.Acest procent indica diferenta de claritate intre P.T.E.si P.T.G.-

Imobilizarea in primele fapte in birouri a unui mare numar de ingineri si tehnicieni incadrati, care puteau da dela inceput o alta cadenta de lucru in santiere.-

Intarzieri peste masura a lucrarilor auxiliare care de fapt formeaza baza de plecare pentru lucrarea de fond constructiei canalului.-

Grija de om n'a fost impusa pana unde trebuia, fapt ce se resimte si azi pe santiere.-

Venirea prea tarziaba proiectului tehnic general, proiect care formeaza baza de formare pentru toate solutiile tehnice depe teren.-

Unele lipsuri in gospodariri si in special la materiale, intra si reparatiile utilajelor, care au scapat de sub un sever control al conducerii.-

11  
~~209~~  
2

Am tinut sa redau si cateva din aspectele negative constatate, dar care nu slabesc cu nimic hotararea muncitorilor si tehnicienilor depe canal de a duce la capat sarcina mareata ce li s'a încredintat.-

Productia atinsa de 80.000 de m.c. pe zi și 70.000 in medie zilnic cu tendinta de crestere neincetat dovedeste ca pe santiere exista un suflu sanatos care trebuie indrumat si ajutat.-

-----

ir  
i-  
d  
ri  
c  
t  
u  
c  
a  
i  
a  
a  
n  
s  
a

**Viața cotidiană  
în șantierele Canalului Dunăre - Marea Neagră**

**Documentul, redactat în notă propagandistică, prezintă aspecte ale vieții cotidiene pe șantierul Canalului, atât din punctul de vedere al lipsurilor, cât mai ales din perspectiva rezolvării acestora cu ajutorul activiștilor comuniști.**

**(ACNSAS, *fond Documentar, dosar nr. 12566,*  
*vol. 2, ff. 53-61)***

53  
343  
9

Călăuzite de Partid, forurile conducătoare de Stat au hotărât ca Poarta Albă să fie unul din punctele centrale ale Canalului Dunăre - Marea Neagră.

S'a planificat aici, la jumătatea trecutului dintre Cernavodă și Năvodari, ridicarea unui oraș care să cuprindă Palatul Administrativ al Direcțiunii Generale a Canalului și locuințele necesare funcționarilor și lucrătorilor permanenți.-

Orașul, clădit în stil dobrogean, de inspirație socialistă, cu case joase acoperite cu olene, grupete pe colective, va adăposti circa 20.000 oameni care vor avea la îndemână toate instituțiile economice, culturale și sociale, precum și cele mai moderne instalațiuni ale tehnicii edilitare.-

Săli de spectacole, spitale, dispensarii, policlinici, stațiune antirebică, bse publică, oficiu P.T.T., C.E.C., magazine, cooperative, uzină electrică, centru de radioficare, apă și canal, vor face din acest oraș ridicat în mijlocul pustului dobrogean o adevărată oază modernă.-

Când în vara trecută sătenii din comunele apropiate au auzit că pe locurile acestora se va ridica un oraș - spunea tov. Gh. Andrei din Poarta Albă - set - au primit vestea cu neîncredere. Deși știau că datorită Partidului Muncitoresc Român, a trecut vremea când nu puteai crede în promisiunea construirii nici măcar a unui podet peste o gârlă, totuși ridicarea unui oraș părea de necrezut.-

La început au venit tehnicienii ca să facă măsurătorile.

Feste pământul ars de soare, vânturile care băntue meleagurile dobrogene mânsu în drumul lor mirăcinii desteleniți-

A sosit apoi, la 17 Iulie 1949, prima echipă de muncitori.

- "N'am găsit aici - spune tov. Ionită Gheorghe din Buzău, venit să lucreze la Canal cu o echipă de 72 muncitori - nimic. Nici un semn de viață. Nici materiale, nici oameni. Câmpul și cerul. Ni s'a arătat pe unde trece șoseaua care va deservi șantierul. Deși evam alte meserii - majoritatea zidari sau dulgheri - până să vină la rând lucrul nostru am fost puși să construim șoseaua.- "

Parte din muncitori dormeau pe câmp. Mâncarea primită de la Poarta Albă-set, unde erau instalați funcționarii și tehnicienii, venea târziu și era puțină pentru că fiind adusă în putini, din cauza hurducăelilor căruții ce era mai bun se vărsa pe drum.-

Totodată era lipsă mare și de materiale. Cheresesua cimentul, cuele, varul, precum și sculele necesare erau nefindulătoare.- Când șosea pe șantier o căruță cu materiale muncitorii se băteau pe ele.-

Nici cu salariile n'o duceau bine. Din lipsă de normatori pregătiți unii deși lucrau mult și conștiincios lusu

54  
344  
8

salarii mici, în timp ce alții încasau bani frumoși pentru muncă puțină. Din cauza aceasta parte dintre cei veniți la lucru, descurajându-se, au plecat.-

Funcționarii dela biroul de cazare și dela aprovizionare, cum su fost căpitanul deblocat Dănilă și Stăncă Victor strecurăți în administrația canalului, în loc să ia măsuri de îndreptare a situației căutau să înlătură pe muncitori lansând tot felul de șvonuri.- Unelturile lor fiind descoperite su fost îndepărtați depe șantier, iar datorită muncii de lămurire dusă de membrii de partid ca tov. Gherghel Anton, Gonțilă Merin, Ioniță Gheorghe, Dumitru N. Dumitru, Mărăcineanu Harselmbie și alții, numărul muncitorilor a început să crească dela o zi la alta.-

Drumul era desțelenit.

Zilnic veneau să lucreze pe șantierul Poarta Albă săteni din comunele Nisipari, Velul lui Traian, Lereni, Valea Dealor, Galeșul și chiar din Hedgidia și Constanța. Deasemeni muncitori calificați - dulgheri, zidari, fierari - veneau din toate colțurile țării.-

Cu timpul s'a înființat aici o organizație sindicală în conducerea căreia su reușit să pătrundă însă oameni ai vechilor regimuri, rău voitori și nepricepuți în frunte cu Președintele sindicatului Niță Gheorghe, arestat mai târziu pentru că și-a înșușit diferite sume de bani.-

După ce a luat ființă organizația de bază a Partidului lucrurile su început să se schimbe. Sindicatul și Administrația fiind curățite de parte din elementele dăunătoare unei bune activități, su început să activeze în condițiuni din ce în ce mai bune.-

La 15 August s'a organizat cantina direct pe șantier, oamenii nemai fiind nevoiți să mănânce o mâncare adusă în butosie dela 4 - 5 km., afară în bătaia vântului, sub valurile de praf. În acelaș timp su început lucrările barăcilor de cazare și a birourilor, iar până la 1 Octombrie muncitorii al căror număr ajunsese la 1.800 erau cazați în cele mai bune condițiuni. În dormitoare spațioase bine încălzite, luminate amenajate cu radiodifuzoare, muncitorii su paturi separate cu saltes, pernă, cerceșuri și pătură.-

Când barăcile de scāduri dela colonia veche su fost terminate s'a trecut la construirea baracamentelor din panouri iar la 26 August într'o atmosferă sărbătorească, sub falfăirea steagurilor îndemnurile nenumăratelor lozinci și urselele muncitorilor su început lucrările pentru orașul nou, dându-se semnalul întrecerilor socialiste în cadrul cărora până la 1 Ie-nuarie 1950 s'au evidențiat : Dumitru N. Dumitru, zidar care a depășit norma cu 389%, Stoenscu Ion, zidar cu 98%, Georgescu Nicolae, dulgher cu 123%, Lesciuc Vesile cu 200%, Mărăcineanu H. cu 260%, Gonțilă Merin cu 280%, Olt Nicolae cu 121%, Gudinov Iacob cu 106%, Prede Dumitru cu 30%, Doloman Nicolae cu 160%, Anghel Gheorghe cu 150%, Crăciun Ioane cu 241%, Dumitrane Stefan cu 200%, Drăgulina Nicolae cu 120%, Voiculescu Nicolae cu 93%  
... ..  
... ..

55  
345  
y  
X

Gheorghe, și bucatăreasa Marinovici Dumitra.-

Dela deschiderea șantierului și până la 31 Decembrie 1949 s'au executat 17.500 m.p. de barăci, depășindu-se planul inițial cu 7175 m.p. în ce privește lucrările orașului nou s'a realizat îndeplinirea planului în întregime, astăzi fiind gata de roșu și scoperite 86 case tip de 2 și 3 camere, și 3 mari cămine colective.-

La 12 Septembrie a început construcția Palatului Administrativ. Clădire modernă și aspectuoasă la a cărei ornamentație va fi folosită cunoscuta marmură de Buschița va avea 399 încăperi.-

Partea cea mai dificilă a construcției, subsolul inclusiv turnarea plăcii de beton este terminată.-

#### Mijloace de transport.

O problemă greu de rezolvat a fost aceea a organizării transporturilor, ținându-se seama că în gara Basarabi șosea zilnic 40 vagoane cu materiale care trebuiau distribuite pe șantier.

În vederea acestor transporturi au fost folosite autocamioanele D.G.C. și ale societății Sovromconstrucții și cca 150 - 200 căruțe zilnic ale locuitorilor din satele învecinate. Prin aceste mijloace au fost transportate până la 1 Ianuarie, 59.385 tone și 52.197 m.c. de materiale.-

#### Introducerea normelor

Introducerea normelor pe șantier a fost primită de muncitori cu neîncredere. Ei erau obișnuiți cu vechiul sistem de plată cu ziua, iar în cel mai bun caz cu acordul. Normatorii au trebuit să ducă o serioasă muncă de lămurire explicând prin conferințe, dela om la om sau prin afișaj, ce este norma de timp și norma de producție și avantajile acestui sistem de salarizare față de vechile sisteme.-

Odată cu desfășurarea procesului de lămurire a muncitorilor, a început să se observe o progresivitate a depășirilor de norme.-

Deci la început, la săpături, nu erau depășiri de câte 20, cu timpul s'a ajuns la depășiri în medie de 250%, individual stângându-se chiar 400%.-

De remarcat că normatorii au căutat să extindă norma și în sectoarele în care nu fusese prevăzută. De ex. la barecamente prefabricate, fierărie, țesătură de trestie, concesarea pietrei, etc., dând rezultate destul de bune.-

56  
346  
f

Paralel cu lucrările de construcție ale creșului nou și ale Palatului Administrativ, pe șantierul Poarta Albă - s-a luat treptat ființă instituțiile necesare asigurării unor condițiuni cât mai bune de lucru și de trai pentru muncitori și funcționari.-

#### Asistența sanitară.

Gruparea în acest punct a mii de muncitori a impus în primul rând organizarea unei asistențe sanitare. În afară de dispensarul din Poarta Albă - sat, la 1 August s'a deschis pe șantier o sală de consultații. Iar la terminarea baracamentelor a luat ființă un dispensar. Unul cu conținut strict medical (sală de consultație, sală de pansemente, salon infirmerie pentru bărbați, salon infirmerie pentru femei, baie) iar celălalt cuprinzând : un cabinet dentar, un serviciu de protecție și locuințe surzorilor. Cabinetul medical și sala de pansemente precum și tot mobilierul dispensarului, sunt vopsite în ulei alb.

Inzestrarea cu utilajul necesar și un deposit de medicamente bine asortat dau posibilitate dispensarului să corespundă tuturor nevoilor sanitare ale șantierului. Deschis în permanență, în afară de vizite medicală a tuturor celor ce sunt angajați pe șantier, (vaccinări T.A.B., Anatoxină antitetanică și analiza sângelui) dispensarul are următorul program de activitate : între orele 12 și 2 medicii sau asistenții medicali la locuințele familiilor muncitorilor; de la ora 2 - 3 are loc tratamentul de fortificare a muncitorilor debili cu vitamine, calciu și alte fortifiante, iar seara între orele 6 și 8 urmează tratamentul bolilor sociale venerice. Zilnic medicii sunt obligați să facă controlul la depozitele de alimente, bucătărie și sala de mese, iar săptămânal femeile și bărbații primesc o vizită medicală periodică.-

O echipă specială face de 3 ori pe săptămână deparazitarea dormitoarelor, birourilor și cantinelor iar de două ori pe săptămână deparazitarea muncitorilor. În afară de asta odată pe săptămână trenul bsc stă în gara Basarabi două zile pentru îmbăierea muncitorilor.- Tot serviciul sanitar are în grijă și clorinizarea apei din 2 în 2 zile.-

Paralel cu această activitate corpul medical difuzizează prin stația de radioficare conferințe medicale.- Deasemni a organizat în cadrul șantierului o școală de educație sanitară frecventată de 50 elevi cărora li se predă de 3 ori pe săptămână lecții teoretice cu caracter sanitar urmate de aplicații medicale.-

Școala are o durată de două luni, urmând ca elevii muncitori reușiți la examen să fie repartizați în dormitoare cantine și diferite puncte ale șantierului cu scopul de a menține o stare bună de igienă de prevenirea boalelor și de prim ajutor.-

#### Apa și canalizarea.



relativ mică (12 - 15 m.) puțurile nu aveau debitul necesar pentru deservirea tuturor nevoilor de regie și de construcție. Din această cauză șantierul a trebuit să fie alimentat cu apă adusă în cisterne dela stația Basarabi. Pentru înlăturarea acestei situațiuni s'a prevăzut dotarea cu apă curantă. Conducța care va deservi șantierul este aproape gata.-

În vederea canalizării lucrările au început la 15 Decembrie, realizându-se programul indicat, adică făcându-se pe toată porțiunea beracamentelor - atât în exterior cât și în interior - instalațiile necesare.-

#### Electrificarea

A fost deservit la început de uzina proprie a șantierului al cărei prim bec prin eforturile muncitorilor, a fost aprins în ziua de 23 August. Astăzi lucrările extinzându-se instalația electrică interioară și exterioară precum și a întregii regiuni este organizată și asigurată de uzina Energo-construcția.-

#### Radioficarea șantierului.

După electrificare, la 15 Septembrie s'a instalat pe șantier o stație de radioficare cu 100 posturi. Astăzi s'a ajuns la 250 posturi instalate în locuințe și birouri, iar în curând va fi adusă pe șantier o stație de radioficare socială din U.R.S.S., cu o capacitate de 2000 posturi.-

#### Școala pentru copii muncitorilor și pentru analfabeți.

După ce lipsurile începutului au fost lichidate parte dintre muncitorii veniți pe șantier și-au adus și familiile. S'a simțit atunci nevoia organizării unei școli pentru copiii lor, care s'a deschis la începutul lunii Noiembrie.- O învățătoare și doi învățători predau la 16 copii de muncitori care urmează cursurile primelor 4 clase elementare.- Constatându-se deasemenea că unii dintre oamenii depe șantier sunt neștiutori de carte a fost organizat un curs de alfabetizare la care înscriși 120 muncitori.- Din aceștia nu au frecvență regulată decât 40%. Unul dintre cursiști, tov. Irimia Ion, după 2 săptămâni de cursuri a început să scrie și să poată citi.

- "Nici odată nu am fost așa de fericit - a spus el ca atunci când am putut să descifrez în ziarul "Scântala" acele semne mărunte negre care ne ajută să învățăm multe lucruri bune".-

#### Cursul de limba rusă

Secția Arlus depe șantierul Poarta Albă a organizat un curs de predare a limbii ruse. Deschis la a doua jumătate a lunii Decembrie cursul numără astăzi 25 elevi, dintre care majoritatea tehnicieni. În afară de această activitate secția Arlus care a luat ființă la 14 Noiembrie, având acum 465 membri, organizează conferințe, prezintă filme sovietice, dintre

58  
4 348

care majoritatea documentare, organizează vitrine de stradă, fotomontajii, discuții în legătură cu revista Veac Nou, etc., difuzând în același timp 270 reviste și cea 40 broșuri în fiecare lună.-

Cealaltă activitate, artistică, culturală și sportivă, care se desfășoară în cadrul șantierului precum și conducerea bibliotecii, intră în atribuțiile U.T.M.-

### U. T. M.

Organizația U.T.M.-ului a început să funcționeze regulat la 2 Noiembrie, punând un accent serios pe antrenarea tuturor tinerilor depe șantier în planul de producție.-

Prima sarcină a fost aceea de a strânge la un loc pe tinerii dintre care unii nici nu aveau cunoștințe de UTM reușind să organizeze dormitoare pentru tineret.- A urmat apoi înfrumusețarea lor către bibliotecă, citirea ziarelor, studierea operelor marxist-leniniste, etc.- În felul acesta s'a ajuns ca astăzi peste 150 tineri să studieze individual folosind fie cărțile din biblioteca șantierului, fie cărțile sau broșurile care vin la UTM.

Sub îndemnul UTM-ului s'au format 6 brigăzi care au umplut multe goluri din planul de producție pe anul 1949.- Datorită acestor brigăzi parte dintre tineri au putut să se califice profesional, din punct de vedere practic. În fruntea celor calificați se află tov. Ivan Chiriac zidar din brigada II-a și Matei Dumitru din brigada IV-a, care au reușit să-și însușească meseria într'un timp foarte scurt.-

Tot UTM-ului se datorește echipa culturală și artistică. Prezenta la fiecare manifestație, cu ocazia concursului echipelor culturale depe șantier a fost clasificată a III-a UTM-ul a dat o deosebită atenție și bibliotecii care a re acuză aproape 1000 volume și cea 200 cititori.-

Folosasele cercetării bibliotecii sunt înfățișate de tov. Ionuță Gheorghe, muncitor zidar, care răsfoind într'o zi printre cărți a dat de o broșură ce trata despre metoda de zidărie stahanovistă. "Tu, spune el, tocmai mă strătuam cu tov. Dumitru Dumitru cum să ne îmbunătățim munca. Broșura găsită ne-a ajutat" Am pus în practică metoda sovietică și am ajuns ca dela 2 m.c. de zidărie să facem - de om - câte 10-17-18 m.c. pe zi" În felul acesta am contribuit la îndeplinirea și depășirea planului, iar câștigul nostru s'a mărit cu mult".

### Sportul

Sportul pe șantier a luat datorită UTM-ului o frumoasă dezvoltare, utemiștii luând parte la toate competițiile sportive. Astfel la crosul organizat cu ocazia zilei de 7 Noiembrie s'a evidențiat tov. Oprescu Iordan, care este primul pe sector. La competițiile pentru întâmpinarea zilei de 2 Octombrie organizate în cadrul Canalului, s'a evidențiat tov. Vânătoru Cornel, iar la marea demonstrație pentru insigna de polisportiv la care au luat parte și UTM-iștii depe șantierul Poarta Albă. 17 tineri au câștigat insigna de bronz iar Vână-

59  
3/349

Tot în cadrul U.T.M.-ului se desfășoară campionatul popular de șah. Prima dată nu cunoșteau acest joc nici 20% dintre tineri, iar acum 30% dintre tinerii de pe șantier joacă șah.

X

X X

Cu toate cele relatate mai sus, U.T.M.-ul are și unele lipsuri. Nu a reușit să cuprindă tot tineretul în muncă și a reușit să ridice la toți moralul și nici să formeze cadrele cerute de partid, în sânul tineretului. Deasemeni la reînscriseri spiritul de vigilență a fost slab, din care cauză au reușit să pătrundă în organizație elemente necorespunzătoare. Deteriorată însă vigilenței unora dintre tineri multe din aceste elemente au fost îndepărtate.-

O altă lipsă o constituie faptul că U.T.M.-ul nu s'a ocupat îndeajuns de tinerele fete aflate pe șantier. Toate acestea sunt în perspectivă să fie lichidate.-

### Scolile profesionale

În afară de educația care se dă tineretului și de acțiunea de culturalizare a tuturor celor aflați pe șantier, cu sprijinul Partidului și sub conducerea C.G.M. s'au deschis două școli de pregătire profesională. O școală pentru muncitorii necalificați, dulgheri și zidari, și alta pentru muncitorii calificați, dulgheri, zidari, beton armat, dela categoria V-a la a VII-a. Materialele sunt împărțite în două cicluri: cultură generală (limba română; elemente de marxist-leninism științe naturale și geografie, fizico-chimice; igienă și protecția muncii), și cultură tehnică (tehnologie, material de construcții, utilaj; tehnologia lemnului; desen; citirea planului; trasare; organizarea șantierului). Tot acest material va fi predat în cadrul a 192 ore.-

### Organizarea vieții economice

Realizărilor de mai sus li se adaugă înființarea pe șantier a unei agenții C.E.C. unde muncitorii pot să-și păstreze economiile, și a magazinelor necesare pentru aprovizionarea cut tot felul de mărfuri.-

Magazinele își îndeplinesc rolul aprovizionând pe muncitori cu mărfuri ieftine de bună calitate. Astfel magazinul de textile, tricotaje și încălțăminte "Constanța" a furnizat mărfuri pe talon pentru 1800 muncitori.-

### Ce a însemnat pentru muncitori șantierul Poarta Albă.

În afară de marea realizare pe care o constituie canalul Dunărea Marea Neagră pentru regiunea Dobrogei, șantierul Poarta Albă, un punct din rețeaua de șantiere care leagă Cernavodă de Midia, a însemnat încă dela deschiderea lui un mare

pas înainte pentru muncitorii și țărânimea muncitoare din acest colț de țară.-

"Când am auzit că au început lucrările la Poarta Albă - pune tov. Guriță Ion U.T.M.-ist din comuna Mereni jud. Constanța - am venit să muncesc cu tot dragul, tata, - țăran sărac cu 3 ha. de pământ, are 7 copii. Eu sunt cel mai mare. Pe cele 3 ha. abea au ce munci părinții, iar noi copii ne duceam să lucrăm cu ziua la fermele moșierilor. Cum trăiam și cum eram plătiți nămi noi știm. Aici am început să vedem și să cunoaștem adevărata viață. Câștigăm pe măsura în care muncim, avem mâncare și loc de odihnă bună, ni se dă să citim ascultăm conferințe, vedem filme și asistăm la serbări care se dau pentru noi.- Șantierul a făcut din noi alți oameni. Acum sunt responsabil de brigadă și am să urmez o școală de calificare profesională".-

Polan Petre, tot din comuna Mereni jud. Constanța, gândește la fel. "Aici - spune el - o ducem mai bine decât acasă. Avem tot ce ne trebuie câștigăm bine și învățăm multe lucruri. Când am plecat din sat, chiaburii ne sfătuiau să nu venim pe șantier c'o să fie rău. Acum când ne-am dus în comună se uitau cu pizmă la noi" - "V'ăți îngrășat și v'ăți îmbrăcat golanilor" ne ziceau ei. - Ne-am îngrășat și avem mâncare bună, haine avem că ni s'au dat să putem muncii și pe vreme rea, iar bani câștigăm după străduința noastră.-"

Dar nu numai tinerii ci și muncitorii mai bătrâni își spun părerea. Cherecheș Petreș dulgher din Pașcu, tată a opt copii, care se află pe șantier din Octombrie spune următoarele :

- "Sunt meserias de 20 ani și nici odată munca mea nu a putut da rezultatele pe care le-a dat aici. Înainte lucram mult și nu mă alegeam cu nimic. Pe unde munceam de multe ori nu aveam nici unde pune capul, iar pentru mâncare dan aproape tot ce câștigam. Aici la Canal am ajuns să câștig și 900 lei pe zi. Mi s'a dat talon cu care am luat încălzire și rufărie, am primit haine de protecție, la cantină găsește o mâncare bună și eficientă, iar dormitoarele sunt curate și călduroase.- Munca mea este plătită. Pentru că am depășit norma cu 109% am fost evidențiat. Eu știu că toate acestea se datorează Partidului".-

Tov. Cherecheș Petre are dreptate. Datorită Partidului șantierul a putut să înregistreze realizările arătate mai sus și tot datorită Partidului condițiunile de muncă și de viață ale celor veniți aici, au putut ajunge la situația de acum.-

Nu mai prin vigilanța membrilor de Partid, elementele distructivo care reușiseră să se strecoare în Administrația șantierului au putut fi descoperite și alungate.- Deacșia cu cât membrii de partid vor fi mai bine pregătiți cu atât mai îmbucurătoare vor fi rezultatele.-

Formarea cadrelor constituie deci o preocupare principală.-

61  
351  
11/11

În acest scop, pe gârlă Pearta Albă au fost deschise două școli de partid. Un curs seral de trei luni care este urmat de 22 elevi și o școală de politică curentă pe care o frecventează 30 elevi.-

## *Situația numerică a salariaților*

**Tabelul conține datele numerice cu privire la angajații de pe șantierul Canalului Dunăre-Marea Neagră, în funcție de tipul de activitate și încadrare**

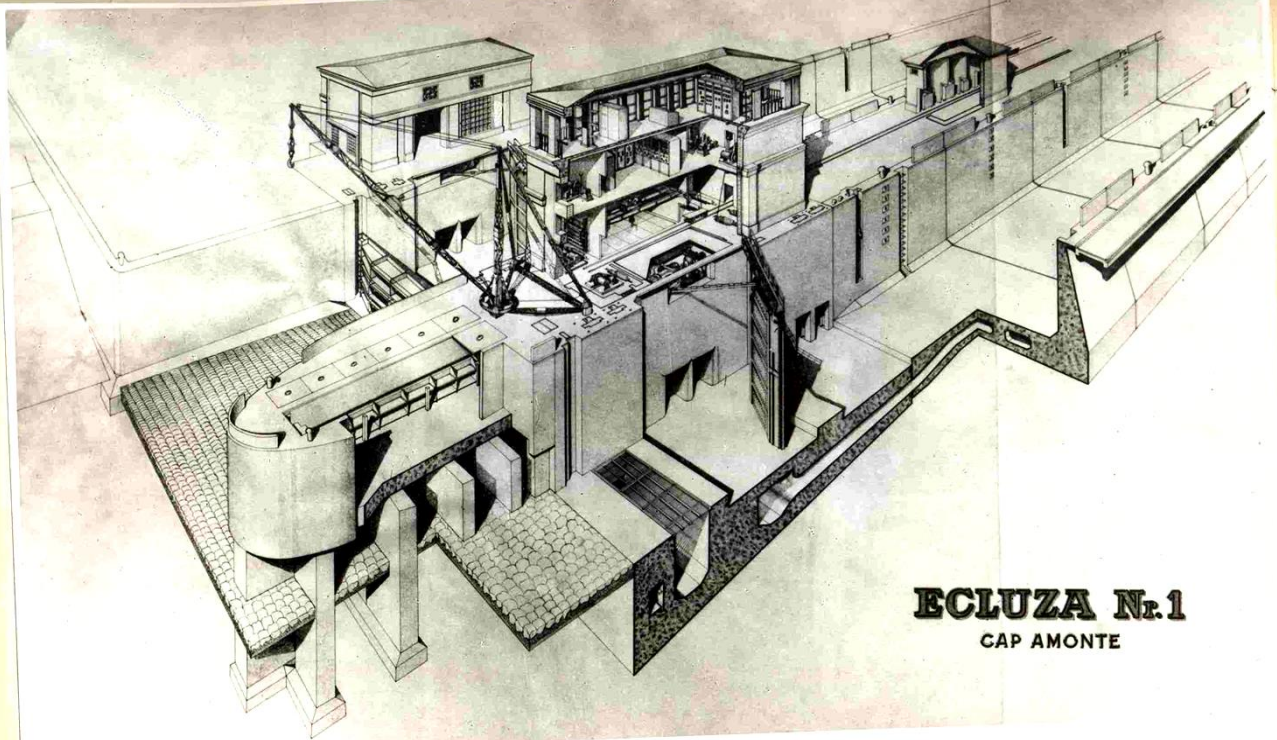
**(ACNSAS, fond Documentar, dosar nr. 12566, vol. 2, f. 88)**

De obiectivele ce compun problema Canalului Dunărea Marea Neagra.-						
Denumirea Obiectivului	Sediu	<u>Situația numerică a salariaților</u>				
		Ingineri Tech.	Functionari	Muncitori	Ostasi	M.A.I.
Sector Secretariat	Constanta	26	25	10		
Planificare	- " -	56	26	1	-	-
Sector Tehnic Executii	- " -	74	14	-	-	-
Sector Mecanic	- " -	55	6	-	-	-
Sector Contabil Financiar	- " -	-	99			
Sector Ad-tiv.	- " -	33	38	181	-	-
- " - Sanitar Social	- " -	121	68	462	-	-
Intr. Ep. Telecomunicatii	- " -	32	36	208	-	-
Sector Agricol	- " -	13	67	1209	106	1362
Sector Cadre si Invatamant	- " -	9	148	286	-	-
Div. Studii si Masuratori	- " -	149	38	230	43	22
Div. Depozite	Basarab					
Trustul Cantinelor	Constanta	-	137	687		
Intrep. Secera si Ciocanul	Constanta	33	13	156	29	-
Uzinele Electrice		18	25	59	-	-
Electro Mecanice	Ovidiu	41	31	154	12	-
Atel. Centrale Medgidia.	Medgidia	70	27	414	70	44
Sant. 1 Port Cenavoda	Cernavoda	100	33	453	255	693
Sant. 24	Medgidia	111	64	555	1025	905
Sant. 23 August	Porta Alba	114	55	405	323	2144
Sant. 78		81	54	589	483	1138
Sant. 9		206	47	610	1151	715
Sant. 11		248	79	1225	998	1142
Sant. 13		137	65	375	84	1622
Sant. 15		81	54	576	121	641
Sant. Mangalia - 16 -	Mangalia					

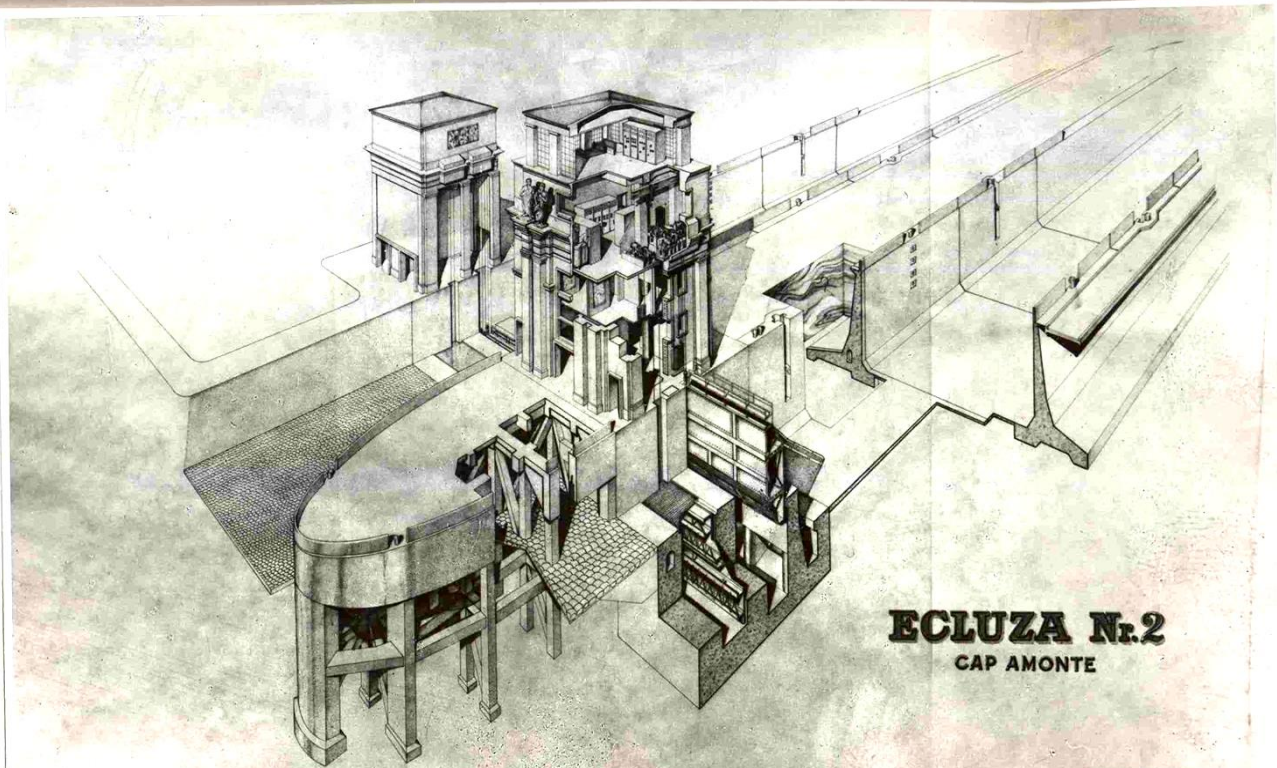
**Schițele tehnice ale Canalului**

**Imaginile constituie reprezentări ale  
Canalului în faza de proiect:  
Ecluzele, Palatul Administrativ, imagini de ansamblu**

*(ACNSAS, fond Documentar, dosar nr. 12566,  
vol. 2, ff. 91-99)*

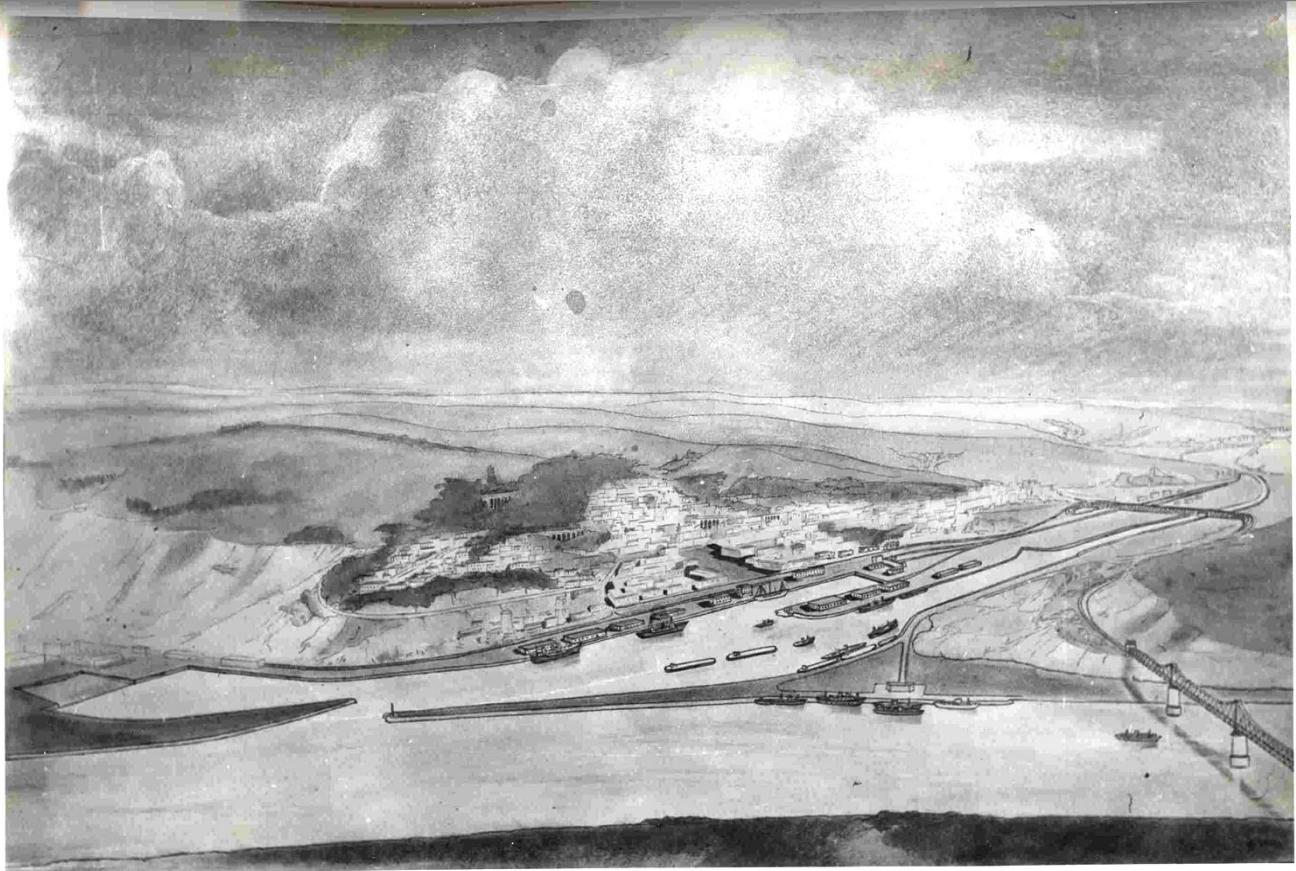
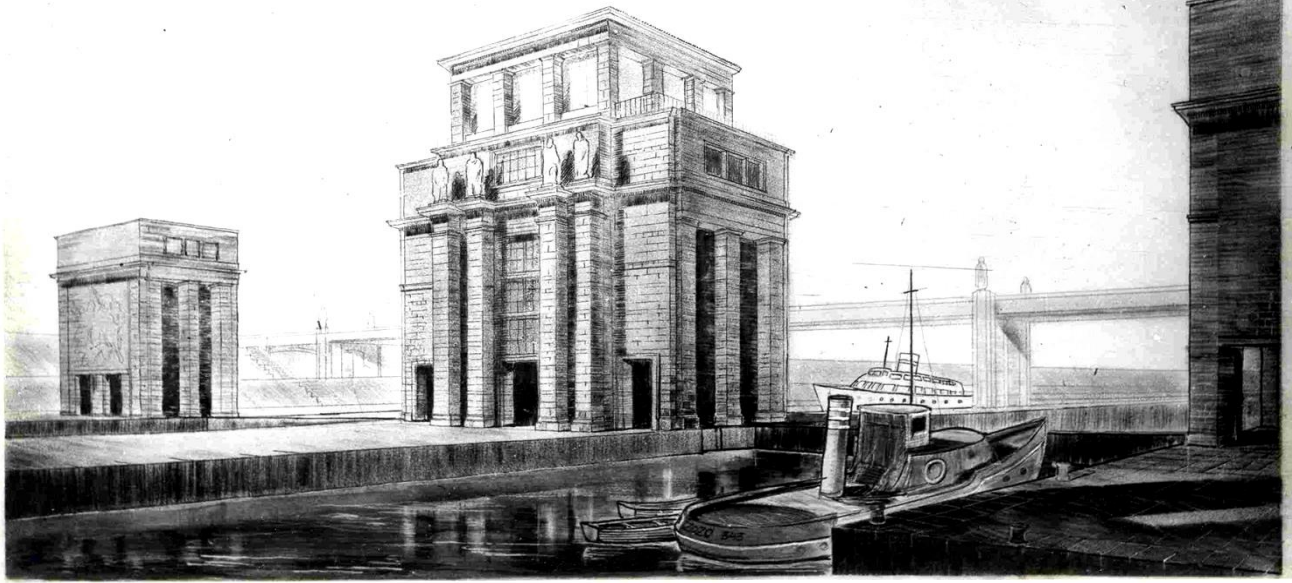


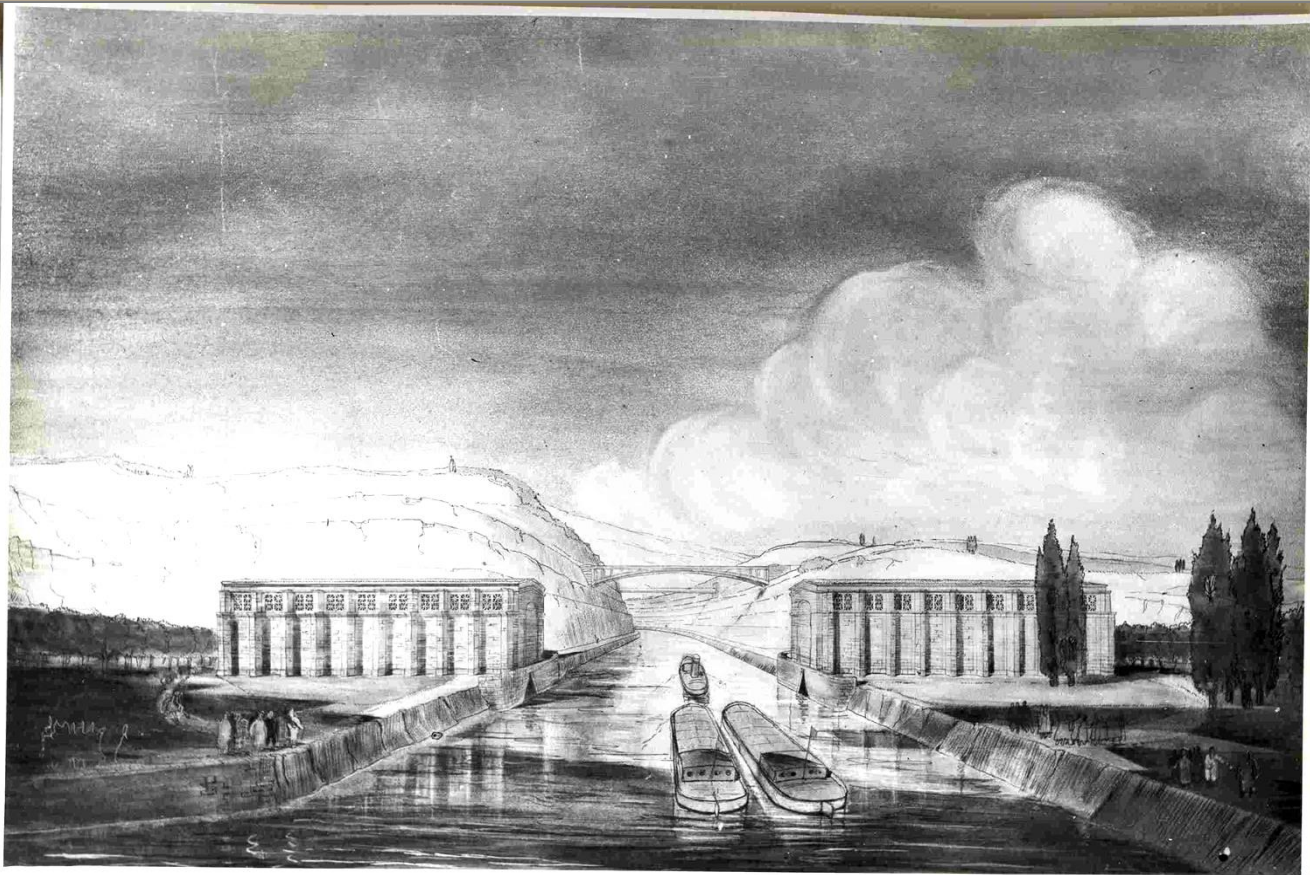
**ECLUZA Nr.1**  
CAP AMONTE

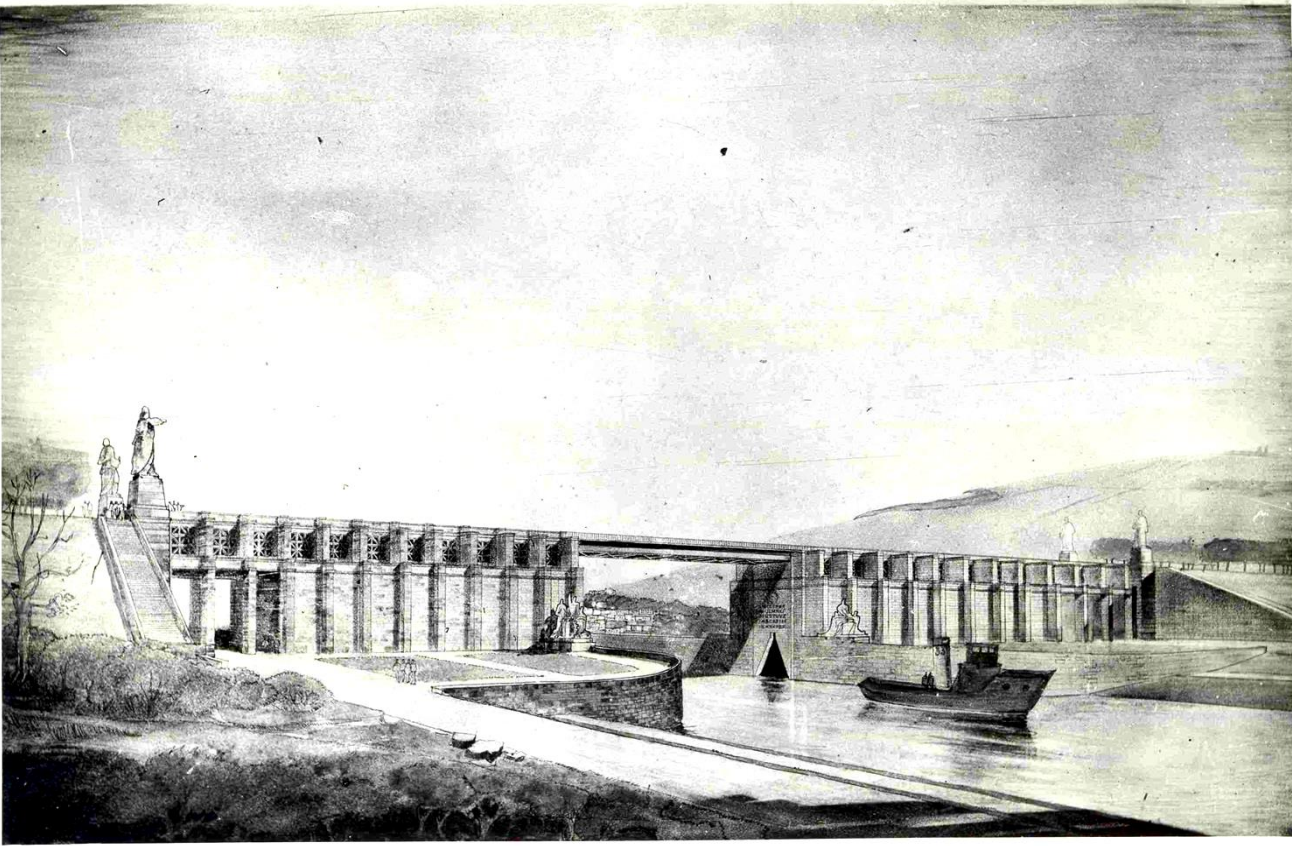


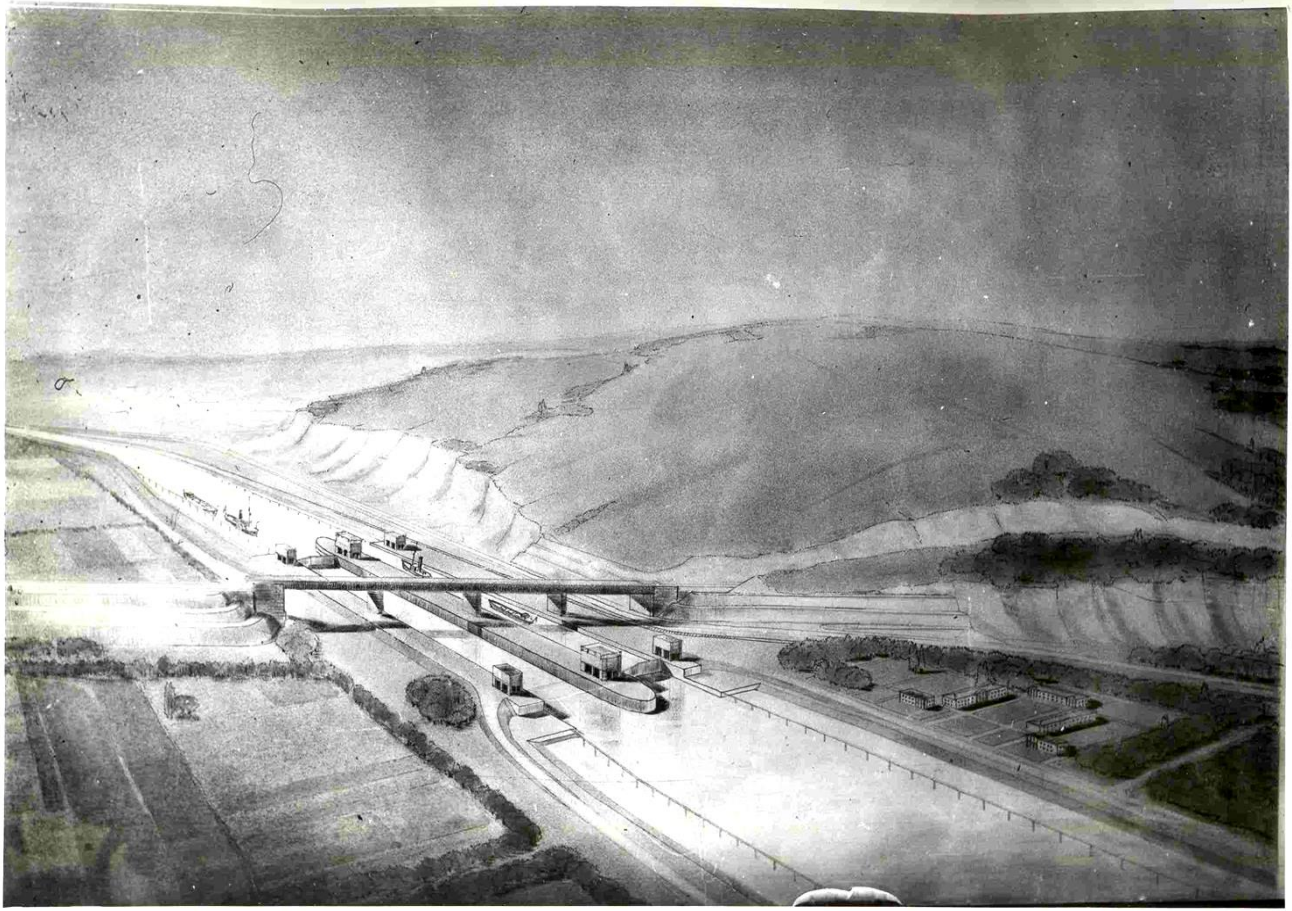
**ECLUZA Nr.2**  
CAP AMONTE











***Scrisoare către Gheorghe Gheorghiu Dej,***  
**semnată de responsabilii lucrărilor de la Canal în numele**  
**tuturor celor implicați**

**Scrisoarea are rol de informare a fostului lider comunist**  
**cu privire la „realizările” din timpul procesului de**  
**construcție a Canalului.**

***(ACNSAS, fond Documentar, dosar nr. 12566,***  
***vol. 2, ff. 91-99)***

~~526~~

100

Tovarăşului

GHEORGHE GHEORGHIU DEJ

Secretar General al Comitetului Central al  
Partidului Muncitoresc Român

Iubite Tovarăşe Gheorghiu-Dej,

Muncitorii, inginerii, tehnicienii şi funcţionarii Direcţiunii Generale a Lucrărilor Canalului Dunăre-Marea Neagră, au primit cu un deosebit entuziasm Chemarea la întrecerea socialistă lansată de colectivele uzinelor fruntage în producţie: Combinatul SOVROM-METAL Reşiţa şi STEAGUL ROSU din Oraşul Stalin, pentru îndeplinirea planului pe 1951 înainte de termen, în cinstea aniversării a 30 de ani dela înfiinţarea Partidului nostru drag.

În urma analizării sarcinilor noastre, în şedinţele ce au avut loc pe şantiere, ne însuşim Chemarea la întrecere şi ne luăm următoarele angajamente:

1. Îndeplinirea planului pe anul 1951 în 11 luni adică până la 30 Noiembrie.
2. Realizarea, peste plan, a 1.530.000 m.c. excavaţiei în pământ şi stâncă din care 600.000 m.c. până la 8 Mai.
3. Realizarea 70 m.l. amenajări portuare, peste plan, la Portul A.
4. Realizarea unei depăşiri de plan de 10% la construcţia digurilor Portului B, introducând în operă 27.526 m.c. piatră peste cantitatea planificată.
5. Confecţionarea, în serie, de piese de schimb pentru utilaje de toate categoriile, în valoare de 30.000.000 lei micşorând astfel necesităţile de import pentru astfel de piese.
6. Creşterea indicilor tehnico-economici actuali ai utilajului de săpat şi transport cu 10%.

7.- Mărirea productivității muncii cu 3%, față de cea actuală, până la 8 Mai și cu 25%, față de cea din anul 1950, până la 30 Noembrie.

8.- Realizarea unei economii de 90.000.000.- lei prin :

- reducerea consumurilor specifice de materiale ;
- ridicarea productivității muncii ;
- mărirea indicilor tehnico-economici.

9.- Desvoltarea aplicării metodei sovietice de higromecanizare la excavații, astfel încât să obținem o depășire de 50% față de cantitatea planificată prin această metodă.

10.- Proiectarea și construirea în atelierele proprii și punerea în funcțiune a macaralei portal tip D.G.C. cu puterea de ridicare de 15 tone și 12 m. bătaie.

11.- Proiectarea și construirea în atelierele proprii și punerea în funcțiune a unei instalații de excavație pe funicular cu o capacitate de 2.000 m.c. în 24 ore.

12.- Desăvârșirea inovației referitoare la introducerea unui dispozitiv la vagoanele basculante pentru a evita, la descărcare, acoperirea liniei cu pământ și blocarea vagoanelor, reducând astfel cu 50% timpii de descărcare.

13.- Producerea a 400 tone cartofi și furaje, peste plan, prin gospodăriile agricole proprii.

14.- Aplicarea următoarelor măsuri tehnico-organizatorice :

a). Extinderea metodelor avansate de muncă sovietice și anume :

- Metodele stahanoviste Sestakov, Sarov, Ocearenco și Udat Steagriței la excavatoare și dragline.

- Aplicarea în atelierele noastre a metodei de tăiere rapidă a metodelor Bâkov și Bortkevici.

- Metoda prelungirii vieții mașinei Nina Nazarova la mașinile noastre.

b). Introducerea aprovizionării după grafic.

c). Mărirea numărului brigăzilor de calitate la 10, până la 8 Mai și la 30 până la 30 Noembrie.

d). Extinderea metodei Kotlear și calificarea la locul de muncă prin această metodă a 4.500 muncitori până la 30 Noembrie.

e). Calificarea prin scoatere din producție a 1.200 muncitori.

f). Extinderea întrecerilor socialiste, antrenând în aceste întreceri 80% din muncitori și salariați.

g). Popularizarea și stimularea frunțașilor în producție, inventatorilor, raționalizatorilor și inovatorilor, înființarea a 10 cabinete tehnice, dintre care 5 până la 8 Mai.

Constructorii Canalului Dunăre-Marea Neagră sunt mândri că au cinstea să lucreze pe unul din cele mai mari șantiere din țara noastră, șantier inițiat de Comitetul Central al Partidului Muncitoresc Român, șantier unde se simte permanent îndrumarea și ajutorul pe care ni-l dați.

Ajutorul tehnic, utilajul modern și mijloacele de transport care ne sosesc zilnic din Uniunea Sovietică, marea țară a socialismului victorios, ne dau siguranța că vom duce la îndeplinire angajamentele luate, contribuind prin aceasta la înflorirea scumpei noastre Patrii și la întărirea lagărului păcii.

Ajutorul prețios pe care Uniunea Sovietică ni-l dă la construirea Canalului este un ajutor frățesc pe care îl simțim zi de zi în munca noastră și care ne face să depunem tot elanul pentru desăvârșirea măreței opere socialiste ce se făurește pe șantierele dintre Dunăre și Marea Neagră.

Vom întâmpina ziua de 8 Mai, ziua aniversării a 30 de ani de luptă eroică a Partidului nostru drag, cu noi victorii în muncă !

Trăiască Patria noastră scumpă, Republica Populară Română !

Trăiască a 30-a aniversare a Partidului !



Trăiască Partidul Muncitoresc Român și Comitetul său Central în frunte cu iubitul conducător al oamenilor muncii din țara noastră, tovarășul Gheorghe Gheorghiu - Dej !

Trăiască marele învățător și conducător al omenirii muncitoare, stegarul luptei pentru pace, tovarășul Stalin !

În numele Colectivului Direcției Generale  
a Lucrărilor Canalului Dunăre-Marea Neagră

DIRECTOR GENERAL AL LUCRARILOR  
CANALULUI DUNARE-MAREA NEAGRA  
Ing. M. Grünberg

Secretarul Comitetului de Partid al Lu-  
crărilor Canalului Dunăre-Marea Neagră  
Ioan Beldean

Președintele Comitetului Sindical al Lu-  
crărilor Canalului Dunăre-Marea Neagră  
Gheorghe Bratu

Secretarul Organizației U.T.M. a Lucrărilor  
Canalului Dunăre-Marea Neagră  
Stelain Savin

**17 iulie 1953**

**Hotărâre a Consiliului de Miniștri privind sistarea  
lucrărilor la Canalul Dunăre-Marea Neagră**

***(ACNSAS, fond Documentar, dosar nr. 12567,  
vol. 2, ff. 55-56)***

II

CONSILIUL DE MINISTRU  
AL  
REPUBLICII POPULARE ROMANA

HOTARARE INTERNA  
=====

Consiliul de Ministri al R.P.R. si Comitetul Central al P.M.R. analizand situatia investitiilor pe anul 1953 si urmatoarii, constata ca, nu s'a dat atentie cuvenita agriculturii, industriei alimentare, industriei textile si de incaltaminte, industriei locale si drept urmare ramurile producatoare de marfuri alimentare si bunuri de larg consum nu s'au dezvoltat potrivit nevoilor populatiei.-

Consiliul de Ministri si Comitetul central al P.M.R. considera necesara folosirea mijloacelor financiare si materiale destinate construirii canalului Dunare-Marea Neagra pentru marirea productiei agricole, alimentare si marfurilor de larg consum in scopul ridicarii nivelului de trai al poporului si satisfacerii nevoilor mereu crescande materiale si culturale ale oamenilor muncii din tara noastra.-

Consiliul de Ministri al R.P.R. si Comitetul Central al P.M.R.

N O T A R A S C :

1/. Lucrarile Canalului Dunare-Marea Neagra vor inceta pe data de 18 Iulie 1953.

Mijloacele financiare-materiale, utilajele si forta de munca vor fi indreptate spre alte sectoare ale economiei nationale si in primul rand spre agricultura, industria alimentara si cea producatoare de bunuri de larg consum.

2/. In vederea aducerii la indeplinire a masurilor prevazute mai sus, se institue o comisie compusa din urmatoarii tovarasi:

- Tov. Chivu Stoica
- Tov. Petrescu Dumitru
- Tov. Gaston Marin
- Tov. Hosu Gheorghe
- Tov. Posteuca Vasile.

Comisiunea va face propuneri Consiliului de Ministri cu privire la repartizarea si utilizarea materialelor, utilajelor si fortelor de munca.-

Mijloacele de transport si utilajele care necesita reparatii vor fi aduse in buna stare de folosinta si apoi repartizate.-

3/. Comenzile si lucrarile ce se executa de diferite departamente precum si utilajele comandate din import destinate Canalului vor fi anulate. Pentru acele comenzi si lucrari ce nu pot fi anulate se vor supuna aprobarii Consiliului de Ministri propuneri pentru folosirea lor.

4/. Comenzile de utilaje din tara si strainatate pentru diferite departamente care pot fi asigurate prin transfer dela canal vor fi anulate.-

5/. Directia Generala a Canalului va intocmi pana la 1 sept. 1953, situatia lucrarilor fizice executate pana in momentul opririi si va incheia pe aceiasi data bilantul contabil si costul de rezultate al lucrarilor respective, pe sectoare si centralizat pe Dir. Generala.-

Ministerul Finantelor este insarcinat sa regularizeze din punct de vedere financiar obligatiile rezultate din situatiile de lucrari executate, din livrari de utilaje, materiale de constructii, manopera, etc. precum si pierderile eventuale rezultate din bilantul contabil.-

6/ Pentru problemele care cer o rezolvare imediata, comisiunea este imputernicita a lua masurile necesare si a raporta Consiliului de Ministri.

7/. Aceasta hotarare are un caracter intern; nu va fi publicata in Buletin sau in presa.-

ss/. Gh. Gheorghiu-Dej

ss/. Alexandru Moghioros.

Nr2404 - Bucuresti, 17 Iulie 1953,