

**Procesele „sabotorilor” de la
Canalul Dunărea-Marea Neagră**

2 februarie 1951

***Proces-verbal* întocmit de sublocotenentul Ion Coja din
Direcțiunea Generală a Securității Poporului**

**În cadrul documentului erau sintetizate rezultatele cercetărilor
întreprinse în cazul a patru ingineri și doi tehnicieni acuzați de
sabotarea lucrărilor la Canalul Dunăre-Marea Neagră.**

(ACNSAS, fond Documentar, dosar nr. 11725, ff. 169-177)

PROCES = VERBAL

Facut azi ~~2 Decembrie~~ ^{Februarie} 1950, la Constanta

Noi, COJA ION, Sublocotenent de Securitate, din Directiunea Generala a Securitatii Poporului.

Incheind cercetarile cu numitii: ALECU CORNEL, NADLER BENIAMIN, TEODORESCU IOAN si FREDEC FEODOR, toti ingineri la Canalul Dunarea-Marea Neagra- Sectorul Mecanic, care se fac vinovati de sabotarea bunului mers al lucrarilor Sectorului Mecanic, si cu numitii IARCA OPRISAN si SCHWARTZ SOLOMON, ambii tehnicieni pe Santierul Poarta Alba-Canal Dunarea Marea-Neagr care se fac vinovati, primul de executarea in proaste conditiuni a cladirilor orasului Noua Poarta Alba, precum si de faptul ca a permis sa se lucreze la electrificarea santierului cu materiale necorespunzatoare; al doilea se face vinovat de executarea lucrarii de electrificare a santierului Orasul Nou Poarta Alba, cu materiale necorespunzatoare,

Am stabilit urmatoarele:

1.- ALECU CORNEL, nascut la 24 Septembrie 1905, in com-Medgidia regiunea Constanta, fiul lui Alexandru si Ana, de profesie inginer, casatorit, nu are copii, ca studii poseda Politehnica, serviciul militar satisfacut la Reg. Pontoneri-Braila, eliberat cu gradul de Locot. rezerva, ctg. 1935, ca avere poseda un loc de casa, de origina sociala mic burgheza, in trecut si prezent neincadrat politic, cu ultimul domiciliu in Bucuresti, str. Teodor Aman nr. 42.-

In cursul lunii Iunie 1949, este angajat la Canalul Dunarea-Marea Neagra, ca sef al Sectorului Mecanic, unde a functionat pana la 15 Decembrie 1949.

In tot acest timp nu a avut o chema de organizare a Sectorului si a lucra dupa o simpla schema facuta personal, fara a fi aprobata de Directia Generala a Canalului, lucru care a *dauat bunului mers al sectorului Mecanic.*

SUBLOCOTENENT DE SECURITATE

[Signature]

170

a daunat bunului mers al Sectorului Mecanic.

In Luna Iunie 1949, ziua 20, s'a tinut o sedinta unde a participat sis susnumitul si in care s'a propus procurarea utilajului atat din Export, cat si din Industriile din tara, facandu-se totodata un tabel de tot utilajul ce ar necesita construirii Canalului Dunarea-Marea Neagra. Acest tabel a fost inaintat forurilor superioare, urmand ca apoi sa soseasca utilajul, adica in cursul anului 1950.

Cu toate ca stia ca acest utilaj trebuie sa soseasca, susnumitul nu s'a ingrijit la timp pentru adpostirea utilajului greu si usor pe timp de iarna, lasand o serie intreaga de utilaj sub cerul liber, fapt ce a facut ca o parte din acest utilaj sa fie deteriorat. Mai mult susnumitul comanda o serie intreaga de masini de pe la diferite industrii din tara, masini ce aveau uzuri ajungand pana la 70% (provenite din regrupari.

Deasemeni, cu toate ca stia ca utilajul aflat pe santier in exploatare, urma sa intre in reparatie in cursul lunii Noembrie, susnumitul nu a luat nici un fel de masuri pentru repararea lui, sustinand ca s'a lucrat pana la 15 Decembrie 1949, cand a predat Sectorul Dlui Nadler Benjamin, cu toate ca susnumitul nu putea sa prevada aceasta deoarece nimeni nu stia ca dupa 15 Noembrie timpul va fi inca bun si utilajul trebuie scos din lucru pentru reparatie.

Nu a luat masuri pentru a procura piese necesare utilajului si masinelor care urmau sa intre in reparatie, nu a luat nici o masura pentru angajarea si pregatirea personalului de specialitate, pentru montarea si intrebuintarea utilajului greu ce trebuia sa soseasca in primul semestru al anului 1950.

In ceea ce priveste organizarea atelierelor pentru repararea utilajului si masinelor, susnumitul nu a luat nici un fel de masuri, cu toate ca inca din luna Iunie 1949 se antiproectase de catre acel Sector aceste ateliere, nu au fost facute nici pana la predarea Sectorului Mecanic.

Deasemeni nu a intocmit fisiere pentru masinile si utilajul ce se afla in exploatare si depozitate, fapt ce a facut sa nu aibe o evidenta a utilajului aflat pe santier si depozitat, ingreunand prin aceasta bunul mers al Sectorului.

Sectorul Mecanic fiind complet desorganizat, deoarece nici o divizie ce facea parte din acel Sector nu-si cunostea sarcinile, intrucat susnumitul nu le-a trasat, ba mai mult arhivele

[Handwritten signature]

1191
tuturor Diviziilor nu erau organizate pe probleme, neputându-se avea niciodată o situație clară.

Nu a controlat activitatea personalului care a recepționat utilajul sosit din regrupări, din această cauză, în majoritate mașinile au sosit cu uzuri înaintate.

În ceea ce privește corespondența, acesta nu o rezolva la timp, ci cu mari întârzieri, lucrând sectar.

În sensul celor de mai sus este arătat în declarațiile numiților: NADLER BENIAMIN, TEODORESCU IOAN, STANCU MARIN și TUDOR VASILIU.

2.- NADLER BENIAMIN, născut la 3 Aprilie 1885, în com. Vaslui Jud. Vaslui, fiul lui Smil și Ana, de profesie inginer mecanic, căsătorit, are doi copii, ca studii posedă școala superioară de Comerț și Metalurgie din Viena, serviciul militar satisfăcut la Cercul de Recrutare București, eliberat cu gradul de soldat, ctg. 1909, ca avere posedă un corp de casă compus din două apartamente, de origine socială mic burgheză, poziția socială burgheză, în trecut și prezent neîncadrat politic, cu ultimul domiciliu în București str. Sofia nr. 1.-

În ziua de 10 Decembrie 1949, este angajat la Direcția Generală a Canalului Dunărea Marea Neagră, îndeplinind funcția de șef al Sectorului Mecanic, funcție preluată de la numitul ALECU CORNEL.

Ca și ALECU CORNEL, acesta nu a controlat situația utilajului greu și ușor, mai ales că începuse intemperii de iarnă și se apropia campania de primăvară, când întreg utilajul trebuia să intre în lucru cu toate reparațiile făcute și cu personalul de specialitate și inițiat în conducerea noilor mașini.

Deasemeni nu a lucrat după o schemă de organizare, mulțumindu-se a lucra după vechea schemă, iar în ceea ce privește gararea utilajului și a mașinilor sosite din Export, Expoziție și de la diferite industrii din țară, bună parte din aceste mașini au fost expediate la Canara, Medgidia și alte Sectoare, unde au fost lăsate sub cerul liber.

A permis expedierea utilajului de la Expoziție neambalat, fapt ce a făcut ca o mașină de sleșuit plan să ruginească și neconservată în vaselină, făcând ca în felul acesta o parte din utilaj, din cauza timpului nefavorabil, să înceapă a prinde rugina.

În ceea ce privește utilajul aflat pe șantier, nu li s'a făcut receptia pentru a se vedea felul cum funcționează.

SUBLOCOTENENT DE SECURITATE

180 132

Sosind mai multe motoare Diessel cu cu fuzele auxiliare din Elvetia,acestea deasemeni nu au fost depozitate,stand in interiorul Carierei Canara sub cerul liber,in lazi neacoperite si supuse intemperiiilor cca.o luna de zile.

Nu a construit ateliere pentru repararea utilajelor si masinelor,cu toate ca stia dela fostul sef al Sectorului Mecanic ca urmeaza sa intre in reparatii o serie de utilaje.

Deasemeni Escavatorul Diessel ce a sosit dela Expozitia din Bucuresti in cariera Canara, a fost debarcat la un loc nepotrivit,cu toate ca se indicase cu mult inaintea locului unde trebuia debarcat,in felul acesta trebuind sa fie din nou inbarcat in vagon si debarcat la locul indicat.

Toate vagoanele care au exepediat utilajele necesare construirii Canalului Dunarea Marea-Neagra, au intrat in alocatie,datorita faptului ca susnumitul nu s'a ingrijit indeaproape de procurarea macaralelor pentru descarcarea acestor pietre.

In ceea ce priveste repararea intregului utilaj si a masinelor aflate pe santierul Canalului Dunarea Marea Neagra, nu s'a luat nici un fel de masuri pentru repararea acestui utilaj,cu toate ca stia ca pana in luna Martie 1950 intreg utilajul urma sa fie reparat si bagat in exploatare.

Nu a procurat piesele necesare de schimb pentru masinile aflate pe santier, ingreunand in felul acesta repararea masinelor,deoarece nu aveau piesele de inlocuire.

In ziua de 7 Ianuarie 1950, sosind doua foarfeci ghillotina dela Bucuresti la Medgidia,susnumitul da dispozitiiuni ca aceste foarfeci sa fie restituite Bucurestiului,motivand ca santierul nu ar avea nevoie deocamdata de aceste foarfeci,fara a se consulta cu Directiunea Grala a Canalului,fapt pentru care i-a fost imputat de catre Directia Canalului,suma de lei 415.321.-

Pana la urma aceste foarfeci au fost din nou restituite santierului deoarece erau necesare.

In sensul celor de mai sus este aratat in declaratiile numitilor: ALECU CORNEL,TEODORESCU ION,FREDEC FEODOR, MIHAI GHEORGHE ION ,DUMITRU SERBANESCU,CRACIUN GAVRILA,GROPPER M, IVAN GHEORGHE si BOBRICEANU C.NICOLAE.

3.- TEODORESCU C.IOAN,nascut la 9 Noembrie 1906,in Com.Gura Sutii Jud.Dambovita,fiul lui Constantin si Stana,de profesie inginer,ca studii poseda Politehnica,serviciul militar satisfacut la Scoala Militara Geniu,liberat cu gradul

de maior (pus in cadrul disponibil) ctg.1928,ca avere ¹⁸¹poseda 2,50 ha.teren arabil,de origina sociala chiabur,casatorit,are un copil,in trecut neincadrat politic,in prezent membru PMR neverificat,cu ultimul domiciliu in Bucuresti,str.Traian nr,191.

In ziua de 7 Iulie 1949,susnumitul este incadrat la santierul Dunarea-Marea Neagra,avand responsabilitatea ~~sxm~~ Diviziei de Utilaj din Sectorul Mecanic.

In tot timpul cat a functionat la acest Sector nu s'a ocupat de repararea utilajului sosit din regrupari,precum si de utilajul care era in exploatare si urma sa li se faca reparatie.

Nu avea o evidenta clara a utilajului din regrupari si cel scos din exploatare.

Nu s'a ingrijit de gararea utilajului sosit din export,regrupari si cel dela Expozitia din Bucuresti,lasandu-l sub cerul liber,batut de ploii si ninsori,degrandandu-se o buna parte din el.Caz concret masina plan de slefuit sosita dela Expozitia din Bucuresti neambalata,fapt ce a facut sa rugineasca,precum si celalalt utilaj care a sosit dela expozitie neambalat,producand degradari mari.

Deasemeni,in ceea ce priveste instruirea personalului ce urma sa fie angajat pentru exploatarea utilajului care urma sa soseasca in cursul anului 1950, susnumitul nu a facut nici un fel de angajari de personal,neavand o prevedere sa studieze si sa faca propuneri de angajare.

Nu s'a ocupat indeaproape cu distribuirea utilajului necesar conform cerintelor santierelor si nu a controlat activitatea organelor trimise sa receptioneze utilajul provenit din regrupari,strangandu-se in felul acesta o multime de utilaj cu uzuri mari.

Nu a transmis instructiuni unitatilor in subordine, asupra felului cum trebuia sa fie intrebuintat utilajul,producandu-se in felul acesta diferite incidente masinelor,deoarece mecanicii nu cunosteau felul de functionare a acestor utilaje,intrucat nu mai lucrase cu asemenea utilaje.

Nu a intocmit filesiere tuturor masinelor si utilajelor ce se aflau in exploatare sau depozitate,fapt ce a facut sa nu aibe o evidenta clara a utilajului,iar in felul acesta nici nu putea cunoaste ce anume ~~xx~~ utilaj poate intra in reparatie.

Nu controla munca pe teren,pentru a vedea felul cum este intrebuintat utilajul si conditiunile in care functioneaza

SUBLOCOTENENT DE SECURITATE

stand tot timpul in birou, iar de multe ori lipsea de la serviciu, sau venea in stare de ebrietate, fapt ce a facut sa nu-si poata duce la indeplinire sarcinile incredintate.

In sensul celor de mai sus este aratat in declaratia numitului NADLER BENIAMIN.

4.- FREDEC FEODOR, nascut la 15 Mai 1895 in orasul Chisinau Jud. Lapusna, fiul lui Ion si Irina, de profesie inginer casatorit, are un copil, ca studii poseda Politehnica, Sectia electro-mecanica, nu poseda avere, de origina sociala burgheza, serviciul militar satisfacut la Reg. 89 Infanterie Chisinau (in armata tarista) liberat cu gradul de Maior, ctg. 1914, in trecut si prezent neincadrat politic, cu ultimul domiciliu in Bucuresti str. Lucaci nr. 84.-

In ziua de 12 Septembrie 1949, este incadrat la Directia Grala a Canalului Dunarea Marea Neagra, indeplinind functia de a monta si expedia escavatoarele dela Expozitia din Bucuresti si cele provenite din Export.

Chiar in ziua incadrarii este trimis la Bucuresti ocupandu-se de montarea si demontarea escavatorului dela Expozitia din Parcul National.

La data de 24 Ianuarie 1950, terminand demontarea escavatorului, la ambarcat la vagon, impreuna cu mai mult utilaj ca: una masina plan de slefuit, doua screpere cu tractoare, un greder, un compresor si una pompa centrifuga de 12 toli.

Aceste utilaje au fost expediate pe timp nefavorabil (ningea si ploua), ba mai mult, erau si neambalate, necuratite si neconservate in vaseliha, fapt ce a facut ca masina plan de slefuit sa ruginasca, iar celelalte utilaje sa sufere unele degradari.

Susnumitul expediaza aceste utilaje fara insotitor neinteresandu-se de debarcarea lor la timp, fapt ce a facut ca vagoanele sa intre in alocatie, suportand Directia Canalului o serie de cheltueli care puteau fi evitate.

In tot timpul cat a lucrat cu echipele la montarea acestor escavatoare, a avut o purtare brutala fata de muncitori, injurandu-i si amenintandu-i fara ca sa le dea instructiunile necesare, de felul cum trebuie sa lucreze.

In sensul celor de mai sus este aratat in declaratiile numitilor: NADLER BENIAMIN, ALECU CORNEL, TEODORESCU IOAN, CRACIUN GAVRILA, SLENHA IULIU, NICULAE GIURLAN, SERBAN ION, Ing. GEORGESCU GHEORGHE, ION SACOTA si LIPAN CONSTANTIN.-

5.- IARCA ORPISAN, nascut la 27 Decembrie 1893, in Buzau Jud. Buzau, fiul lui Constantin si Paulina, de profesie inginer constructor, casatorit, are un copil, ca studii poseda scoala Politehnica, Sectia Constructori, in prezent ca avere poseda doua apartamente in Bucuresti, in anul 1949 a fost expropriat de 15 ha. vie, 50 ha. teren arabil si ~~1000~~ o mina de carbuni in suprafata de 70 ha., de origina sociala burgheza, serviciul militar satisfacut la Reg. 7 Artilerie, eliberat cu gradul de capitan rezerva, ctg. 1913, in trecut si prezent neincadrat politic, cu ultimul domiciliu in Bucuresti, str. Stefan Mihaileanu nr. 27.-

In ziua de 1 Iulie 1949, a fost incadrat la Societatea Via, santier de constructii, indeplinind functia de sef al santierului la lucrarile ce urmau sa se faca la orasul Nou Poarta Alba.

In calitatea pe care o detinea, susnumitul angajeaza o serie de personal format numai din elemente militare deblocate, care nu corespundeau din punct de vedere tehnic, punandu-i in functii de raspundere si cu toate ca a vazut ca nu corespunde i-a lasat totusi sa continue.

Trecand la executarea unui numar de 83 locuinte definitive la Poarta Alba s'a constatat ca executarea acestora a fost de proasta calitate, avand zidurile strambe, iar mortarul pealocuri era prost dozat, neavand nici un fel de rezistenta zidurile, astfel ca daca inpingeai putin mai tare aceste ziduri erau supuse prabusirii.

Unele ziduri ale locuintelor erau executate asa de strambe ca au trebuit sa fie refacute, iar altele executate cu inclinari destul de serioase.

Deasemeni cosurile caselor au fost prost executate, deoarece in majoritate erau strambe. La unele cladiri nu ax fost respectat proiectul facandu-se mai multe ferestre decat cele prevazute, La altele planseul de beton armat a fost executat prost deoarece in unele parti armatura de fier nu era acoperita complet cu beton.

Nu tine cont de materiale facand risipa, producand in felul acesta pierderi mari societatii.

In ceea ce priveste electrificarea santierului, cu aceasta se ocupa numitul SCHWARTZ SOLOMON pentru localitatea Poarta Alba, care era sub directa supraveghere a susnumitului si care nu a luat nici un fel de masuri cand a vazut ca la baracamente nu exista un tablou de siguranta, fapt ce putea face

SUBLOCOTENENT DE SECURITATE

184/136

oricand sa fie supuse incendiului.

Deasemeni, reseaua aeriana era construita din sarma de fier inbracata cu arama, fapt ce nu l-a sesizat pe susnumitul, cu toate ca avea cunostinta despre aceasta.

Bransamentele de lumina au fost executate cu sarma Blanc neizolata, in loc ca bransamentele sa fie trase cu sarma T.L.W.C. (Machetal 6 mm.p.), iar susnumitul nu a luat nici o masura pentru remedierea acestui fapt, cu toate ca i s'a adus la cunostinta.

La pompa de tras apa, din incinta Santierului Poarta Alba, s'a bagat cablu F.F. in loc de cablu subteran sau armat marin, cu toate ca stia ca acest cablu prezinta un pericol pentru muncitori, deoarece era bagat intr'o fantana cu apa.

In luna August 1949, susnumitul cumpara o masina ford cu 4 cilindri dela individul BUJOR MUNTEANU din Bucuresti, la pretul de 45.000 lei plus taxele respective.

Imediat cum a cumparat aceasta masina a intrebuintat-o pe santierul al carui conducator de lucrari era, avand ca sofer pe numitul ION HOM.

Cu toate ca aceasta masina nu functiona zilnic, ci in majoritatea timpului era bagata in reparatie, totusi susnu-

Inca inainte de a incepe lucrarile de electrificare, susnumitulx a vazut ca materialele nu corespund, totusi a continuat sa lucreze cu acest material, astfel: bransamentele au fost executate cu sarma bimetalica cu 6 mm, in loc de sarma P.V.C. de 6 mm.

Deasemeni la baracamente nu a executatx reglementar urmatoarele puncte:

- nu au fost montate tablouri de distributie.
- nu au fost montate aparate si lampi impermeabile la bai, closete, camere, birouri, dormitoare, beciuri, iar la restul de cladiri nu au fost montate corpuri de iluminat si intrerupatoare reglementare.

- la atelierul de utilaj nu a montat tablou de distributie si heblu salter blindat.

In ceea ce priveste reseaua aeriana a fost executata cu sarma de fier inbracata cu arama, cauzand mari pierderi de energie pe traseu.

In sensul celor de mai sus este aratat in declaratia numitului IARCA OPRISAN, precum reese si din procesul verbal incheiat de catre comisia de control ce era insarcinata cu verificarea lucrarilor, dela pag.nr.....

Deasemeni vinovatia celor sase inculpati, se mai poate constata si din materialul incheiat de catre organele tehnice si de conducere ale Canalului din care reese sabotajul facut de catre acestia, precum si din fotografiile anexate la prezentul dosar.-

Drept pentru care am incheiat prezentul proces-verbal spre cele legale.-

SUBLOCOTENENT DE SECURITATE

COJA ION,

Februarie 1951

**Fotografii anexate unui *Proces-verbal* întocmit de
sublocotenentul Ion Coja din Direcțiunea Generală a
Securității Poporului**

**Fotografiile aveau rolul de a dovedi vinovăția celor acuzați de
sabotarea lucrărilor la Canalul Dunăre-Marea Neagră.**

(ACNSAS, *fond Documentar*, dosar nr. 11725, ff. 136-144)



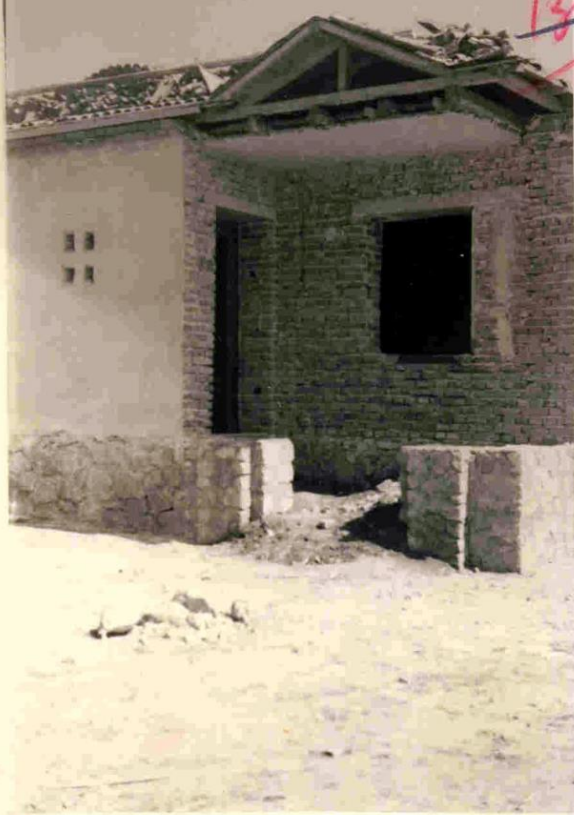
Inasul Nou Poarta Albă. Clădirea
L. V. F. Refacerea unui cos din cauza
construcției greșite. - (construită fără plan)



- Toleu, Cos dărămat. -



- Utilaj sosit din Neamtu 1949 aflat pe
o linie de garaj a carierei Causara. -



- Drajul lui Poarta Albă.
Apert. 34. Cost de clădire executat
fără șelji! -



- Iolani. Aspectul unei străzi gătită
printr-o clădire transversală care are
o parte lată de 3 m., partea ce nu are
nici un rost. -

25 iunie 1951

**Raport al Direcțiunii Regionale Constanța către
Direcțiunea Generală a Securității Poporului referitor la
modul în care s-a desfășurat procesul celor șase
persoane acuzate de sabotarea lucrărilor la
Canalul Dunăre-Marea Neagră**

Ofițerii de Securitate care au întocmit acest document îi critică pe avocații apărării trimiși de Colegiul Capitalei pentru că au cerut achitarea inculpaților; pe președintele completului de judecată, deoarece a fost mult prea permisiv cu avocații și inculpații, dar și pe procuror fiindcă nu întocmise rechizitoriul „în asentimentul” lor.

(ACNSAS, fond Documentar, dosar nr. 11725, ff. 279-280)

032783 - 25 IUN 1951

nr. 80/
din 25 Iunie 1951

prin curier

C a t r e

DIRECTIUNEA GENERALA A SECURITATII STATULUI

La ordinul Dvs. Nr. 8. S/402090 din 2 Martie a.c., raportam urmatoarele:

In zilele de 19 si 20 Iunie a.c., la Tribunalul Civil Constanta s'a judecat in fond procesul numitilor NADLER BENJAMIN, IARCA OPRISAN, ALECU CORNEL, SCHWARTZ SOLOMON, TEODORESCU ION si FREDEC FEODOR, vinovati de actiune de sabotaj in cadrul lucrarilor Canalului Dunare-Marea Neagra, care au fost inaintati conform ordinului nr. 844/404112 din 23 Martie 1951.-

Completul de judecata a fost format din urmatoarii tov.

- Presedinte: DUMITRESCU ION care este si presed. Tribunalului.
- Procuror: DUMITRESCU VASILE
- Asesori Populari: FRATILA ION si MUNTEANU ELENA

Parte civila a fost reprezentata prin avocatul ION MARIN din Partea Dir. Generale a Canalului.

Avocati ai apararii din Colegiul Cta au fost BUTOI GHE., ARAMA ~~xxx~~ AGOP si SOFEANU DTRU.

Din partea Colegiului Capitalei a fost trimisi avocatii ROZENCRAITZ, ZARIFOPOL si DIACONESCU.

Procesul a inceput in ziua de 19 Iunie a.c., orele 8 dim. si a durat pana la orele 21 seara cu o intrerupere dela orele 15 pana la 16,30, in care timp s'a facut numai audierea martorilor apararii si ai acuzarii.

In ziua de 20 Iunie, procesul a inceput la orele 8 dim. si a durat fara intrerupere pana la orele 17,30.

Pana la orele 12 s'au audiat restul de martori dupa care s'a dat cuvantul avocatilor apararii, ai acuzarii si rechizitorul tov. Procuror.

Avocatii apararii din Colegiul orasului Cta au facut apararea in mod normal, fara a cauta a intra in amanunte, cautand sa demonstreze ca ei apara pe infractori si nu infractiunea comisa.

Pe acelas lucru s'a intamplat si cu cei trei avocati din Colegiul Capitalei care au cautat tot timpul sa scoata in evidenta anumite calitati pe care le-ar fi avut inculpatii, sco-tandu-i pe acestia chiar eroi pentru muncile ce le-ar fi depus la constructia Canalului Dunare-Marea Neagra, mergand chiar pana acolo ca au cerut achitarea acestora, spunand ca ar trebui chiar

sa li se dea satisfactie pentru timpul cat au stat retinuti pana in prezent.-

A cautat deasemeni sa demonstreze ca fotografiile care exista la dosar si in care se ilustreaza sabotajele facute de inculpati nu au nici o valoare deoarece nu au fost facute in fata inculpatilor.

Avocatul DIACONESCU care a aparat pe inculpatul IARCA OPRISAN a avut chiar o atitudine dusmanoasa fata de organele care au incheiat dosarul de ancheta.

La aceasta atitudine a avocatilor a contribuit intr-o buna masura si presedintele Completului de Judecata tov.DUMITRESCU care a permis acestora ca in timpul desbaterii procesului sa pue martorilor tot felul de intrebari care nu aveau nimic comun cu continutul dosarului si care intrebari cautau numai sa compromita pe conducatorii Dir.Grale a Canalului.

Deasemeni tov.DUMITRESCU a permis si inculpatilor sa pue martorilor cate 15-20 intrebari fiecare, cu toate ca vedea clar ca intrebarile puse de acestia nu pot aduce nici o lumina in solutionarea procesului ci dincontra mai mult complica aceasta S'a ajuns pana acolo ca un martor al apararii anume ing.POPESCU ALEXANDRU sa fie audiat incontinuu timp de 4 ore, pentruca astfel sa dea apa la moara inculpatilor, mai mult inca, dupa cum era normal, dupa pledoriile avocatilor apararii ar fi trebuit sa se dea cuvantul in replica partii civile reprezentata prin avocatul Dir.Grale a Canalului, lucru ce nu l-a facut grabindu-se sa incheie desbaterile.-

Nici rechizitoriul tov.Procuror nu a fost facut in asentimentul nostru, dupa cum trebuia ca aparator al intereselor Statului, facandu-li-se si o incadrare care merge pana la o pedeapsa de maximum 4 ani de zile.

Aceasta se datoreste insasi prin faptul ca la primul termen de judecata rechizitoriul acuzarii a fost tinut de procurorul sef al Parchetului tov.RADULET care, atunci cand procesul s'a judecat in fond a trimis pe procurorul DUMITRESCU care nici nu studiaza dosarul pana in ziua procesului.

Cand avocatul acuzarii a cerut schimbarea calificativului in sensul ca sa li se aplice si art.1 C.P. care condamna infractiunile prin analogie, procurorul sef a refuzat cu toate ca aplicarea acestui articol ar fi putut mari pedeapsa inculpatilor pana la 10-12 ani.

Martorii care au fost prezenti in proces afara de ing.POPESCU, au fost in asentimentul nostru, chiar si acei propusi de aparare.

Inculpatii si-au recunoscut in totul declaratiile care le-au dat la primele cercetari, insa in cursul desbaterilor au cautat sa nege acuzatiunile aduse, cautand sa arance vina pe conducatorii Directiei Canalului.-

Parte civila s'a constituit cu 50 milioane lei despagubiri in favoarea D.G.C., iar Tribunalul a dispus sechestrarea imediata a tuturor averilor mobile si imobile ale inculpatilor pana la pronuntarea sentintei care urmeaza sa se dea in ziua de 3 Iulie a.c.

Mentionam ca familiile inculpatilor nu au fost admisi in sala de desbateri, Tribunalul tinand cont ca in timpul desbaterilor s'ar putea discuta si chestiuni secrete cu privire la planul de Stat ce nu trebuiesc cunoscute de alte persoane, afara de organele oficiale ca magistrati si avocati, care oricand vor putea fi trasi la raspundere in cazul vreunei desconspirarii.-

Vom raporta la timp rezultatul sentintei.

MAIOR DE SECURITATE

LOCOT.MAJ.DE SECURITATE

N.Doicaru

1968

**Notă întocmită în urma studierii dosarelor celor două
processe ale așa-zișilor „sabotori” de la
Canalul Dunăre-Marea Neagră**

**În document se recunoaște că cele două procese din
vara anului 1952 au fost înscenate pentru a se justifica
previzibilul eșec al lucrărilor de la Canalul Dunăre-Marea
Neagră. Principalii responsabili ai acestor ilegalități sunt
considerați a fi Gheorghe Gheorghiu-Dej, Alexandru
Drăghici și Mișu Dulgheru.**

(ACNSAS, fond Documentar, dosar nr. 54, vol. 1, ff. 16-21)

N O T A

privind unele probleme rezultate din studiul
dosarelor celor două procese de la Canalul
Dunărea - Marea Neagră

În vara și toamna anului 1952 au avut loc două procese la Canalul Dunărea- Marea Neagră în care au fost condamnate pentru acte de sabotaj și alte infracțiuni 25 persoane ce aveau diferite funcții pe șantier. Dintre inculpați 5 au fost condamnați la moarte, 3 fiind și executați. Pentru 2 s-a comutat pedeapsa în muncă silnică pe viață, iar restul au fost condamnați la pedepse privative de libertate pe viață sau pe termen limitat.

Din studiul materialelor aflate în dosare reiese că hotărârile pronunțate sînt netemeinice și nelegale deoarece :

- Se bazează pe recunoașterile inculpaților, care - după cum rezultă din documente, sînt produsul constrîngerii lor fizice și morale pentru a mărturisi că sînt vinovați de fapte ce nu le-au comis.

De exemplu, ROZEI AUREL a recunoscut că, în scop de sabotaj a planificat intrarea în funcțiune a Uzinei electrice "Ovidiu II" la 1 aprilie 1952, mai devreme decît era posibil, deși termenul acesta reprezenta angajamentul ministrului de resort și constituia ca stare, o sarcină pentru Direcția generală a Canalului .(vol.23, fila 270).

GEORGESCU GHEORGHE- TOPAZLAU a recunoscut că a sabotat întreținerea utilajului de la Canal, deși în realitate luase măsurile care depindeau de el în acest sens. Menționăm că, pentru aceleași fapte, cu un an înainte, a fost anchetat sub stare de arest timp de peste 6 luni și pus în libertate, fiind găsit nevinovat deoarece existau probe că el sesizase lipsurile și ceruse să se ia măsuri de lichidarea lor.

Cu privire la aceasta șeful Direcției regionale de securitate Constanța, maiorul DOICARU NICOLAE precizează într-o rezoluție cu prilejul definitivării anchetei: "Din cercetările făcute asupra lui GEORGESCU GHEORGHE zis TOPAZBAU s-a constatat nu numai că nu a sabotat, dar el a sesizat Direcția generală a Canalului Dunărea Marea Neagră de anumite nereguli, arătînd în scris situația dezastruoasă a utilajului și, mai mult, a făcut propuneri concrete pentru remediere, analizînd științific toate posibilitățile. Cred că arestarea sa se datorește lipsei de orientare a organelor noastre. Propun să fie pus în libertate și reîncadrat în muncă ca un bun specialist".(vol.19, fila 174).

VASILESCU NICOLAE a recunoscut că, în scopul de a sabota lucrările Canalului, a întîrziat executarea prototipului cărucioarelor necesare folosirii perforatoarelor K.T.M.4 importate din U.R.S.S., deși în realitate el a lustr inițiativa construirii acestor cărucioare - cu toate că nu era nici obligația nici specialitatea lui - văzînd că perforatoarele nu erau utilizate de 2 ani.

De asemenea, NICHITA DUMITRU a recunoscut că în scop de sabotaj a stricat locomotiva " Diesel" 0303, deși era fapt cunoscut că el nu lucra pe locomotivă, iar defectarea acesteia s-a produs din vina altui mecanic care la timpul respectiv recunoscuse că avaria a avut loc din neglijența sa și ca urmare a plătit despăgubiri.(vol.1 fila 233; vol.24 fila 71).

Declarațiile făcute de martori în acuzarea inculpaților au fost obținute prin violențe, amenințări , șantaj etc. Astfel, GAROFEANU GHEORGHE, martor al acuzării pentru inginer ROZEI AUREL, condamnat la moarte și executat, arată că declarațiile date " nu corespund realităților, ele fiind iscălite din cauză c-am fost bătut și amenințat continuu cu aplicarea a diverse alte măsuri ca: ace sub unghii, flacăra luminării în lumina ochilor etc". Martorul NICOLAE ION declară că " locomotiva 0303 s-a defectat din vina mea. NICHITA n-a stricat această locomotivă... Am fost pus să semnez niște declarații pe care anchetatorul le-a scris cum a vrut el și nu cum am declarat eu... Înainte de proces ... mi-au spus să semnez ce scrie acolo și să declar la fel cînd voi veni la proces. Eu am fost informatorul securității",

Precizăm că principalul capăt de acuzare ce a dus la condamnarea la moarte și executarea lui NICHITA DUMITRU a fost

defectarea locomotivei, despre care martorul NICOLAE ION a declarat că a deteriorat-o el.

- Deși faptele puse în sarcina celor condamnați priveau probleme tehnice și economice deosebit de complexe, nu s-a dispus nici o expertiză în cauză și nici nu s-au așteptat la desăvârșit toate declarațiile și actele necesare stabilirii adevărului. Mai mult, ancheta nu a luat în considerare părerea exprimată de directorul general al Canalului, VASILE POSTEUCA, care a adus la cunoștință că situația existentă se datorește unor cauze obiective și după cum declară acesta "nici la cabinetul de instrucție și nici la judecătoarea Direcția generală nu a fost consultată".

Din studiul documentelor și din discuțiile purtate cu anchetatorii și martorii reiese că procesele au fost organizate cu scop de intimidare și de a abate atenția de la adevăratele cauze ale lipsurilor existente în construcția Canalului. Lucrările mergeau foarte prost ceea ce a ieșit și mai mult în evidență în anul 1952, dată pînă la care - deși se cheltuiseră jumătate din fondurile alocate pentru realizarea Canalului - nu se depășise faza de început a construcției și se vedea clar că acțiunea era ratată. Pentru a justifica acest eșec în fața opiniei publice și a se acredita ideea că situația existentă s-ar datora unor acțiuni de sabotaj au fost inscenate cele două procese, luîndu-se măsuri represive din cele mai grave împotriva unor oameni nevinovați.

La începutul lunii martie 1952, regiunea de securitate Constanța a înaintat, la cererea Direcției Generale a Securității Statului, o sinteză privind unele manifestări negative pe șantierul Canalului, iar la 12 martie 1952 generalul PINTILIE GHEORGHE, adjunct al ministrului Afacerilor Interne, a aprobat arestarea a 8 persoane în vederea anchetării lor. Pînă la sfîrșitul lunii iulie, însă, nu s-a aplicat această măsură. Abia după 29 iulie s-a trecut la arestarea lor și a altor 17 persoane.

Cauzele pentru care nu s-a trecut la arestare în martie, constau în aceea că, a fost trimisă la Canal o comisie din partea organelor centrale condusă de VARDAN MAXIMILIAN, șeful Serviciului de contra-sabotaj pentru Canal din D.G.S.S., în scopul de a verifica la fața locului "acțiunile de sabotaj". În urma studiului făcut, comisia a ajuns la concluzia că nu este vorba de vreo acțiune de sabotaj, ci despre grave deficiențe de proiectare, lucrările Canalului - investiția uriașă de miliarde - au fost începute pe bază de documentații incomplete și greșite. În acest sens comisia a întocmit un raport înaintîndu-l conducerii.

cerii ministerului. Anchetatorii VASILESCU, ILIESCU, ANDREESCU declară că pe acest raport GHEORGHE GHEORGHIU-DEJ a pus o rezoluție prin care își exprimă dezacordul cu concluziile comisiei conduse de VARDAN MAXIMILIAN și arăta că la Canal este o acțiune de sabotaj de mare amploare, cerind să se ia măsuri imediate pentru curmarea ei. (Declarațiile lui Vasilescu Ion, Iliescu D-țru, Andreescu Mihai).

Postul șef al Direcției de cercetări din Direcția generală a Securității Statului, colonel DULGHERU MISU, care a condus întreaga anchetă în acest caz, declară că înainte de a se trece la anchetă a avut loc o ședință, în cadrul căreia s-a transmis sarcina - din partea conducerii - de a se organiza un proces public la Canal. La această ședință - relatează DULGHERU - au participat tov. DRAGHICI, CHISINEVSCHI, PINTILIE, NICOLSCHI, MAZURU, GOGU POPESCU, GARABEDIAN și consilierii ALEXANDRU MIHAILOVICI, TIGANOV, MAXIMOV.... Cu această ocazie... CHISINEVSCHI a cerut să se ia urgente măsuri de organizarea unui proces public, care să aibă loc la Canal și să fie aspru sancționați sabotorii. CHISINEVSCHI a spus că tov. GHEORGHIU vrea ca procesul să se judece cât mai repede.

În acest scop li s-a cerut anchetatorilor ca în cel mult trei săptămâni până la 23 august 1952 să obțină materiile necesare pentru judecată. Ca urmare, pentru a-i determina pe inculpați să recunoască faptele imputate, au fost anchetați în tură (ziua și noaptea, fără întrerupere) timp de 5-8 zile, fiind puși în situația să accepte tot ce li s-a pus în sarcină și să semneze - chiar și fără a le mai citi - declarațiile întocmite de anchetatori.

Încă înainte de anchetă la 31 iulie și 1, 2, 3 august 1952 s-au publicat în "Scinteia" și alte ziare centrale și locale materiale în care cei arestați erau calificați sabotori, diversioniști și trădători, cerându-se pedepsirea lor exemplară. Mai mult, pentru a convinge opinia publică că situația existentă la Canal se datorește unor acțiuni organizate de sabotaj a apărut romanul "Drum fără pulbere" de Petru Dumitriu - în două ediții prima în 1951 iar a doua în toamna anului 1952 - care are ca temă principală pretinsele acțiuni dușmănoase de la Canal.

Completul de judecată a fost alcătuit ad-hoc. Generalul nr. PETRUSCU ALEXANDRU a fost rechemat din rezervă special pentru proces și numit președintele Completului. Cu acest prilej, dându-i-se să înțeleagă că sarcina este trasată de conducere, i s-a precizat că trebuie să judece de urgență un grup de sabotori de la Canal ale căror fapte sînt dovedite și că urmează să se confirme indicațiile pe le va primi de la org. securității care se aflau la Constanța. Așezării cpt. de rangul II BACIU TEODOR și lt. col. COCIS GHEORGHE au

intrat la judecată fără a studia nici o piesă din dosare, necunoscând despre ce este vorba în aceste procese.

Procurorul care a susținut acuzarea, fostul maior TEODORESCU OVIDIU, declară că nu i s-a permis să studieze materialele din dosar și să facă obiecții, prezentându-i-se un rechizitoriu întocmit de către organele de securitate, pe care i s-a cerut să-l semneze și să-l expună în instanță fără nici o modificare, lucru ce l-a și făcut. Tov. ANTON TATU JIANU - în acea vreme Procuror General al Republicii - afirmă că TEODORESCU OVIDIU nu a făcut altceva, în cadrul dezbaterilor, decât să expună un rechizitoriu întocmit de organele securității, l-a destituit din funcția de procuror militar. Imediat după aceea însă, tov. ANTON TATU JIANU a primit un telefon din partea securității, de la tevrșășăi ALEXANDRU DRAGHICI personal, care i-a repropus faptul că a destituit din funcție pe TEODORESCU OVIDIU, atrăgându-i atenția că, în acest fel există pericolul compromiterii întregului proces de la Canal.

Tribunalul a săvârșit grave încălcări ale legalității dând soluții incorecte și injuste. Astfel, după ce sentința dată în primul dosar rămăsese definitivă, instanța priar-oncuă hotărîre , a condamnat pe inculpați la confiscarea averii cu toate că o asemenea pedepsă nu mai putea fi aplicată atîta vreme cît cauza fusese definitiv soluționată.

O dovadă a judecării pripite și incorecte a acestor procese e constituie și faptul că hotărîrea pronunțată în al doilea dosar, care privește 15 persoane, a fost anulată după un an de către instanța de recurs, iar după o altă perioadă de un an și patru luni s-a încetat procesul penal, stabilindu-se că inculpații nu sînt vinovați de faptele de sabotaj imputate.

Procesele organizate la Canal fac parte din lanțul samo-
volniciciilor și ilegalităților săvârșite în acea vreme , înscenându-se acțiuni judiciare împotriva unor oameni nevinovați. În aceste două procese s-au sacrificat oameni - 5 persoane nevinovate de săvîrșirea vreunei fapte penale fiind imputate - în scopul justificării unei idei total compromise.

Față de gravele nedreptăți comise propunem :

1. să fie infierate și condamnate asemenea acțiuni de

incălcarea flagrantă a legalității și să fie trași la răspundere vinovații ;

2. organele de stat competente să ia măsuri de anulare a acestor hotărâri ilegale ;

3. să fie reabilitați și repuși în drepturi toți cei care au avut de suferit de pe urma celor două procese înscenate în august-septembrie 1952, pentru așa-zise acțiuni de sabotaj la Canalul Dunărea-Maree Neagră.

Stoj. N.
Săteanu
Munty
Agenci

14 exemplare.
redactat : colectiv
dactilo : C.F.

18 martie 1968

Declarația unui condamnat într-unul dintre procesele Canalului. Textul conține informații cu privire la abuzurile la care erau supuși cei acuzați în timpul anchetelor.

(ACNSAS, fond Documentar, dosar nr. 49, vol. 1, ff.2-9)

DECLARAȚIE

Subsemnatul CERNATESCU PETRE, inginer la Trustul de utilaj greu din M.I.C. cu domiciliul în București Sos. Giurgiului nr.117 Bloc 4 scara 3 et.3 ap.77, declar următoarele :

În anul 1950 în luna ianuarie , la cererea Dir.Gen. al Canalului Dunărea Marea Neagră HOSSU GHEORGHE și inginer șef de la aceeași Dir.Generală GRUMBERG și contra voinței tov. CHIVU STOICA am fost transferat de la Ministerul Metalurgiei la Dir.Generală a Canalului în calitate de consilier pe o perioadă de trei luni. În acel timp eram consilier, pentru fabricație de motoare în cadrul Min. Metalurgiei.

La Dir.Generală a Canalului (D.G.C.) am fost folosit ca consilier în cursul anului 1950 pentru probleme electro-mecanice, șef de sector mecanic fiind RADNEV.

În anul 1950 sectorul mecanic era autogestionar, avînd gestiunea utilajului mecanic de construcție, sectorul auto pe cea a utilajului de transport auto, iar sectorul feroviar gestiunea utilajului feroviar.

În anul 1951 am fost numit șeful sectorului mecanic dată de la care acest sector s-a transformat într-un sector tehnic de coordonare a utilajelor de construcții, auto și feroviar iar gestionarea operativă a acestor utilaje a trecut la sectoarele de lucrări.

Am funcționat în această calitate pînă în aprilie 1952 cînd am trecut din nou consilier la DGG în locul meu fiind numit ing. MAULESCU EUGEN.

În 31 iulie 1952 am fost arestat și anchetat pentru pretinsa acțiune de sabotare a lucrărilor D.G.C.

Mi s-a făcut apoi un proces pe baza unei anchete lipsite de orice obiectivitate, anchete conduse cu brutalități și chiar cu drogări de medicamente de abolire.

La procesul ce mi s-a făcut în baza acestei anchete neprincipiale și total neomenoase , nu mi s-a dat posibilitatea să fiu asistat de avocat ales de mine, ci de avocatul BARBU SOLOMON numit din oficiu.

Nu mi s-a dat de asemenea posibilitatea de a cita martori, de altfel se vede din dosar că numai acuizarea a avut martori.

Am spus că procesul a avut la bază o anchetă neomenoasă, fiindcă într-adevăr eu am fost brutalizat și trântit de pe scaun de către col. DULCHERU, am fost amenințat de același colonel că-mi va face fundul cât masa, la fel am fost amenințat de generalul MAZURU.

În timp de 8 zile și 8 nopți nu am fost lăsat să dorm un minut, ci am fost ținut într-un lanț de anchetă încât mi s-a umflat ceafa de nu mai puteam ține capul în sus. În acest timp am fost drogat cu o doctorie lichidă de nuanță brună. Cred că datorită acestor două ultime procedee , nesomn și drogare, voința s-a estompat tot mai mult încât la sfârșit nimic nu mă interesa decât să scap cât mai repede de anchetă. Declarațiile mele erau formulate și scrise de organul anchetator iar eu le-am semnat numai.

La slabele mele proteste în fața acușărilor eram amenințat și se spunea că sunt alibiuri tehnice inventate de mine. Am fost acușat:

Că am semnat împreună cu CIORAPCIU un ordin de repartizare a utilajelor în gestiunea sectoarelor de lucrări, utilaje care se găsesu la reparație în atelierele Cluj. Ori ordinul era de repartizare de gestiune și nu ordin de repartizare de mijloace de lucru pentru realizarea planului.

Că am aprobat ca tuburile confecționate de Steagul Roșu să fie trimise pe șantierul D.G.C. fără să fie probate în fabrică. Am făcut aceasta întrucât încercarea în fabrică ar fi necesitat construirea unui dispozitiv complicat și foarte scump ceea ce ar fi condus și la întârzierea în livrarea tuburilor.

Pe șantier proba s-a putut face fără acel dispozitiv iar defecțiunile de sudură constatate s-au remediat la fel cum s-ar fi remediat dacă probele s-ar fi făcut în fabrică.

Am fost acuzat că am mutat utilajele de pe un șantier pe altul foarte des, în realitate mutarea era ordonată de însăși Dir.General GRUMBERG.

Am fost acuzat că am întocmit planul pieselor de schimb anapoda, din unele am cerut prea multe din altele prea puține.

În realitate planul a fost bine întocmit însă ceea ce a părut că am cerut prea mult au fost cele care nu au putut fi aprovizionate, iar cele cari păreau a fi cerute prea puține erau în realitate aprovizionate peste plan așa cum sosise din import.

Am fost acuzat că am luat apărarea unui meștru și inginer NITESCU care au montat un tractor Kirov fără placă de etanșare a casetei de spochet. Această placă fusese pierdută de mecanicul care a fost și martor adus de acuzare contra celor doi.

Am fost acuzat că am executat plăci de senilă recondiționate impropriu la tractoarele Kirov. În realitate aceste tractoare aveau senilele din material necorespunzător.

La toate învinuirile nefondate am încercat să aduc argumente reale însă eram amenințat că dacă nu încetez cu apărări nefondate vor schimba comportarea în mai rău.

Acuzarea s-a folosit la anchetă de elemente cinstite dar care sub alte amenințări au cedat și ele, pe de altă parte s-a folosit de elementele cari la anchetele administrației fuseser găsite cu vine reale. Probabil că anchetatorii i-au amenințat că-i vor țîrî în proces dacă nu declară că vina era a celorlora implicați în proces.

Așa a fost cazul ing. _____ care a semnat o declarație că am sabotat uzînd prematur draga NZ 20 cu o uzură de cca.30% cînd în realitate această dragă nici nu a funcționat pînă la arestarea mea.

Nu este de altfel nici o acuzare cu temei real.

Realitatea este cu totul alta.

Procesul trebuia produs după concepția de atunci pentru a produce panică în toți oamenii și pentru a justifica o serie de insuccese ale actelor de guvernămînt.

Cînd am fost trimis la Canal am fost trimis ca singurul specialist care ar fi putut rezolva problema utilajelor, proble-

mă ce era la pământ. Nu erau decât 3 mecanici de escavatoare pe întreg Canalul. Utilajele poseau masiv din URSS și C.S.R. Piese de schimb nici o țară care ne trimitea utilaje nu ne trimitea . Din C.S.R. nu primeam nici elementii de pompă de motorină. Din URSS primeam pistoane dar fără segmentii . Am primit din C.S.R. motor, la un escavator Mb2 la care nu am găsit nici un segment. Acest lucru l-am arătat Min.Com. Exterior și ministrului adjunct al Industriei care a fost trimis de tov. BÎRLADEANU pe Canal să vadă lipsurile pe care le are utilajele și problemele de exploatare pe care nu le putem rezolva decât cu ajutorul lor. Rezultatul a fost doar promisiuni, căci nu s-a adus nimic.

Greșeala fundamentală a conducerii Canalului a constat că nu s-a arătat aceste lipsuri și dacă s-o fi arătat ea trece asupra conducerii țării care nu a oprit extinderea râului.

Este elementar că trebuia :

- Creiate cadre tehnice de la mecanic pînă la inginer in specialitatea mecanizării construcțiilor , cadra cari erau extrem de puține și numai la C.F.R.

- Contractele de livrări de utilaje din import trebuiau făcute cu obligația de furnitură și a pieselor de schimb.

- Utilajele să fie recepționate chiar in cursul proceselor de fabricație atunci cînd ele erau așa de numeroase și de scumpe. Nu am fi întîlnit cazuri ca la Drăgile NZ 12 care au fost montate de montori sovietici tăindu-se din rotoare cu flacăra de oxigen sau la ES3 unde s-a plătit cu pret de utilaj: buloane, bolțuri și deseuri de metal ceea ce umplea cutia de contragreutăți.

Pînă în anul 1952 din 140 miliarde lei, costul întregilor lucrări s-au cheltuit cca. 60 mil.pentru organizare de santier, sume enorm de mari.

Toate aceste greșeli au fost puse in sarcina a lo oameni care nu erau chemați nici pe departe de a-și spune cuvîntul.

Pentru aceste greșeli care erau de acum cunoscute public, s-a făcut procesul ce trebuia să pună defecțiunile din lucrări celor lo inculpați.

Toți la acea vreme se întreba ^{cu} cine să conduci utilajele ce celități scăzute aveau aceste utilaje și cum să întreții aceste utilaje fără piese de schimb. Atunci deficiențele acestea s-au metamorfozat în acțiuni de sabotaj care în ceea ce mă privește atât pe mine cât și ceilalți nouă coacuzăți nu corespund absolut nici măcar unei neglijențe.

Ca să ajungi la astfel de proces, ancheta s-a făcut sub presiunea pumnilor ca în cazul lui ROZEI AUREL, TOPIZLAU GEORGESCU și VASILESCU COLORADO, sub aceia a drogurilor care s-a aplicat tuturor și aceea a chinurilor unei veghe de 8 zile și 8 nopți cum au fost aplicate mie.

Sentința s-a dat fără nici o confruntare cu acte administrative, fără vreo acuzare a conducerii administrative făcută în sedinta publică, ci a fost dictată de organe superioare sub masca glasului străzii care striga "moarte lor, moarte lor, moarte sabotajilor".

Cînd la începutul interogatorului meu, în instanță am încercat să retractez o declarație de la anchetă, generalul PETRESCU ALEXANDRU s-a răstit la mine că nu mi-e permis să fac retractări.

De la începutul anului 1952 instanțele judecătorești au dat pedepse din ce în ce mai grele pînă la M.S.V. pentru fapte cari erau legate de greșelile principiale arătate mai înainte.

Astfel ing. OPRICA și tehnician ILIESCU condamnați la M.S.V. pentru că a luat piese dintr-un autocamion Skoda pentru a putea menține în funcțiune parcul acestor autovehicule de pe santierul lo. Eu am procedat astfel pentru a salva o situație inadmisibilă datorită neprovizionării cu piese de schimb a firmelor străine, deci alacunei din comerțul exterior. Să mai spun că patima răzbunărilor era în plină floare? Așa s-a întîmplat cu ing. CRACIUN GHEORGHE un excepțional tehnician și bun gospodar, a fost condamnat la M.S.V. după ce LIUBA KISINEVSCHI a ținut o ședință de demascare regizată în modul cel mai odios. S-a spus atunci că toată această înscenare s-a datorat faptului că LIUBA CHISINEVSCHI avea de plătit anumite polițe lui Constanța CRACIUN, sora acestui excepțional inginer.

Dacă conștiința mea îmi spune net că nu am făcut decît să găsesc soluții pentru a duce la îndeplinire sarcinile ce-mi reveneau pentru funcția pe care am îndeplinit-o, dar ea mă silește să spun, că toți ceilalți, care au fost coinculpați în același proces, nu au nici o vină nici măcar a neglijenței.

ROZEI AUREL a murit absolut pe nedrept, nici un cap de acuzare nu-l merită. El nu a făcut planul operativ de lucrări aceasta este făcut zilnic de ing. șef și apoi Dir. general GRUMBERG.

NICHITA a murit pentru o vină care nu era a lui ci chiar a martorului acuzării, cel ce gripase pompa de ulei. Iar dera-iarea locomotivei peste ace nu este un act de voință ci o defecțiune de ac pentru care nu avea răspundere. Acestea sînt cele două capete de acuzare complet nefondate.

VASILESCU COLORADO, a făcut tot ce i-a stat în putere, pentru a confecționa la Uzinele 1 Mai sapele forezelor sovietice care au venit fără ele. Aceasta i-a fost acuzația de ordin administrativ.

GEORGESCU TOPÎZLAU a pus la punct într-un timp record atelierele centrale Medgidia, dar lipsa pieselor de schimb i-a îngreunat foarte mult realizarea tuturor sarcinilor în termen.

CIORAPCIU MIRCEA este un eminent inginer și comportarea lui nu numai înainte a fost extrem de loială dar după cum am suzit și în închisoare s-a relevat ca un element de cea mai de-săvîrșită ordine. Iar după ce a fost eliberat a căpătat pe baza recunoașterii lucrărilor conduse, ordinul muncii.

În ceea ce mă privește din anul 1933 cînd am ieșit inginer și pînă astăzi, am participat la cele mai mari santiere și lucrări din țară, iar direct am lucrări personale pe care le-am pus la dispoziția societății românești absolut fără nici o recompensă decît mulțumirea actului în sine. La Canal am fost condus strict numai de dragostea de profesiunea mea și am realizări acolo care depășesc cu mult mai mult pagubele inventate și puse în mod nedrept în sarcina mea.

Drogarea suferită la anchetă am resimțit-o mult timp. Cînd am ieșit din închisoare am fost chemat la CC de către tov. POSTEUCA care mi-a spus textual mie și lui TOPÎZLAU.

" Era normal să fiți grațiați fiindcă vinovați n-ați fost voi, ci și eu și GRUMBERG, HOSSU și alții".

Dar la proces nea venit să spună că nu numai că nu am sabotat lucrările de irigație, dar că am fost chiar susținătorul și realizatorul lor, că nu a fost o greșeală la instalațiile de irigare ci o lipsă de mîna de lucru pentru plivitul buruienilor de care erau pline grădinile.

Fac deci afirmația cu mîna pe conștiință că am suferit nu o condamnare total nejustificată dar toate acuzațiile ce mi s-au adus sînt inventate, sunt răstălmăcite total fals, iar multe reprezintă reversul unor acțiuni unde binele făcut de mine a fost înlocuit cu răul acuzatorilor mei.

Pentru toate aceste nedreptți cer, acum cînd se încearcă a se pune justiția la înălțime adevăratei ei poziții:

- să mi se revizuiască procesul și să se anuleze sentința nedreaptă ce mi s-a dat ;

- să mi se plătească salariul pe timpul deținerii mele (4 ani și 8 luni);

- să mi se restituie lucrurile personale cari mi-au fost confiscate pe nedrept și al cărui inventar este la sectorul I;

- să mi se restituie locuința ce am deținut-o la data arestării mele;

- să mi se recunoască anii detențiunii mele ca ani de serviciu pentru pensie.

București 18 martie 1968.

ss. Cernătescu Petre .

18 martie 1968

Declarația unui condamnat într-unul dintre procesele Canalului. Acuzatul menționează explicit abuzurile organelor de anchetă, inclusiv faptul că i s-a administrat tratament medicamentos în absența unei afecțiuni medicale.

(ACNSAS, fond Documentar, dosar nr. 49, vol. 1, ff. 10-17)

Declarația lui

GEORGESCU GHEORGHE zis TOPASIAU, condamnat
la moarte în Lotul I, dar neexecutat, co-
mutându-i-se pedeapsa în muncă silnică pe
viață

DECLARAȚIE

=====

Subsemnatul ing. GEORGESCU - TOPIZLAU G. domiciliat în București, sectorul II str. Armenească nr.15 declar următoarele :

M-am angajat la lucrările Construcției Canslului Dunărea Marea Neagră în 1949, animat de o dorință pur profesională, deoarece am considerat că pentru îmbogățirea cunoștințelor mele o asemenea lucrare se iveste o singură dată în cariera unui inginer de unde poate învăța o serie de probleme tangente, cu profesiunea și cu o deversitate concretizate prin concepție și execuție, în capitolul ultim fiind construcție escavație, electrice, telefonice respectiv instalații de dispecerat etc.etc.

Pregătirea mea profesională, energia în activitate, experiența căpătată în decursul activității au fost o cheazășie pentru mine și mi-a creiat posibilitatea nu numai să fiu primit imediat, ceva mai mult să fiu solicitat de diversele sectoare care conlucrau la realizarea acestei lucrări.

Am ales cum era și natural ca activitatea să mi-o desfășor în latura cunoștințelor mele și anume mecanică, motiv pentru care am optat pentru sectorul mecanic.

Plecarea Direcțiunei Generale la Constanța în mod automat față de dorința mea propusă de la început m-a determinat să merg acolo, la fața locului, să fiu un factor important și să-mi dau silința ca așteptările șefilor să nu constituie o deziluzie iar pentru mine să-mi ating țelul ce mi-am propus de a colabora la o lucrare așa de mare și importantă pentru țara noastră.

Calitățile profesionale recunoscute au dat imediat roade, deoarece am fost însărcinat cu conducerea sectorului mecanic a cărui activitate se desfășura pe 26 km. lungime, adică de la punctul Nazercea pînă la Capul Midia.

Era porțiunea cea mai dificilă, deoarece aici se profila problemele cele mai grele de înfăptuit.

Mi s-au dat asigurări că tocmai calitățile de care am dat dovadă în activitatea mea determină conducerea să mi se încredințeze acest sector, în același timp promisiuni că voi fi sprijinit și că din activitatea mea nu voi avea nici un dezagrement, indiferent de ce natură s-ar ivi, deoarece numirea mea s-a făcut cu asentimentul forurilor conducătoare ale statului.

Cred inutil să accentuez, că mi s-a pus la dispoziție o singură baracă prefabricată în satul Ovidiu, fără nici un fel de amenajare pentru desfășurarea activității normale ale sarcinilor care mi s-au descris că trebuiesc aduse la îndeplinire.

După o sîrguință personală pe care am depus-o am ajuns să-mi realizez o unitate care-mi creia posibilitatea unei munci perseverente, dar care necesita eforturi de la 6 dimineața pînă tîrziu în noapte, pentru ca a doua zi să o iau de la început cu aceeași perseverență în realizarea și îndeplinirea sarcinilor ce-mi reveneau, dar în același timp începusem să-mi dau seama de unele concepții greșite de la care s-a început.

Lipsa de personal mecanic calificat, utilaje care prin mărimea lor nu vor putea face față cantităților ce trebuiesc excavate, transporturile de pămînt inițial prevăzute a se face cu vagonete de 1 m³ insuficiente cu totul față de cantitățile ce rezultau din prospecțiunile făcute, utilaje slabe calitativ sau cu o uzură morală necorespunzătoare scopului, lipsă de macarale pentru manevrarea blocurilor ce se expediau din cariera Canara la Năvodari unde digurile de Nord și de Sud ce trebuiau să creieze incinta viitorului port, aveau 3,500 km. respectiv 2,500 km. în afară de blocurile artificiale ce se turnau de alte sectoare din activitatea Canalului.

Aceste lipsuri erau deja constatate de conducerea superioară a lucrărilor în momentul cînd personal le aduceam la cunoștință ori de cîte ori aveam prilejul.

Colaborarea economică cu țările învecinate era perfectă, fără ca acestea să poată răspunde la cererile ce se făceau.

Din această cauză a fost nevoie să se accepte ceea ce se producea la acel timp și care de bine de rău se puteau procura fără însă a se asigura parametrii ceruți.

Astfel la răstîmpi diferiți au început să sosească:

Excavatoare cu cupa de $0,5 \text{ m}^3$ excavatoare acționate cu motoare cu aburi; screpere pentru excavat și transport la mică distanță.

Toate acestea pentru a se putea face față cît de cît nevoilor din acest moment.

Precizez că deși erau foarte necesare nu s-au putut aduce, mecarale pentru ridicarea blocurilor de piatră motiv pentru care trebuiau folosite utilajele ce rezultau de disponibile încă de la construcția portului Constanța preconizat a se face în 1938.

Acestea erau însă necesare în cariera Cămară unde se făceau perforări în vederea obținerii blocurilor de piatră pentru diguri, însă problema blocurilor de 1 m^3 artificiale nu era încă rezolvată.

Din această cauză inginerul CERNATESCU care deținea funcția de consilier al Direcției Generale, a luat inițiativa să realizeze o maceră portantă, fapt ce l-a adus la îndeplinire după o muncă în care a avut de ținut seamă adică calcularea proiectului, realizarea documentației tehnico-economice și confecționarea ei la atelierul mult prea mic denumit "Secera și Ciocanul".

Prin aceasta s-a putut asigura măcar parțial și vremelnic problema.

Necesitatea unor utilaje cu o cupă mai mare decît cele folosite a impus aducerea unor excavatoare de 3 m^3 din import însă care erau acționate electric generînd deci necesitatea de a se clădi uzina electrică Ovidiu I, prin 4 motoare de 10400 C.P. Sulzer aduse din import rezultate dintr-un refuz al beneficiarului și care s-au adus din Elveția venind odată cu echipele de montaj al lor; condiție contractuală.

Deși aceste motoare erau destinate pentru echiparea unor nave, a trebuit folosite împreună cu generatoarele, în vederea asigurării energiei electrice necesare excavatoarelor de 3 m^3 .

Alimentarea lor însă mai ridică problema cablelor NGA adică cu protecție de cauciuc cu un diametru de $70^{\text{m}}/\text{m} + 25$ pentru pămîntare (nulul obligator).

Folosirea lor totuși creia prin condiția întinderii lor prilej de degradarea izolației, adică de la stîlpul de alimentare pînă la locul de lucru, din timp în timp foarte variabil o lungime ce se șifra de la 100 - 250 mtr.

Pentru transporturi s-a ajuns la concluzia că trebuiesc folosite vagoane de CFR tip basculant care erau de 80 tone capacitate și care erau indicate pentru degajarea pămîntului.

Departamentul C.F.R., și-a dat contribuția prin creșterea unei rețele de linii dotate cu locomotivele de tracțiune și personalul necesar, realizare însă care a durat în timp fapt ce a dus la amînarea termenului prevăzut inițial de 5 ani.

Experiența căpătată în decurs de un an a determinat, grație lucrurilor realizate de mine - fără falsă modestie - să mi se încredințeze conducerea sectorului sau mai bine zis a diviziei mecanice pe întreg canalul care reprezenta 67 km.

În 1950 fiind la Ovidiu s-a prezentat cu dispoziția conducerii superioare tov. Ing. Marinescu să i se pună la dispoziție diverse utilaje, cerute.

Ordinul l-am îndeplinit, nemai întîlnind pe acest om al cărui nume inițial nu l-am reținut, la esirea de la cantina din Piața Ovidiu din Constanța.

Avînd același drum m-a condus pînă spre casă în care timp am discutat pur probleme profesionale.

Am aflat cu această ocazie că era absolvent din liceul pe care-l urmasem și eu la Ploiești și întîmplător locuise la o familie ce îmi era cunoscută.

Din această întîlnire a rezultat deținerea mea pentru ancheta timp de 6 luni la securitatea din Constanța, cînd convingîndu-se de neamestecul meu în orice organizare subversivă am fost pus în libertate cu recomandarea să-mi continui activitatea fructuoasă^{ce} depusesem tot în cadrul lucrărilor Canalului Dunărea Marea Neagră.

Pentru aceleași motive de bună apreciere ^I s-a încredințat Divizia ateliere, organ care coordona activitatea tuturor atelierelor pe lungul lucrărilor.

În acest timp datorită experienței mele am fost însărcinat să lucrez la proiectul construcției Atelierele Centrale Medgidia.

Lucru la acest atelier conceput să se desfășoare pe faze și anume 3, prevăzute cu utilajele de ridicare după scop adică monorai sau poduri rulante pe toată lungimea halei, utilajele uzate sau care necesitau reparații capitale să se desfășoare realizând în 24 ore intrarea utilajului pe zona respectivă desmembrarea lui, controlul pieselor uzate, începerea montării pe baza unui plan de operații care în final trebuia să iasă complet la capătul zonei pentru rodaj, punere la punct a defecțiunilor ivite rezultate de la asamblare și darea lor imediat în folosință.

Această metodă de lucru concepută pentru vremea aceea ca un sistem de organizare științifică, nu se putea realiza. Conducerea Canalului a apreciat că sunt cel mai indicat de a realiza concepția de la care plecasem și care nu am pretenția că era o inovație personală și numai adoptarea unui sistem practicat de fabricile cu o tehnică mai avansată - m-a transferat în calitate de inginer șef la această unitate.

Condițiile de lucru ale utilajelor, neîngrijirea lor de către cei ce le foloseau, starea lor incompletă cu care venesem m-a determinat să întocmesc un raport conducerii superioare pe care într-o sedință de lucru a întregului complex de unități colaboratoare care se ținea la Poarta Albă, l-am ridicat și verbal prezidiului adunării prezent fiind și tov. Ing. GRUMBERG care deținea postul de director general prin plecarea tov. ARON numit în alt post de răspundere.

Reacția tov. GRUMBERG a fost imediată și la concluzii a menționat - reproduc fraza - voi arăta eu tov. ing.șef GEORGESCU TOFAZIAU unde trebuia să se adreseze - .

Nu am avut intenția de a jigni autoritatea conducerii și așa cum am afirmat cu ocazia raportului meu verbal că am considerat că primul ce trebuie să fie informat de toate deficiențele este Directorul general, motiv pentru care am întocmit raportul meu scris cu circa 1-2 luni înainte cu nr. și data respectivă.

A urmat o perioadă de răceală în raporturile mele - reacție care s-a văzut imediat - pînă într-o zi de august 1952 cînd noaptea la 2 am fost ridicat dela locuința mea și încarcerat la securitate în subsol.

Din acea zi a urmat o serie de cercetări care au culminat cu o anchetă "non stop" timp de 5 zile în care timp anchetatorii se schimbau ier mie, masa de dimineată, prînz sau seeră mi se aducea în biroul de anchetă, timp în care nu mi s-a lăsat măcar o oră de odihnă.

În timpul anchetei care a durat 3-4 săptămîni eram zilnic controlat asupra stării sănătății de un tov. medic venit cu întreaga echipă de anchete de la București.

În acest răstimp de exterminare morală și fizică mi s-a dat pretinsele declarații să le recunosc și să le semnez (care există în dosar).

Cu 2-3 zile înainte de data procesului care nu-mi era cunoscută am fost dus la etajul clădirii unde tov. general PETRESCU pe care l-am recunoscut în timpul procesului pe care l-a prezidat l-am recunoscut mi-a dat asigurări că în fața instanței dacă recunosc declarațiile va fi un motiv de clemență și o micșorare a eventualei pedepse.

Procesul care a durat 3 zile s-a desfășurat la Poarta Albă exact în locul unde cu 4 luni înainte avusesem curajul să arăt adevărul și greutățile ce am pentru buna desfășurare a sarcinii primite.

Atmosfera nu pot și nu este cazul să o descriu - probabil se vor trage concluzii - nu am avut dreptul decît să răspundem la interogatoriul ce era pregătit, fără a ni se permite să chemăm în fața instanței marșrii în apărare.

În ultima zi a procesului am primit vizita tov. medic care văzîndu-mi starea de surescitare mi-a dat medicamente de calmare (pilule) care m-au dus într-o stare de prostație pentru a evita orice manifestație de revoltă probabil la auzul sentinței ce va urma. Treg concluzia că acestui fapt se datorează resemnarea de care am dat dovadă cînd în loc de o demonstrare scrisă pentru pretinsele mele neglijențe în timpul serviciului - destul de pretențios, amplu și dificil - am auzit condamnarea mea capitală împreună cu cei 5 din lo inculpați.

Cu atît mai mult am fost surprins cu cît avocatul meu din oficiu nu a putut să-și desfășoare o pledoarie, rezumîndu-se a spune că în convorbirea ce avusesem în ziua începerii procesului i-am declarat, cerînd pentru mine circumstanțe atenuante prin "sinceritatea declarațiilor mele" (1968).

Pentru toți inculpații din boxă a pus concluzii avocatul PARASCHIVESCU BALCEANU care nu a constituit o apărare și a lăsat aspectul de acuzator mai înverșunat decît însuși procurorul din instanță care după cum am aflat a fost tov. Ovidiu Teodorescu.

Consider că toate acuzațiile ce mi s-au adus nu sînt reale pentru că nici o clipă nu m-am gîndit să mă abat de la o perfectă disciplină, o îndeplinire riguroasă a sarcinilor ce aveam, dublate de o conștiință profesională de care mă bucur și azi că o am în vedere, ca făcînd parte dintr-un decalog personal care mi l-am propus în viață și în societatea în care trăiesc.

Consider de asemenea că : lucrările Canalului au început într-o perioadă de transformare a societății socialiste care s-a produs odată cu actul de la 23 August. Nu a avut o pregătire temeinică din punct de vedere tehnic - de aceea premisele de la care s-a plecat au fost departe de realitatea faptii - că și pe parcurs abia s-au constatat și căutat printr-o completă - pot spune - să se remedieze prin improvizații tehnice departe de un element tehnic bine gîndit și cu-precedat de o examinare a posibilităților de îndeplinire - înainte de a se începe.

Trebuie de asemenea să subliniez că procesul dela Poarta Albă a fost un preambul al încetării lucrărilor, o motivare de circumstanță, deoarece abia la 18 iulie 1953 deci după 4 ani s-a ajuns la concluzia că lipsurile care le-am semnalat în trecut au fost temeinice și în fața unor astfel de situații o motivare era absolut necesară indiferent plecînd de la principiul că "scopul scuza mijloacele".

ss. ing. Georgescu Topuslău

București 18 martie 1968.

28 martie 1968

Declarația lui Gheorghe Garofeanu, condamnat într-unul dintre procesele Canalului. Din declarație reiese faptul că cel anchetat a fost supus metodelor de tortură specifice anchetelor efectuate de Securitate.

(ACNSAS, fond Documentar, dosar nr. 49, vol. 1, ff.19-24)

D E C L A R A T I E

=====

Subsemnatul GAROFEANU GHEORGHE de profesie inginer chimist industrial, domiciliat în București B-dul 1848 nr.35 raionul Tudor Vladimirescu, declar următoarele în legătură cu procesul Canalului Dunărea-Marea Neagră.

Am fost angajat la Canalul Dunărea-Marea Neagră în ziua de 1 ianuarie 1950 în funcția de șef sector adjunct al sectorului de planificare, cu sediul în Constanța.

Seful nostru de sector era inginerul ROZEI AUREL. În primăvara anului 1951 am fost transferat la București tot în funcția de șef sector adjunct însă la sectorul aprovizionării al cărui șef era inginerul KAISER LEOPOLD.

Cu toate că de la angajare am depus o muncă susținută și apreciată pozitiv de șefii mei ierarhici (tov.inginer HOSU GHEORGHE președintele C.S.A.I. POSTEUCA V. fost adjunct al ministrului la M.I.C.) și în condiții foarte grele, întrucât organizarea lucrărilor Canalului se făcea în mers, totuși la 7 iunie am fost concediat pe motive pe care nu le pot preciza neposedînd documentul de concediere și nemai amintindu-mi cauza.

Probabil că această cauză este aceeași pentru care am fost arestat și condamnat ulterior, întrucât pe aceeași dată ing. ROZEI AUREL a fost înlocuit din funcția de șef al sectorului de planificare și numit ca șef de plan la unul din sectoarele de lucru al Canalului.

La 15 august 1952 am fost arestat de organele securității, la București și transportat la 16 august 1952 la Constanța unde sub stare de arest mi s-a cerut să dau o declarație acuzatoare asupra felului în care și-a desfășurat munca la canal ing. ROZEI AUREL. Concomitent am fost anchetat timp de circa 15 zile de către cpt. MAIOR asupra felului în care mi-am desfășurat eu munca în cadrul lucrărilor Canalului.

Ambele declarații, atît cu privire la activitatea ing. ROZEI AUREL cît și cea privitoare la activitatea mea, nu cores-

pund realităților ele fiind iscălite din cauză c-am fost bătut și amenințat continuu cu aplicarea a diverse alte măsuri ca: ace sub unghii, flacăra lumînării în lumina ochilor ,etc.

Astfel am fost acuzat că am proiectat, construit și dat în funcțiune depozitul petrolifer de la Poarta Albă, schimbînd în mod gîndit conductele, astfel ca produsele negre (motorina) să intre în rezervorul de benzină pentru a o contamina și sabota astfel lucrările Canalului. În fața unei asemenea aberații am rugat pe anchetator să se deplaseze la Poarta Albă și să constate la fața locului că totul e în ordine la depozit. Cu toate că s-a deplasat la Poarta Albă unde a constatat veracitatea celor afirmate de mine totuși mi-a pus în față spre semnare aceeași mincinoasă declarație concepută în ajun.

La refuzul meu de a semna , anchetatorul s-a repezit la mine și a început să mă lovească cu picioarele în gleznelor picioarelor mele și cu pumnii în stomac , cu toate că din spusesele mele știa că sufăr de ulcer.

Imi reamintesc că mereu îmi cerea să mă gîndesc și să-i spun ce vorbeam cu prietenii mei și cum îmi petreceam timpul liber. Printre altele, i-am relatat că am povestit unui prieten un fapt hazliu petrecut la un restaurant din Constanța. M-am dus într-o seară la restaurantul în cauză și am cerut ospătarului (un tip mucalit pe care-l cunoșteam căci luam des masa acolo) să-mi dea o friptură de vită. În loc de friptură m-am trezit că sînt servit cu un cîrnat. La protestul meu că am comandat friptură și nu cîrnat, ospătarul mi-a replicat, mîncîncă-l că-i bun că ți-l dă statul.

În timp ce povesteam cele de mai sus, anchetatorul meu scria de zor un formular tip declarație .

După ce a terminat de scris mi-a pus în față declarația pe care s-o scriu cu mîină proprie și s-o semnez .

La refuzul meu de a o semna, întrucît din această declarație reesea că eu sînt contra etatizării restaurantelor, formula restaurantelor particulare fiind mai bună, a început din nou să mă lovească cu pumnul în stomac.

În fața unor astfel de situații și neputînd suporta degradarea bătăii am acceptat să iscălesc toate declarațiile

așa cum îmi erau dictate cu gândul că la proces voi arăta adevărul și că declarațiile au fost semnate forțat.

Mai menționez că în timpul anchetării mele intra în birou de 2-3 ori pe zi un lucrător de securitate îmbrăcat în pantaloni și numai în maieu și care avea un torace și o musculatură foarte bine dezvoltată . De câte ori intra se unfla în torace și întreba: "Vrea să vorbească ? dacă nu dă-l pe mîna mea și ți-l aduc mielușel."

Mai este de arătat că în timpul anchetei a intrat odată în biroul anchetatorului chiar președintele Tribunalului de judecată care a întrebat pe anchetator dacă vreau să vorbesc.

Odată terminată ancheta am fost chemat și mi s-a făcut cunoscut că mi se acordă un apărător din oficiu, în care scop m-am așezat cu apărătorul la o masă, la altă masă stînd anchetatorul. Am căutat să-i arăt apărătorului că realitatea este alta decît cea rezultată din declarațiile de la dosar . După un schimb de priviri între apărător și anchetator , acesta din urmă mi s-a adresat pe un ton foarte hotărît arătîndu-mi că dacă după 15 zile de anchetă nu-mi recunosc cele declarate, el poate începe din nou ancheta , dar mă avertizează că eu nu mă pot juca cu dînsul. Pus în această situație am spus apărătorului că tot ceea ce am declarat e adevărat și că nu mai am nimic de adăugat.

Mai este de arătat că în timpul cît eram arestat la Constanța am fost solicitat să depun mărturie în procesul primului lot de la Canal contra inginerului ROZEI AUREL. In acest scop am fost transportat cu mașina pînă la șantierul de la Poarta Albă unde în sala de mese se judeca procesul în prezența muncitorilor aduși în mod special de pe toate sectoarele de lucru al Canalului.

Bineînțeles că înainte de a intra în sala de judecată mi s-a dictat ce să declar.

Cînd m-am prezentat în fața jurului pentru a depune mărturia , de după o perdea din spatele mesei juriului a spărut capul ofiterului de securitate ce m-a condus cu mașina și care-mi făcea semn amenințător să nu cumva să schimb declarația.

După ce mi s-a încheiat dosarul de anchetă am fost judecat în primele zile ale lunii septembrie 1952 într-o sală situată într-o casă particulară și cu asistență numai din lucrători ai securității. Acolo am constatat că din acest lot mai făceau parte încă lo -ll inși. (ingineri, tehnicieni, maiștri), pe care în mare parte nici nu-i cunoșteam.

Cînd am fost chemat în fața juriului ca să arăt și să recunosc cum am sabotat lucrările canalului, am vrut din nou să restabilesc adevărul și să arăt că în fapt nu s-a întîmplat nimic la depozitul de la Poarta Albă care să ducă la contaminarea și degradarea produselor petrolifere și că cele scrise și iscălite de mine în declarație nu corespund realității.

La afirmația mea, președintele juriului (General PETRESCU) m-a apostrofat puternic și dînd cu pumnul în masă m-a întrebat cît timp mai vreau să-l duc cu minciuna și dacă sînt dispus să recunosc cele semnate în declarație. La această altercație am răspuns că toate cele semnate de mine sînt adevărate și-mi recunosc toată vina.

În timpul procesului, un alt inculpat din același lot (al cărui nume nu mi-l mai reamintesc) a încercat în același mod ca și mine să arate juriului că adevărul este altul decît cel din declarație. Fiind mai ferm și nevoind să cedeze în fața insistenței președintelui, ședința s-a suspendat iar implicatul în cauză a fost dus din nou în localul securității situat peste drum și s-a întors convins după o jumătate de oră că cele scrise în declarațiile sale sînt adevărate .

Intrebat apoi de către noi de ce a revenit asupra celor susținute, în ședință, ne-a arătat că a fost bătut pînă ce și-a recunoscut declarațiile.

De altfel după proces cînd pe toți ne-au plasat în același dormitor, toți colegii au afirmat că au semnat declarațiile ce li s-au dictat numai fiindcă au fost bătuti.

Sentința dată de tribunal la Constanța în prima instanță a fost :

- muncă silnică pe viață pentru sabotaj al economiei naționale;
- 25 ani muncă silnică pentru sabotarea păcii între popoare .

Una din principalele acuzații aduse celor implicați în procesul lotului I al Canalului, constă în aceea că nu s-au reparat la timp utilajele de săpat aduse la Canal, motiv din care la Medgidia se făcuse un cimitir din aceste utilaje. Nu sînt inginer mecanic și n-am lucrat în sectorul mecanic, dar după cîte știu eu faptele stau astfel : săpăturile la Canal s-au început manual. Abia din 1950 au început să sosească escavatoarele , screperile, draglinele, buldozerele etc. Pentru nici unul din aceste utilaje nu erau pregătite cadre cores-punzătoare.

S-a format atunci o școală la Medgidia de unde în 2-3 luni din șoferii recrutați din toată țara s-au format escavatoriști, buldozeriști etc. Pregătirea lor sumară și lipsa de experiență a dus pe de o parte la nerealizarea planului de escavații , iar pe de altă parte la distrugerea prematură a utilajelor. Cum furnizorul n-a livrat odată cu utilajele și piesele de schimb, și cu toate intervențiile a refuzat să livreze piese detașate, utilajele cădeau unul după altul ducînd la mărirea de la o zi la alta a parcului de utilaje defecte.

S-a căutat să se facă colaborarea cu C.F.R. și diverse uzine din țară pentru confecționarea pieselor de schimb ,însă acțiunea nu a fost încununată de succes.

Ca urmare s-a adoptat soluția construirii unui atelier central la Medgidia care a fost dotat cu toate utilajele necesare reparării utilajelor de escavat, dar se pare că acest atelier central nu a dat însă rezultatele dorite întrucît pînă la arestarea mea nu intrase complet în funcțiune.

Am cunoscut pe ing. ROZEI AUREL cu circa 15 ani înainte de a lucra împreună la Canal. În acest răstimp de ani precum și din timpul cît am lucrat la sectorul planificării de la Canal, am cunoscut pe ing. ROZEI AUREL ca avînd un nivel tehnic ridicat, un caracter ferm, care a muncit cu multă rîvnă și care nu era capabil de a comite vreun act de sabotaj. De altfel, din discuțiile purtate cu el a reeșit că el era foarte mult legat de noua orînduire socialistă de la noi din țară.

Intocmirea unui plan eronat care i se pune în sarcină se datorește, după mine, următoarelor cauze :

- cînd s-a trecut la mecanizarea muncilor manuale s-a corelat planul de escavații mecanizate cu cel de sosire (conform contractelor) al utilajelor de escavat. Cum o parte din aceste utilaje n-au sosit din import conform graficilor anexe la contracte, săpăturile nu s-au mai executat conf. prevederilor din plan;

- Defectarea înainte de timp a utilajelor de escavat și imposibilitatea reparării lor din lipsa pieselor de schimb a contribuit de asemenea la nerealizarea planului de escavat.

- Pentru realizarea prevederilor din planul de escavații s-a recurs la munca manuală, fapt care a dat naștere la perturbații din lipsa baracamentelor, echipamentului, dormitoarelor, cantinelor și a brațelor de muncă la nivelul cerut.

Toate cele de mai sus au creat aspecte acuzatoare la adresa celor care au elaborat planul de escavații.

Aceasta îmi este declarația pe care o semnez.

28 martie 1968

ss. Ing. Garofeanu Gh.

Conf.cu orig.

19 martie 1968

Declarația lui Mișu Dulgheru, fost șef al Direcției Anchete din cadrul Direcției Generale a Securității Statului, conducător al grupei de anchetă de la Canalul Dunăre-Marea Neagră.

Din text reiese faptul că, deși nu existau suficiente probe în ceea ce s-a numit „procesul sabotajilor” de la Canal, s-a dorit condamnarea suspectilor cu scopul de a da un exemplu de fermitate.

(ACNSAS, fond Documentar, dosar nr. 49, vol. 1, ff. 76-79)

Declarația lui
DULGHERU MISU, fost șef al Direcției Anchete
din Direcția Generală a Securității Statului,
conducătorul grupei de anchetă la Canal

19.03. 1968

NOTA EXPLICATIVA

Subsemnatul MISU DULGHERU din București str. Armenească nr.14, etaj III ap.8 telefon 14.60.63 dau următoarea notă explicativă asupra împrejurărilor în care am luat cunoștință de hotărârea de a se începe ancheta grupului de sabotori de la Canalul Dunărea Marea Neagră.

În calitatea pe care o aveam de șef al Direcției de Cercetări din Securitatea Statului, am fost convocat la o ședință care a avut loc la conducerea ministerului, cred că ședința a avut loc în luna iunie sau iulie 1952.

La această ședință au participat tov. DRAGHICI, CHISINEVSCHI, PINTILIE, NICOLSCHI, MAZURU, GOGU POPESCU, GARABEDIAN și consilierii ALEXANDRU MIHAILOVICI, TIGANOV, MAXIMOV poate au mai fost prezenți și alții dar nu îmi reamintesc.

Cu această ocazie am luat cunoștință de existența unui dosar prezentat de GOGU POPESCU din care ar fi rezultat acțiuni de sabotaj săvârșite de unii salariați de la Canal.

CHISINEVSCHI a cerut să se ia urgente măsuri de organizarea unui proces public care să aibă loc la Canal și să fie aspru sancționați sabotorii.

CHISINEVSCHI a spus că "tov. GHEORGHIU vrea ca procesul să se judece cât mai repede" și uitându-se la mine a spus "să nu dureze ca altele".

Am cerut permisiunea de a consulta materialul pentru a vedea despre ce este vorba.

Am primit dosarul care deși era voluminos nu prea conținea dovezi de sabotaj, se vorbea însă în material foarte mult despre sabotaj.

După câteva zile am comunicat tov. PINTILIE și lui GOGU POPESCU că materialul informativ este foarte slab pentru un proces public.

Conducerea ministerului a hotărât ca sectorul condus de GOGU POPESCU să completeze dosarul cu noi elemente pentru a da posibilitatea începerii unei anchete.

Am fost pus în fața unui fapt împlinit, s-au făcut arestări la Constanța și deoarece Regiunea nu avea suficienți anchetatori, am fost solicitat să organizez un grup de anchetatori și să plec la Constanța împreună cu consilierul TIGANOV și MAXIMOV pentru a organiza ancheta.

S-au repartizat anchetatorii care tot timpul au fost ajutați de lucrătorii de la informativ care și pe parcursul anchetei aduceau materiale de unde rezulta sabotajul.

Relații și indicații primeam zilnic de la tov. POSTEUCA din conducerea Canalului.

Deși se ceruse și arestarea Dir. Gl. Grunberg și a ing. șef de la Canal, am arătat că nu avem nici un fel de probe care să ducă la arestarea lor.

Din declarațiile pe care le primeam și care erau imediat traduse pentru consilieri au rezultat recunoașteri de acțiuni de sabotaj.

S-a lucrat foarte mult, deoarece ancheta și procesul trebuiau terminate până la 23 August.

Conducerea Ministerului a organizat completul de judecată aducându-l pe gl. PETRESCU care era deja pensionat și se găsea după câte îmi amintesc la Poiana Tapului cu familia.

M-am trezit cu el la Constanța spunându-mi că a primit sarcina de a conduce procesul.

În timpul procesului a stat permanent tov. Pintilie, Mazuru și consilierii.

Tov. Pintilie, a avut permanent legătură cu conducerea iar sentința nu s-a dat imediat ci numai după câteva zile.

Tov. Pintilie trebuie să știe de la cine a primit concret deslegarea asupra sentinței.

În concluzie, vreau să arăt că fapte și recunoașteri de sabotaj au existat.

Dacă sentința a fost prea aspră - în afară de cele afirmate în prima ședință de CHISINEVSCHI că trebuie dat un exemplu la Canal, nu cunosc alt substrat care probabil că a existat, ținând seama de insistențele și mobilizarea atîtor forte pentru urgenta terminare a anchetei și procesului.

La o lună după terminarea primului proces de la Canal, eu am fost arestat.

Precizez că în legătură cu această anchetă care, conform indicațiilor primite de la conducere, trebuia urgent terminată sau folosit variate metode -exploatarea materialului informativ, interceptării, folosirea agenților în celulă cu cel arestat, confruntări și alte asemenea metode.

Este posibil să se fi folosit și ancheta în tură, eu nu-mi reamintesc, dar anchetatorii pot confirma dacă au folosit și această metodă.

Nu am cunoștință ca să se fi folosit bătaia, și în nici un caz eu nu am dat asemenea dispozițiuni.

În legătură cu sentința care a fost dată eram convins că ea va fi comutată.

Așa cum am mai arătat se pusese problema arestării Dir.g-ral GRUMBERG și a ing. șef ADRIAN STANESCU și în discuțiile purtate cu POSTEUCA care mereu era la noi fie să se întreseze de anchetă sau să furnizeze elemente pentru anchetă, am arătat că nu avem elemente suficiente împotriva lor, și în concluzie ei nu au fost arestați. Nu rețin însă dacă au apărut ca martori.

ss. Mișu Dulgheru

conf. cu orig.

28 martie 1968

Declarația lui Maximilian Vardan, fost șef al serviciului de Contrasabotaj, din cadrul Direcției Generale a Securității Statului.

Documentul relevă faptul că „procesul sabotajilor” de la Canalul Dunăre-Marea Neagră a fost o acțiune cu rol de exemplu în ceea ce înseamnă autoritatea totală a regimului. Mai mult decât atât, orice analiză obiectivă referitoare la utilitatea proiectului, dar aflată în afara perspectivei româno-sovietice, era pasibilă de a fi sancționată.

(ACNSAS, fond Documentar, dosar nr. 49, vol. 1, ff. 117-125)

11
197

Declarația lui

VARDAN MAXIMILIAN, fost șef al serviciului
de contrasabotaj pentru Canal în Direcția
Generală a Securității Statului

118

București, 28.III. 1968

N O T A

privește , Canalul Dunărea Marea Neagră.

În perioada începerii lucrărilor Canalul Dunărea-Marea Neagră- subsemnatul VARDAN MAXIMILIAN - am fost șef de serviciu în grad de maior în Direcția a II-a contrasabotaj al securității statului.

Noul obiectiv - Canalul - a fost repartizat mie. Pentru acoperirea acestui obiectiv- schematic vorbind - am folosit 2 pîrghii:

- legături oficiale sau semif oficiale cu unii membrii din conducerea Canalului și alți tovarăși de încredere;
- organizarea unei rețele informative.

Evident, ambele pîrghii au fost realizate, prima cu metode - să spunem administrative, a doua cu metodele operative de atunci . Zic " de atunci" pentru că mă gîndesc la situația de atunci și anume : Nicolșchi și Pintilie în conducerea securității inclusiv consilierii sovietici, iar POSTEUCA cu sarcini similare în conducerea Canalului. Fixez acest aspect de la bun început, pentru că îl consider un element important al firului roșu care străbate problema Canalului.

Principala legătură o aveam cu POSTEUCA, mi se pare după cîtîmi aduc aminte director general adjunct. Trebuia să-l folosesc - prin forța lucrurilor - dacă trebuia să intru " la lumina zilei" în obiectiv. Tot de el aveam nevoie ca să " plasez" anumiți oameni la Canal. În același timp stiam din alte surse și chiar de la POSTEUCA că și el construiește o rețea informativă și în sfîrșit stiam, respectiv se știa că este omul de încredere al sovieticilor, pe vremea aceea o garanție în plus în ierarhia valorilor . Mă opresc la acest al doilea aspect al " firului roșu".

Continui cu relatarea aspectelor și evenimentelor trăite de mine, analizate și filtrate de mine - atunci și ulterior.

Incepînd deci acțiunea informativă - a căror rezultate se îmbogățesc odată cu dezvoltarea santierului și sintetizînd informațiile obținute de colaboratori și agenți, constat o serie de deficiențe cum ar fi :

- grave neglijențe la folosirea și întreținerea utilajelor grele (mai precis nefolosire, paragină, ruginire etc).

- grave deficiente la construcțiile civile(Cernavodă, Medgidia etc);

In plus, manifestări politice reacționare, încadrate atunci în ascuțirea luptei de clasă.

In cele ce urmează mă voi referi la aspectele de sabotaj economic. In trecut mi-am pus problema ce păzește acolo POSTRUCA pornind de la premiza că in afara acțiunii sale informative de cunoaștere a aspectelor negative avea doar sarcini administrative ceea ce înseamnă răspundere concretă pentru buna organizare a lucrului. Printr-o analiză logică l-am exclus atunci - și susțin aceasta și astăzi - de vreo suspiciune cu privire la deficiențele arătate mai sus. Ivirea lor nu era în interesul nici a părții române și nici a părții sovietice. Problemele majore se situau la un cu totul alt nivel.

Deci aceste aspecte de sabotaj existau in realitate și au fost semnalate și de agentura Direcției Regionale de Securitate Constanța și aparent se conturaseră cu probleme majore de bază în apărarea securității Canalului. Repet: toată lumea era interesată in lichidarea acestor aspecte de sabotaj și prevenirea lor. Aceasta a și fost motivul pentru care materialul sintetic întocmit de mine a fost apreciat pozitiv de conducerea securității și prezentat lui Gheorghiu Dej. De asemenea a fost acceptată propunerea mea de a trimite la Canal o comisie care să verifice și să adîncească constatările făcute și apoi să propună măsurile corespunzătoare.

Am fost numit responsabilul acestei comisii din care făceau parte căpitanul (sau maior) Dumitrescu din Direcția anchete și doi specialiști: inginerul mecanic DEAC din Brașov și inginerul STEIBACH din Timișoara- specialist în lucrări

hidrotehnice și de beton armat. Acesta din urmă a fost recomandat de mine, deoarece am avut - și am și astăzi - deplină încredere în capacitatea sa profesională, în cinstea lui. L-am recomandat pentru că îl cunoșteam ca un om lipsit de carierism și oportunism (stiam că pot discuta cu el orice problemă legată de Canal, cât de "gingașă" ar fi, deoarece faptul că îl cunoșteam din copilărie, că a fost unchiul fostei și actualei mele soții prezenta pentru mine o garanție în plus). L-am recomandat deci pentru că eram convins că el nu va ascunde adevărul.

Am insistat mai mult asupra motivării alegerii ing. STEINBACH deoarece explică în bună măsură concluziile mele intime de atunci cu privire la Canal.

Si acum vreau să redau esențialul din constatările comisiei noastre, care prin prizma filtrării lor, prin aproape 20 de ani de istorie, îmbracă - cel puțin unele din ele - și aspecte de pățanii, chiar tragi-comice, înțelese mult timp după consumarea lor :

1. s-au verificat și s-au adevărit aspectele de sabotaj economic. Utilaje stocate, nefolosite și ruginite din cauza neîntreținerii lor tehnice.

2. Greșeli în execuția construcțiilor civile, provenite în parte din proiecte superficiale. De exemplu: stâlpi de susținere care nu realizau înnodarea cu traversele longitudinale și alte defecte de execuție.

3. Aspecte de dezorganizare în fluxul tehnologic al diferitelor santiere.

Nu mai rețin alte amănunte, care de altfel nu au importanță în contextul problemei.

Desigur că am putut stabili cu ușurință filiere responsabile și să fixăm coordonatele acțiunii informative în continuare pentru depistarea unei categorii de sabotori, deci a elementului subiectiv.

Dar comisia nu s-a putut opri la aceste aspecte. Odată aflată la fața locului și-a dat seama de existența unor probleme care depășeau cu mult importanța punctelor deplecare și anume:

- schimbarea traseului canalului în porțiunea Cernavodă după ce în mod greșit eu fost dislocate zeci de mii de metri cubi de stîncă.

- Ing. Steinbach (exhaustiv și cu temperament exploziv când descoperă tembelisme tehnice) se sesizează imediat și îmi demonstrează imediat că așa ceva nu e permis să se întâmple la o lucrare de o asemenea anvergură, este convins că proiectul are greșeli fundamentale și insistă să vadă proiectul general și proiectele de detalii a întregii lucrări.

Îmi însușesc această propunere și ridic problema lui POSTEUCA.

Răspunsul mă stupefiază: Sovieticii nu sînt de acord să ne arate proiectele și POSTEUCA consideră aceasta normal. Steinbach consideră această atitudine ca in calificabilă (pe el nu-l interesează politica) Deci proiectele sînt secrete fata de comisia instituită - in ultimă instanță de partidul nostru! Chestiunea se înghite pînă la urmă sub titlul sovieticii știu ce știu, fratele mei mare, piatră de încercare etc.etc.

Decă nu erau însă proiectele , avem în schimb lucrările canalului, santierele (" în mărime naturală") avem rețea.infor-mativă - de bine de rău. Astfel dau de o nouă problemă :

- porțiunea de nisip apțian în zona (cred) Năvodari. In sfîrșit nu zona are importanta ci porțiunea de nisip apțian prin care trebuia să treacă Canalul. Ori în nisip apțian nu se poate nici săpe nici fora.

Constatăm deci o altă defecțiune de beză produsă încă din faza prospectărilor geologice, nerezolvate în proiect și cu toate acestea trecut în fază de execuție. Așa ceva este inexplicabil din punct de vedere tehnic și economic, inadmisibil în mijlocul secolului XX. Ing. Steinbach este contrariat și invocă experienta omenerii in construcția de Canale de care proiectanții sovietici nu au ținut cont. Cu această ocazie invocă canalul Panama, a cărui proiect l-a studiat. In același timp îmi explic de ce sovieticii au refuzat să pună la dispoziția comisiei proiectul.

Concluzia este clară: lucrările Canalului , adică investiția uriașă de miliarde, au fost începute pe bază de documentații incomplete și greșite.

Personal îl rog pe inginer STEINBACH să-mi facă o evaluare . Calculează o noapte întregă- pe bază de date aproximative dar oarecum acoperitoare și îmi comunică că betonarea porțiunii de nisip apțian ar costa cît încă un canal.

Deci o nouă verigă a " firului roșu". Conducerea canalului descoperă gravele deficiențe de proiectare, ceea ce înseamnă irosire de eforturi materiale și umane imense ale unui popor care luptă pentru refacerea economiei distruse de război : iar comisia să se limiteze la descoperirea și prevenirea ruginirii unor utilaje.

Descoperind aceste condiții , gândurile mele nu s-au oprit la ele.

Am analizat întreaga problemă prin prizma întrebării de fond, ce rost are construcția canalului ?, precum și prin prizma prezentării oficiale a Canalului.

Imi reamintesc unele aprecieri :

- scurtarea drumului de la Dunăre la mare :

- Au ajuns la concluzia că acest argument nu rezistă. Transportul maritim este cel mai ieftin și nu contează 200 km. Apoi ce se întâmplă cu porturile Galați și Brăila? și în sfârșit nici Canalul nu va putea absolvi întregul trafic. Deci investiția nu are nici un rost.

- industrializarea Dobrogei.

Scopul e just. Dar pentru aceasta nu este necesar o asemenea investiție gigantică. Cu o investiție mult inferioară se puteau construi direct obiective industriale noi(ceea ce a fost confirmat prin politica de industrializare a partidului.

- ridicarea agriculturii Dobrogei prin irigare:

De asemenea un obiectiv just și necesar (și atins în zilele noastre ; prima regiune complet colectivizată la timpul său). Dar nici pentru aceasta nu era justificată ideea Canalului.

- necesitate militară, strategică

Nu am găsit nici un argument " pro". În concepția partidului nostru despre război și pace - materializată în linia politică internă și externă nu se pune teoretic decât apărarea granițelor față de agresor (deci și a litoralului nostru). N-am găsit nici o justificare a Canalului din acest punct de vedere. Iar dacă priveam canalul cu ochii unui strateg militar(necalificat)

vedeam în el mai curînd o poartă de intrare decît de ieşire.

Am ajuns la concluzia că toată ideea Canalului este lipsită de sens, și totuși îl construiam. Eram într-o dilemă pe care de unul singur nu puteam s-o rezolv atunci, iar oficial nu puteam ridica o asemenea problemă.

La un capăt al dilemei era ideea că lucrarea este grandomană, impusă de sovietici cu avantajii pentru ei și acceptată decil de noi. Celălalt capăt al dilemei era increderea în tot ceea ce făceam.

Am mai discutat - din curiozitate unele aspecte economice cu ing. STEINBACH în sensul că ce s-ar putea realiza în alte sectoare cu investițiile făcute la Canal. Cu o vagă aproximație mi-a răspuns cu unele exemple : s-ar putea moderniza (asfalta) toate șoselele din România sau s-ar putea rezolva problema locuințelor.

Menționez aici că ing. STEINBACH a mai ridicat problema ecluzelor , de asemenea comparativ cu canalul Suez sau Panama, dar nu-mi reamintesc amănuntele.

Revenit la București am întocmit raportul Comisiei cu o serie de anexe.

Raportul conținea în esența constatările , greutățile întîmpinate de comisie, propuneri etc. Nu am putut așterne pe hîrtie gîndurile mele cele mai intime.

Inginerul Steinbach a insistat să anexeze la raport un material personal al lui cu constatările inadvertentelor tehnice legate de greșelile proiectului. L-am anexat. Materialul conținea referiri la alte canale construite (Panama).

Raportul a fost văzut de șeful meu direct- colonelul GOGU POPESCU care a fost de acord cu materialul și l-a înaintat mai sus- ierarhic. A ajuns deci la Nicolschi și Fintilie (deci la consilierii sovietici în mod implicit) apoi la Gheorghiu Dej.

Rezultatul a fost foarte grav. Am fost acuzat de atitudine antisovietică, cosmopolitism - într-un cuvînt de atitudine dușmănoasă. Pretinsa mea lipsă de orientare a fost calificată cu atît mai gravă, cu cît este vorba de un membru de partid din ilegalitate.

GOGU POPESCU, de care mă legau și sentimente de prietenie a reușit să convingă conducerea că nu este cazul să fiu arestat. In anul 1952 (iunie) am fost scos din securitate.

In ce mă privește m-am simțit ca un om grav nedreptățit dar pînă la urmă era vorba de soarta unui singur om și viața nu s-a oprit. Am considerat însă și mai grav modul in care a fost interpretat și apreciat materialul, care, cu toate reținerile era destul de clar și putea servi ca punct de plecare pentru descoperirea unor situații, stări de lucruri cu un ceas mai devreme.

Dar în condițiile de atunci acest lucru nu era posibil. Materialul comisiei a depășit cu mult intențiile inițiale. S-a apreciat că comisia și-a depășit competența. Nu complexul Canalul Dunărea Marea Neagră a devenit suspectă ci autorii materialului.

Adevărul a învins mult mai târziu, după ce partidul a reușit să creieze condițiile necesare pentru aceasta. Este o chestiune complexă, în care Canalul - făcînd abstracție de risipirea unor valori economice imense și practic nerecuperabile, a reprezentat numai o mică parte.

Revenind însă la fenomenele descrise aici, analiza sau explicarea lor - mai ales astăzi cînd partidul a clarificat ansamblul problemelor și mă refer în deosebi la problema relațiilor între partide, la suveranitate și independență - cînd partidul a lăsat o atitudine fermă și principială față de încercările de imixtiune - este relativ simplă. Este vorba de un fel de cerc vicios.

L-aș schița în felul următor :

- Sovieticii impun construcția Canalului și totodată sînt principalii furnizori și beneficiari - (executarea proiectului vînzarea utilajelor, și conducerea prin consilieri a întregii lucrări). In același timp îl au pe POSTEUCA ca om de încredere în conducerea administrativă și în organizarea rețelei informative.

Tot sovieticii îndrumă și controlează a doua rețea informativă a securității statului prin consilierii lor și au același timp și aici oamenii lor de încredere în conducere.

In sfârșit tot sovieticii primesc materialele comisiei care demască într-un fel sau altul pe ei înșiși (refuzarea proiectelor) și cu consecvența iau toate măsurile de respingere a acestui material.

Consider că, întreprinderea Canalului Dunărea -Marea Neagră , prin omologarea sa economică și politică reprezintă unul din aspectele grave din trecutul relațiilor noastre cu U.R.S.S.

ss. VARDAN MAXIMILIAN

1968

***Sinteză asupra celor două procese de „sabotaj” de la
Canalul Dunăre-Marea Neagră în august-septembrie 1952***

Documentul prezintă componența completului de judecată, dar și sentința dată în cazul celor zece inculpați. Cinci dintre aceștia au fost condamnați la moarte, trei, fiind executați. În cazul celorlalți doi, pedeapsa a fost comutată la muncă silnică pe viață.

(ACNSAS, fond Documentar, dosar nr. 49, vol. 1, ff. 145-148)

S I N T E Z A

=====

asupra celor două procese de "sabotaj"
organizate la Canalul Dunărea-Marea
Neagră în august - septembrie 1952

I. In perioada 29 august - 1 septembrie 1952, Tribunalul Militar Teritorial București, în completul format din : General maior magistrat PETRESCU ALEXANDRU - președinte, cpt. de rangul II, BACIU TEODOR, lt.colonel COCIS GHEORGHE - judecători asesori, procuror fiind maiorul magistrat TEODORESCU OVIDIU, a judecat lo inculpați pentru infracțiunea de sabotare a economiei naționale și alte infracțiuni.

Prin sentința nr. 1 din 1 septembrie 1952 (filele 270-284 vol.8), au fost condamnați în baza art. 3 lit. a din Decretul nr. 199/1950, art. 2 din Legea nr. 9/1950 și art. 327 alin. 3 C.P., următorii :

1). ROZEI AUREL-ROZENBERG, născut la 26 noiembrie 1907, inginer de mine și metalurgie, absolvent al Politehnicii din Saint-Etienne - Franța, căsătorit, avînd doi copii, fără antecedente penale, cu ultimul domiciliu în București, str.Mîntuleasa nr. 16, la - moarte și lo ani degradare civică pentru crima de sabotare a propășirii economiei naționale ;

2). FRANGOPOL NICOLAE, născut la 21 iunie 1912, inginer electronist, absolvent al Politehnicii, căsătorit, are doi copii, fără antecedente penale, cu ultimul domiciliu în Constanța, str. Stefan cel Mare nr. 64, la

- muncă silnică pe viață pentru crima de sabotare a propășirii economiei naționale ;

- 25 ani muncă silnică pentru crima de amenințare a

păcii popoarelor și

- lo ani închisoare corecțională pentru încercare de
agitație ;

3). GIORAPCIU MIRCEA, născut la 20 noiembrie 1910,
inginer constructor, absolvent al Politehnicii din București,
căsătorit, are doi copii, fără antecedente penale, fost membru de
partid, cu ultimul domiciliu în Constanța, str. Ovidiu nr. 11, la

- muncă silnică pe viață și lo ani degradare civică
pentru crima de sabotare a propășirii economiei naționale ;

4). CERNATESCU PETRE, născut la 21 ianuarie 1909, in-
giner electromecanic, absolvent al Politehnicii din București,
căsătorit, nu are copii, fără antecedente penale, cu ultimul
domiciliu în București, str. Dragoș Vodă nr. 38, la

- moarte și lo ani degradare civică pentru crima de
sabotare a propășirii economiei naționale ;

5). GEORGESCU GHEORGHE-TOPAZIAU, născut la 8 noiembrie
1905, inginer mecanic, absolvent al Politehnicii din Paris,
căsătorit, are un copil, fără antecedente penale, cu ultimul
domiciliu în Constanța, str. Marc Aurelian nr. 12, la

- moarte și lo ani degradare civică pentru crima de
sabotare a propășirii economiei naționale ;

6). IONESCU OPRISAN, născut la 9 august 1911, inginer
constructor, absolvent al Politehnicii din Iași, căsătorit,
are un copil, fără antecedente penale, cu ultimul domiciliu
în București, str. Ana Ipătescu nr. 24, la

- 25 ani muncă silnică pentru crima de sabotare a
propășirii economiei naționale ;

- 25 ani muncă silnică pentru crima de amenințare a
păcii popoarelor și

- lo ani închisoare corecțională pentru încercare de
agitație ;

7). VASILESCU NICOLAE, născut la 27 februarie 1910,
inginer de mine, absolvent al Politehnicii din Colorado-SUA,

căsătorit, avînd doi copii, a mai fost condamnat în anul 1947 la 2 ani închisoare corecțională pentru încercare de trecere frauduloasă a frontierei, cu ultimul domiciliu în București, Calea Victoriei nr. 101, la

- moarte și 10 ani degradare civică pentru crima de sabotare a propășirii economiei naționale ;

- 25 ani muncă silnică, pentru crima de amenințare a păcii popoarelor și

- 10 ani închisoare corecțională pentru încercare de agitație ;

8). NIPESCU CONSTANTIN, născut la 27 februarie 1924, inginer electrotehnic, absolvent al Politehnicii din București, necăsătorit, fără antecedente penale, domiciliat în Constanța, str. Decebal nr. 68, la

- 25 ani muncă silnică și 10 ani degradare civică pentru crima de sabotare a propășirii economiei naționale ;

9). NICHITA DUMITRU, născut la 27 octombrie 1913, mecanic de locomotivă, pregătire 2 clase de liceu, căsătorit, avînd un copil, fără antecedente penale, exclus din partid, cu ultimul domiciliu în Constanța, str. Gîndului nr. 9, la

- moarte și 10 ani degradare civică pentru crima de sabotare a propășirii economiei naționale ;

- 25 ani muncă silnică pentru crima de amenințare a păcii popoarelor și

- 10 ani închisoare corecțională pentru încercare de agitație ;

10). VIERU PETRE, născut la 10 septembrie 1898, fierar fochist, pregătire 4 clase școală generală, căsătorit, are 4 copii, fără antecedente penale, fost membru de partid, cu ultimul domiciliu în Constanța, str. Ancorei nr. 4, la

- 20 ani muncă silnică pentru crima de sabotare a propășirii economiei naționale ;

- 20 ani muncă silnică pentru crima de amenințare a păcii popoarelor și

- 10 ani închisoare corecțională pentru încercare de

agitație.

În baza art. 101 C.P. s-a dispus ca inculpații condamnați pentru mai multe infracțiuni să execute numai pedeapsa cea mai gravă.

Sentința a rămas definitivă, în urma respingerii recursurilor inculpaților prin decizia nr. 27 din 4 octombrie 1952 a Tribunalului Suprem - Colegiul militar, în completul format din : colonel de justiție VLASU VASILE - președinte, coloneii de justiție GROZEA PETRE și IOAN D. IOAN - judecători, procuror fiind maior de justiție RADU MARIN (filele 46-51 vol. 10).

Dintre inculpații condamnați la moarte, ROZEI AUREL-ROZEMBERG, VASILESCU NICOLAE și NICHITA DUMITRU au fost executați la data de 13 octombrie 1952 (filele 6, 12 și 18 verso vol. 4 și 60 vol. 10), iar pentru CERNATESCU PETRE și GEORGESCU GHEORGHE-TOPAZIAU s-a comutat pedeapsa în muncă silnică pe viață (fila 56 vol. 10).

Ulterior, prin sentința nr. 99 din 14 octombrie 1952, Tribunalul militar teritorial București, în complet format din : general maior de justiție PETRESCU ALEXANDRU ca președinte, căpitani DUMITRESCU HORIA și VLASE TEODOR ca asesori, procuror fiind lt. major de justiție SPATARU LEON, a condamnat pe cei 10 inculpați și la confiscarea totală a averii (filele 11-12 vol. 10). Hotărîrea este nelegală, întrucît în cauză era autoritate de lucru judecat. Procesul a avut loc la cererea Sfatului Popular al Capitalei (fila 10 vol. 10) - fără citarea părților și după ce 3 inculpați fuseseră executați.

Inculpații cărora li s-a comutat pedeapsa și cei condamnați la pedepse privative de libertate au fost puși în libertate, în urma grațierii, în perioada 1955-1957 (filele 2, 4, 8, 10, 14, 16 verso, vol. 4).