

PODUL PRIETENIEI – REALIZARE ȘI PROPAGANDĂ

Dr. Gabriel-Felician CROITORU*

În lucrarea *Propaganda comunistă în România (1948-1953)*, devenită reper în istoriografia română, istoricul Eugen Denize sublinia că obiectivul general al propagandei comuniste în România a fost acela de a consolida puterea politică a noului regim. Și asta în condițiile în care acesta nu căpătase puterea nici în urma unui referendum, nici în urma unor alegeri democratice, ci prin instituirea prin forță a unui guvern care treptat, cu sprijin sovietic, a acaparat toate pârghiile decizionale, reușind să facă trecerea de la Regatul României la Republica Populară Română. Același Eugen Denize mai menționa că obiectivele specifice ale propagandei comuniste din România au fost reprezentate de două concepte de sorginte sovietică: revoluția culturală și formarea omului nou, scopul fiind câștigarea adeziunii maselor față de noul regim.

Dar trebuie să recunoaștem că în unele situații, dincolo de exagerările colosale sau forțarea interpretării unor situații, regimul comunist a putut fructifica din plin tarele politice, sociale și economice ale regimului anterior din România. Cum ar fi infrastructura, domeniu în care reperi semnificative se puteau număra pe degete și unde, deși se făcuseră eforturi, ele erau departe de a răspunde necesităților. Mai mult decât atât, în domeniul infrastructurii au existat și unele realizări ale regimului „democrației populare”, cu care acesta se putea mândri cu ușurință, atât din perspectiva valorii simbolice, cât și al utilității acestora.

Un foarte bun exemplu în acest sens este podul construit peste Dunăre între Giurgiu și Ruse, despre a cărui necesitate factorii decizionali români au început să vorbească încă din a doua jumătate a secolului al XIX-lea și care a rămas în acest stadiu, de proiect, până în anul 1952. Este momentul în care noua putere de la București, alături de cea de la Sofia și cu sprijin masiv din partea puterii suzerane, Uniunea Sovietică, a demarat construcția podului.

Podul peste Dunăre cu tablier metalic din oțel dintre Giurgiu și Ruse – cel mai mare pod combinat (cale ferată și șosea) din Europa la acea dată – are o lungime totală de 2.223,52 metri, traversând brațele Smârda, insula Mocănașu, brațul Ara, insula Mocanu și fluviul Dunărea¹, fiind poziționat la kilometrul 488,7 al fluviului. Structura are șoseaua cu două benzi de circulație și trotuar pentru pietoni la tablierul superior și calea ferată simplă la tablierul

* Liga Navală Română, gabrielfeliciancroitoru1@gmail.com.

¹ Nicolae Ilinca, Dan Căpățînă, *Giurgiu – mic îndreptar turistic*, Editura Sport-Turism, București, 1986, p. 91.

inferior. Pentru navigația în perioada când Dunărea are cote foarte ridicate sau pentru trecerea pe sub pod a vaselor mari, deschiderea centrală de 86 m – un tablier mobil – poate fi ridicată pentru a lăsa sub pod o înălțime liberă de 24 de metri².

Inaugurat la 20 iunie 1954 cu mare fast și supranumit Podul Prieteniei (deși denumirea oficială, inclusiv în documentele proiectului era de Podul Dunărea), acesta avea o largă perspectivă economică, nu numai pentru că unea două orașe foarte apropiate, care s-au dezvoltat împreună și două regiuni care au foarte multe lucruri comune, dar făcea mai lesnicioasă și legătura rutieră și feroviară între Europa Centrală și Răsăriteană și Balcani, până către Atena și Istanbul, iar de aici către Asia.

Așa cum era și normal, Podul Prieteniei s-a numărat printre subiectele preferate ale propagandei românești, acesta fiind important prin valoarea sa simbolică, pentru reliefarea întăririi relațiilor dintre țările lagărului comunist, în general, și al „înfrățirii popoarelor prietene român și bulgar”, în particular. Dar mai ales, podul a început să fie promovat începând cu 1954 în mass media centrală și locală românească din mai multe perspective, începând de la înfăptuiri ale regimului și întruniri politice până la manifestări sportive, trecând prin acțiuni economice, turistice sau culturale, insistându-se, totodată, asupra prieteniei dintre popoarele țărilor socialiste³.

Imediat după inaugurare, **factorul politic** a fost principalul vector de prezentare a podului, acesta întrunind mai multe elemente de sprijin în acest sens: proiectantul podului a fost un inginer sovietic, acesta a fost realizat într-

² Despre problematica legată de Podul Prieteniei a se vedea: Gabriel-Felician Croitoru, „Podul peste Dunăre – expresie a prieteniei de nezdruccinat dintre poporul român și poporul bulgar”, în „Anuarul Muzeului Marinei Române – 2016”, tom XIX, Editura Muzeului Marinei Române, Constanța, 2016, pp. 263 - 271; Idem, *Cum s-a construit „Podul Prieteniei” Giurgiu-Ruse*, în „Marina”, buletin de informare, documentare și studii de filatelie tematică, anul XXXIV, nr. 66 - 67, ianuarie-decembrie 2011, pp. 9 - 11; Idem, *Podul peste Dunăre dintre Giurgiu și Ruse – „expresie strălucită a colaborării frățești între țările lagărului socialismului și al păcii”*, în „Marea Noastră”, serie nouă, anul XXV, nr. 4 (103), septembrie-decembrie 2015, pp. 29 - 34; Idem, *The Friendship Bridge – the steel bridge across the Danube in Romanian communist propaganda*, postat pe 27 iunie 2023 pe <https://friendshipbridge.substack.com>; Idem, *Podul Prieteniei – magistrala de oțel de peste Dunăre în propaganda comunistă*, în „Marea Noastră”, serie nouă, anul XXXIII, nr. 2 (133), mai-iunie 2023, pp. 31 - 39.

³ Astfel de denumiri ale unor obiective tehnice nu erau inedite în lagărul socialist, în anii '50. De exemplu, în anul 1955, un alt „Pod al Prieteniei”, doar de cale ferată, a fost construit între orașul cehoslovac Komarno și cel maghiar Komarnomo, iar în 1956, între Republica Socialistă Cehoslovacă și Uniunea Sovietică a fost construită o magistrală de cale ferată numită „Calea Prieteniei” (*Noi construcții feroviare*, în „Revista Căilor Ferate”, an III, nr. 5, p. 277).

un Institut de Proiectări de la Moscova, majoritatea tehnologiei și specialiștilor a provenit din Uniunea Sovietică, beneficiarii direcți erau România și Bulgaria, iar la construirea podului și-au adus aportul mai multe țări din lagărul democrațiilor populare.

Astfel, în presă au apărut o serie de consemnări referitoare la acordarea de diplome și distincții celor care au contribuit la realizarea podului. Pe 13 august 1954, mai mulți ingineri, tehnicieni și muncitori români au fost distinși cu ordine ale Republicii Populare Bulgare, la ambasada acestei țări de la București, pentru „contribuția deosebită adusă la construirea podului peste Dunăre Giurgiu-Ruse”. Ordinele au fost înmânate de chiar ambasadorul bulgar în România, Stoian Pavlov, în prezența membrilor ambasadei. La manifestare au mai participat Alexandru Samoilenco, ministru adjunct al Căilor Ferate, Dionisie Ionescu, directorul Protocolului din Ministerul Afacerilor Externe, I. Crișan, director ad-interim în Ministerul Afacerilor Externe etc., iar din partea celor care au fost decorați a luat cuvântul mecanicul Ion Șoptăreanu⁴.

O activitate similară s-a desfășurat la 16 august 1954, când ambasadorul României la Moscova, Ion Rab, a înmânat ordinele „Steaua Republicii Populare Române cls. I”, „Steaua Republicii Populare Române cls. II”, „Ordinul Muncii cls. I” și „Ordinul Muncii cls. II” unui grup de ingineri și tehnicieni sovietici, reprezentați de Alexei Grebovici Petrov, subliniindu-se, în discursurile ținute, că decorațiile menționate au fost acordate ca mulțumire „pentru înalta apreciere a muncii lor” și că podul de la Giurgiu-Ruse reprezintă „noua dovadă a prieteniei de nezdruccinat dintre Uniunea Sovietică și țările de democrație populară”⁵. Ca o continuare firească, la câteva zile mai târziu, pe 25 august 1954, podul de la Giurgiu a fost vizitat de o delegație guvernamentală sovietică, condusă de N. M. Șvernîk și G. I. Rudi, venită în România cu ocazia celei de-a zecea aniversări a zilei de 23 august, din partea oficialităților române fiind prezenți Gheorghe Apostol și Alexandru Moghioroș⁶.

Anul inaugurării podului a fost folosit de propaganda oficială pentru promovarea acestuia prin prisma descrierii imenselor concentrări de forțe care au dus la construirea sa. În două ample reportaje publicate în aceeași zi, pe primele pagini ale organelor oficiale de presă ale Partidului Muncitoresc

⁴ *Muncitori, tehnicieni și ingineri români, distinși cu ordine ale R. P. Bulgaria*, în „Scînteia tineretului”, an X, seria a II-a, nr. 1.649, sâmbătă, 14 august 1954, p. 1.

⁵ *Înmânarea de ordine ale R. P. R. unui grup de ingineri și tehnicieni sovietici*, în „Scînteia tineretului”, an X, seria a II-a, nr. 1.652, miercuri, 18 august 1954, p. 4.

⁶ *Vizite ale delegației sovietice*, în „Scînteia tineretului”, an X, seria a II-a, nr. 1.658, joi, 26 august 1954, p. 1.

Român⁷ și Uniunii Tineretului Muncitor⁸, se prezenta într-un stil aparte filmul construirii podului, efortul fantastic al celor care au participat la lucrări, calificarea la locul de muncă a sutelor de tineri veniți de la țară și perspectiva acestora de a contribui la dezvoltarea infrastructurii țării. În același registru, era descrisă dezvoltarea edilitară a orașelor Giurgiu și Ruse, prin construirea de blocuri de locuințe, cămine, creșe, magazine, policlinici, cluburi, terenuri de sport etc., insistându-se pe condițiile foarte bune de muncă și trai ale muncitorilor de pe imensul șantier de pe malul Dunării, inclusiv din perspectivă medicală și culturală.

Din perspectivă politică, cea mai sintetică și cuprinzătoare prezentare a Podului Prieteniei a fost făcută de inginerul Alexandru Lungu⁹, fostul director general al construcției podului peste Dunăre, într-un articol publicat cu ocazia Zilei Naționale a R. P. Bulgară a încercat o descriere a complexității lucrării, dar și aducerea de mulțumiri față de puterea protectoare sovietică. În material, acesta menționa: „Din primele zile ale anului 1952, constructorii podului peste Dunăre au avut de înfruntat natura vitregă – ploi și zăpezi, apele mari și rezezi ale Dunării. Dar toate aceste greutăți au fost învinse cu bărbăție. O trăsătură caracteristică a execuției podului a constituit-o mecanizarea, aplicată pentru prima dată în țara noastră la lucrări de acest gen într-o proporție atât de mare în toate compartimentele de muncă. Acest lucru a fost posibil datorită ajutorului permanent primit din partea marii Uniuni Sovietice, ajutor concretizat în livrări de utilaj de înaltă tehnicitate și în îndrumarea și sprijinul de zi cu zi, primit la locul de muncă, din partea specialiștilor sovietici. (...) Toți acești factori au dus la construirea podului într-un timp record: 2 ani și 3 luni, cu 7 luni înainte de termenul fixat”¹⁰.

În 19 iunie 1955, în principalul ziar al Uniunii Tineretului Muncitor, cu acoperire națională și distribuție în străinătate, a apărut articolul-reportaj aniversar „Podul prieteniei a împlinit un an”, în care se spunea că „reprezintă o mare înlesnire pentru dezvoltarea schimburilor economice și culturale între R. P. Română și R. P. Bulgară precum și a schimburilor cu alte țări”¹¹. În cadrul materialului, scris într-o formă aproape epopeică, erau evocate unele

⁷ V. Negru, I. Maricoiu, *Constructorii ai marelui pod*, în „Scînteia”, an XXIII, nr. 3.006, miercuri, 23 iunie 1954, p. 2.

⁸ L. Livadariu, M. Ionescu, *Magistrala de oțel*, în „Scînteia tineretului”, an X, seria a II-a, nr. 1.604, miercuri, 23 iunie 1954, p. 1.

⁹ Acesta a încetat din viață în aprilie 1972, la București, la două decenii după începerea construcției podului.

¹⁰ Alexandru Lungu, *Podul prieteniei*, în „Scînteia”, an XXIII, nr. 3.073, joi, 9 septembrie 1954, p. 2.

¹¹ M. Zonis, *Podul prieteniei a împlinit un an*, în „Scînteia tineretului”, an XI, seria a II-a, nr. 1.909, duminică, 19 iunie 1955, p. 1.

momente-cheie din perioada construirii, insistându-se asupra determinării constructorilor și a greutăților cu care aceștia s-au confruntat în perioada ridicării „celui mai mare pod din Europa”¹².

După aceste elemente mai mult sau mai puțin oficiale, propaganda de stat a început să promoveze Podul Prieteniei pe o linie pe care am putea-o numi „turism proletar”, în care principalii actori au fost fie direct sovieticii (în cea mai mare parte), fie reprezentanți ai României sau a unor țări socialiste, acțiunile acestora fiind raportate la o serie de evenimente oficiale, cu puternică încărcătură politică.

Astfel, la pe 3 iulie 1955, Podul Prieteniei a fost martorul predării ștafetei internaționale a celui de-al V-lea Festival mondial al tineretului și studenților, ce urma să se desfășoare la Varșovia, în Polonia. În prezența conducerii organizațiilor de tineret ale partidelor comuniste din cele două țări, delegația bulgară a predat celei române ștafeta, iar „cinstea de a purta primul pe pământul României ștafeta prieteniei a revenit tânărului Dumitru Cristea, absolvent al Școlii medii tehnice de mecanizare a agriculturii din Giurgiu, fruntaș în învățătură și sport”¹³.

Tot la începutul lunii iulie a aceluiași an, Podul Prieteniei s-a dovedit a fi locul perfect al joncțiunii delegațiilor femeilor din România și Bulgaria, care urmau să participe la București, la un mare miting în sprijinul Congresului Mondial al Mamelor, organizat la Laussane, Elveția. Delegația bulgară era formată din „34 de fruntașe în producție, intelectuale, mame cu mai mulți copii, în frunte cu secretara Comitetului Femeilor Democate, Țvetana Kiranova”¹⁴. Fiecare din aceste vizite viza și orașul Giurgiu, cele două delegații de femei întâlnindu-se cu giurgiuvenii și vizitând Spitalul orașenesc.

În august 1955, Podul Prieteniei a fost vizitat de două delegații străine, prezente în țară pentru aniversarea zilei de 23 august 1944: delegația guvernamentală a R. P. Albania, în frunte cu Rita Marko, secretar general al Comitetului Central al Partidului Muncii din Albania și delegația guvernamentală din R. P. Mongolă, condusă de Tegib, vicepreședintele Prezidiului Marelui Hural Popular, membrii ambelor delegații fiind

¹² *Ibidem*.

¹³ *Ștafeta internațională a Festivalului a sosit în țara noastră*, în „Scînteia”, an XXIV, nr. 3.327, marți, 5 iulie 1955, p. 1.

¹⁴ *Întâlnirea unor delegații de femei din R. P. Bulgaria și R. P. R.*, în „Scînteia”, an XXIV, nr. 3.325, sâmbătă, 2 iulie 1955, p. 1.

impresionați de realizarea tehnică a specialiștilor din țările de democrație populară, în primul rând a celor din România și Bulgaria¹⁵.

În data de 11 septembrie 1955, specialiștii sovietici din domeniul agriculturii S. S. Praksin, A. A. Berezovski, F. I. Dubkovețki și N. S. Korobkin, însoțiți de Virgil Gligor, ministrul adjunct al Agriculturii, au vizitat orașul și portul Giurgiu, dar și Podul Prieteniei¹⁶. După doar o săptămână, la 17 septembrie, podul a fost vizitat de André Langevin, vicepreședintele Asociației de prietenie Franța-România, prezent în țară la invitația Institutului Român pentru Relațiile Culturale cu Străinătatea¹⁷.

În același an, la 21 octombrie, în ultima zi a șederii lor în România, un grup de turiști sovietici format din muncitori, funcționari, ingineri și tehnicieni din mai multe unități economice ale Moscovei, dar și oameni de știință, artă și cultură, arhitecți sau ziariști au făcut o excursie în orașele Giurgiu – unde au fost primiți cu cântece și flori de populația orașului – și Ruse, prilej cu care au vizitat și Podul Prieteniei, unde au făcut o serie de fotografii, și au făcut apoi „o frumoasă excursie cu vaporul pe Dunăre”¹⁸.

Pe 2 mai 1956, Podul Prieteniei a fost vizitat de o delegație de lucrători din învățământ din Uniunea Sovietică, condusă de A. N. Malîșeva, locțiitor al ministrului Învățământului din R.S.F.S. Rusă, grupul oaspeților străini fiind însoțit de Tudor Bugnariu și Constantin Dinculescu, miniștri adjuncți ai ministrului Învățământului din România¹⁹. Peste doar o lună, la 4 iunie 1956, Podul Prieteniei a fost vizitat de A. I. Savoian, membru al Sovietului Suprem al U.R.S.S., care a fost însoțit de Alexandru Rogojinschi, deputat în Marea Adunare Națională. În același an, Otto Grotewohl, președintele Consiliului de Miniștri al Republicii Democrate Germane, alături de soția sa, și-a petrecut concediul de odihnă în România, printre obiectivele vizitate de cei doi fiind și Podul Prieteniei, la capătul unei călătorii pe Dunăre, între Galați și Giurgiu, pe nava „Nicolae Bălcescu”²⁰.

¹⁵ *Vizitele delegațiilor guvernamentale*, în „Munca”, an XI, nr. 2.440, joi, 25 august 1955, p. 6.

¹⁶ *Vizita delegației sovietice*, în „Scînteia tineretului”, an XI, seria a II-a, nr. 1.980, marți, 13 septembrie 1955, p. 2.

¹⁷ *Vizitele oaspeților străini în R. P. R.*, în „Munca”, an XI, nr. 2.461, duminică, 18 septembrie 1955, p. 3.

¹⁸ *Turiștii sovietici la Podul Prieteniei*, în „Scînteia tineretului”, an XI, seria a II-a, nr. 2.014, sâmbătă, 22 octombrie 1955, p. 3.

¹⁹ *Oaspeți sovietici la Podul Prieteniei*, în „Scînteia tineretului”, an XII, seria a II-a, nr. 2.178, vineri, 4 mai 1956, p. 3.

²⁰ *Vizita în R. P. R. a tovarășului Otto Grotewohl*, în „Scînteia tineretului”, an XII, seria a II-a, nr. 2.266, miercuri, 15 august 1956, p. 1.

Un eveniment oarecum inedit a avut loc în contextul sărbătoririi zilei de 8 martie din anul 1957, când pe Podul Prieteniei s-au întâlnit două delegații de femei din orașele Giurgiu și Ruse. Mesajul delegației femeilor din Giurgiu a fost adus la Podul Prieteniei de un grup de peste 90 de motocicliste și motocicliști, aflați în oraș cu ocazia desfășurării la Giurgiu a concursului de motociclism „Cupa 8 Martie”. Cu ocazia întâlnirii delegațiilor pe pod s-a făcut un schimb de cadouri și au luat cuvântul Dumitra Gheorghe, din partea delegației giurgiuvene, și Radka Gheceva, din partea femeilor din orașul Ruse, locația fiind văzută ca „un simbol al puternicei prietenii dintre popoarele român și bulgar”²¹.

Cu ocazia trecerii delegației guvernamentale române pe Podul Prieteniei, în contextul unei vizite de stat la Sofia de la sfârșitul lunii martie 1957, în presa vremii s-a menționat că „la Podul Prieteniei de peste Dunăre, o gardă militară a trupelor de grăniceri a dat onorul. Pe marile coloane ale podului flutură înfrățite steaguri tricolore românești și bulgare. Sub portretele tovarășilor Gheorghe Gheorghiu-Dej și Chivu Stoica, pe o pancartă mare se poate citi în limba română: *Bine ati venit, scumpi oaspeți!*”²². Cu aceeași ocazie, primarul orașului Ruse, Pencio Kubadinski, a ținut un discurs în care, pe linia apropierei dintre popoarele român și bulgar, a amintit și de marea realizare inginerească ce o reprezenta Podul Prieteniei, dar din perspectivă politică: „Drept simbol al acestei prietenii s-a construit podul de peste Dunăre. Acest pod este simbolul dorinței popoarelor noastre de a păși înainte, cu succese tot mai mari, mână în mână, umăr lângă umăr, împreună cu celelalte popoare iubitoare de pace, în frunte cu Marea Uniune Sovietică, pe drumul construirii socialismului!”²³.

În iulie 1957, cu ocazia celei de-a VI-a ediții a Festivalului Mondial al Tineretului și Studenților ce urma să se desfășoare la Moscova, Podul Prieteniei a fost din nou gazda festivității preluării ștafetei din partea delegației bulgare de către cicliști români: „Pe Podul Prieteniei, maestrul sportului Liubomir Zlatarski, purtătorul ștafetei, a parcurs ultimele sute de metri pe teritoriul R. P. Bulgaria. Apoi, tov. Gheorghe Kolcev, prim-secretar al Comitetului regional Ruse al Uniunii Tineretului Popular Dimitrovist, a predat ștafeta tov. Ion Mancu, prim-secretar al Comitetului U.T.M. al regiunii București”²⁴.

²¹ *Întâlnire prietenească între delegațiile de femei ale orașelor Giurgiu și Ruse*, în „Scînteia”, an XXVI, nr. 3.846, marți, 5 martie 1957, p. 4.

²² *Populația orașului Ruse a primit cu căldură pe oaspeții români*, în „Scînteia”, an XXVI, nr. 3.867, vineri, 29 martie 1957, p. 4.

²³ *Ibidem*.

²⁴ *Ștafeta Festivalului*, în „Scînteia”, an XXVI, nr. 3.953, marți, 9 iulie 1957, p. 3.

Data de 20 octombrie 1957 a reprezentat un moment aparte pentru locuitorii orașului Giurgiu, care a fost vizitat de N. V. Turbin, membru al Academiei R.S.F.S. Bieloruse și directorul Institutului de Biologie al R.S.F.S. Bieloruse, vizita acestuia fiind realizată în contextul desfășurării în România a Festivalului R.S.F.S. Bieloruse: „Duminică, încă din primele ore ale dimineții, sute de cetățeni din orașul Giurgiu s-au strâns pe străzile acestui frumos port dunărean. La sosirea oaspetelui, tovarășul Stancu Tudor, președintele Comitetului executiv al Sfatului popular orășenesc Giurgiu i-a urat bun sosit în numele locuitorilor orașului”²⁵. După o vizită la Casa pionierilor din oraș și la sala de festivități a cartierului de blocuri, „oaspetele sovietic a făcut o plimbare la Podul Prieteniei de peste Dunăre. Printre cei care l-au condus se aflau și muncitori care au contribuit la realizarea acestei impunătoare construcții. Ei au cunoscut îndeaproape pe specialiștii sovietici care au muncit alături de specialiștii români și bulgari la construcția acestui pod, s-au bucurat de aportul mașinilor sovietice de mare capacitate aici”²⁶. După acest moment, N. V. Turbin a vizitat și Fabrica de Zahăr din oraș, popasul său giurgiuvean fiind încheiat printr-o excursie cu vaporul pe Dunăre.

În anul 1965, în contextul desfășurării celui de-al IX-lea Congres al Partidului Comunist Român derulat în ultima decadă a lunii iulie, Podul Prieteniei a fost vizitat de o delegație a Partidului Comunist al Uniunii Sovietice.

Podul a mai fost vizitat în mai 1972, venind din Ruse și fără a ajunge în Giurgiu, de prim-secretarul Comitetului Central al Partidului Comunist Cubanez, Fidel Castro Ruz, în contextul vizitei acestuia în R. P. Bulgară.

În paralel, odată cu începerea dezvoltării *turismului intern*, Dunărea și Delta Dunării au început să fie din ce în ce mai mult promovate, Podul Prieteniei începând să fie unul din obiectivele turistice semnificative. Așa se face că în chiar anul inaugurării sale, în descrierea unei călătorii turistice cu avionul, de la Baia Mare la București, podul este amintit mai degrabă prin valoarea sa simbolică: „...și iată apărând în albul depărtării Bucureștiul. Departe, la orizont, călătorul știe că peste brâul albastru al Dunării s-a făcut podul de oțel și beton al prieteniei, una din realizările cele mai moderne ale tehnicii mondiale în domeniul construirii podurilor”²⁷.

În anul următor, într-un material de prezentare al O.N.T. Carpați se menționa că „în cadrul acordului încheiat cu INTURIST (organizația

²⁵ *Festivalul R. S. F. S. Bieloruse*, în „Scînteia tineretului”, an XII, seria a II-a, nr. 2.629, marți, 22 octombrie 1957, p. 1.

²⁶ *Ibidem*, p. 2.

²⁷ Ing. Gheorghe Ursu, *Călătorind prin patria noastră*, în „Știință și tehnică”, an VI, seria a II-a, nr. 3, august, 1954, p. 23.

sovietică de turism), peste 200 de turiști sovietici au vizitat până acum țara noastră. Oaspeții din Moscova, Leningrad, Kiev, Vilnius sau Chișinău au avut posibilitatea vizitării Capitalei noastre, monumentele din București, instituții științifice, uzine dar și alte realizări ale regimului de democrație populară, alături de pitoreasca vale a Prahovei, Orașul Stalin, Podul Prieteniei de la Giurgiu etc.”²⁸. Nu erau uitați nici cetățenii români, în vara anului 1957 amintindu-se că „Muncitori din întreprinderile din Brăila, împreună cu familiile lor au plecat să petreacă o zi de odihnă în Deltă, iar un grup numeros de cetățeni din București și Giurgiu au făcut o excursie pe cursul Dunării, vizitând și Podul Prieteniei”²⁹. De altfel, la unele dintre unitățile economice din București, precum Uzinele „Mao Tze Dun”, excursiile la Curtea de Argeș sau Podul Prieteniei de la Giurgiu erau mijloace săptămânale de recompensare a lucrătorilor fruntași în producție.

Ca o scurtă paranteză, merită menționat că în iulie 1957, Podul Prieteniei era promovat prin diverse alte metode: intermediul unui rebus publicat într-unul din ziarele centrale cu difuzare națională, intitulat sugestiv „Pe Dunăre”³⁰, dar și prin diferite reportaje sau emisiuni de radio și televiziune, inclusiv în limbile minorităților etnice. Spre exemplu, în data de 12 mai 1967, emisiunea *Pe meleagurile patriei – Podul Prieteniei*, a fost difuzată în limba maghiară, la studioul teritorial de radio Târgu Mureș.

Din 1959, Podul Prieteniei își câștigase deja locul pe lista obiectivelor O.N.T. Carpați, în cadrul unor circuite de 7 zile, pe anumite trasee cu mai multe ramificații, una dintre acestea legând orașul Giurgiu de Capitală: „Din București se va pleca cu autocarele spre Giurgiu, cu vizitarea Podului Prieteniei Româno-Bulgare”, scopul organizării turistice de la acel moment fiind acela de a „desfășura o largă acțiune educativă și instructivă în rândul tineretului, prin crearea posibilităților de cunoaștere a frumuseților patriei noastre, a locurilor de importanță istorică, a monumentelor arhitectonice și ale naturii”³¹.

Pe această linie, vizați erau elevii și studenții, astfel încât în toamna anului 1959 se menționa că 500 de studenți bucureșteni vizitaseră Muzeul

²⁸ *Din activitatea O.N.T. Carpați*, în „Sportul popular”, an XII, nr. 2.759, marți, 24 ianuarie 1956, p. 3.

²⁹ *Pe Dunăre, La Porțile de Fier, în Deltă*, în „Scînteia”, an XXVI, nr. 3.929, marți, 11 iunie 1957, p. 3.

³⁰ *Concurs de jocuri – rebus*, în „Scînteia tineretului”, an XII, seria a II-a, nr. 2.536, miercuri, 3 iulie 1957, p. 3.

³¹ E. Pitulescu, *Începe sezonul excursiilor...*, în „Scînteia tineretului”, an XV, seria a II-a, nr. 3.082, vineri, 10 aprilie 1959, p. 3.

Doftana și Podul Prieteniei, prin intermediul ONT Carpați³². În 1962, printr-un reportaj, este descrisă amănunțit o excursie școlară la Giurgiu: „...Gara Progresul din București. Trenul care pleacă în această dimineață spre Giurgiu are și pasageri mai puțin obișnuiți. Iată-i urcând în câteva vagoane împodobite cu ghirlande de brazi și flori. Pasagerii aceștia sunt elevi ai Școlii medii nr. 39. Sunt 109 elevi, însoțiți de cadrele didactice. Drumul până la Giurgiu a fost parcurs pe nesimțite. Acum, prietenii noștri sunt oaspeții portului. Îmbarcarea pe vasul „Retezat” se face repede, dar nu fără emoții, și mult așteptata plimbare pe luciul Danubiu începe. Căpitanul vasului parcă ar cunoaște dinainte dorințele oaspeților săi. Apropie tot mai mult vaporul de malul bulgăresc al fluviului, în așa fel încât, trecând pe lângă portul Ruse, pasagerii să-l poată vedea mai îndeaproape. Iată-i schimbând acum salutări prietenești cu cei din port. După plimbarea pe Dunăre, a urmat vizitarea Podului Prieteniei și a orașului Giurgiu. Profesorii au folosit prilejul de a aminti elevilor, de data aceasta la fața locului, o serie de lucruri învățate la școală în legătură cu Dunărea, cu orașul Giurgiu și Podul Prieteniei, în general cu această parte a țării”³³. Similar, în anul 1966, elevii înscriși la Centrul cultural-sportiv al elevilor din cadrul Casei de Cultură a Tineretului din raionul „Nicolae Bălcescu” au făcut „o minunată excursie la Giurgiu, unde au vizitat Podul Prieteniei, orașul și s-au plimbat cu vaporeșul pe Dunăre”³⁴.

De altfel, excursiile școlare au devenit constante până în anii '80, la Giurgiu venind școlari din toate regiunile țării pentru vizitarea podului, a portului și pentru efectuarea unor plimbări pe Dunăre, traseul urmat fiind în amonte de portul orașului, iar în aval rondoul făcându-se chiar sub Podul Prieteniei. Acestea au fost rărite și apoi sistate la mijlocul anilor '80, pe fondul reducerilor bugetare drastice în vederea plății datoriei externe de către România.

În anul următor, un articol de fond în ziarul Uniunii Tineretului Comunist făcea apel la factorii responsabili pentru dezvoltarea turismului pe Dunăre, indiferent de anotimp, dar cu precădere în perioada cuprinsă între lunile mai și octombrie-noiembrie. Autorul materialului susținea că pe fondul cerințelor populației României, îndeosebi a tinerilor, Dunărea nu este exploatată în mod justificat din punct de vedere turistic, reliefând inclusiv neajunsuri ale flotei turistice și de călători a României: „Cereri sunt! Chiar

³² *Excursii pentru studenți*, în „Scînteia tineretului”, an XV, seria a II-a, nr. 3.354, vineri, 30 octombrie 1959, p. 1.

³³ Gheorghe Șovu, *Frumoasă, bogată ești, patria mea. Jurnal de vacanță*, în „Scînteia tineretului”, an XVIII, seria a II-a, nr. 4.087, joi, 5 iulie 1962, p. 1.

³⁴ *Pagini lipsă dintr-o carte atractivă*, în „Scînteia tineretului”, an XXII, seria a II-a, nr. 5.344, duminică, 24 iulie 1966, p. 2.

foarte multe! Nu sunt vase! 11 vase de tip clasic (unele dintre ele centenare), 9 hidrobuze și două vase rapide cu aripi portante. Iată flota de pasagere! Până în 1975, primele vor fi casate. Hidrobuzele, datorită unor defecțiuni la motoare, nu pot fi folosite decât pe distanțe mici, ca să nu mai vorbim de proiectul după care au fost construite, obligând turiștii să călătorească în săli închise. În 1966, flota de călători a fost pentru NAVROM nerentabilă. Pentru turiști nesatisfăcătoare: între Gruia și Cernavodă, sector de peste 500 km, nu exista, în plin sezon estival, nici un mijloc de transport pe apă pentru un turist oarecare”³⁵. În același material se făceau mai multe propuneri de dinamizare a turismului pe Dunăre, un loc aparte ocupându-l orașul Giurgiu și al său Pod al Prieteniei: „Oltenița și Giurgiu, orașe situate la o aruncătură de... 60 km de Capitală, pot deveni oaze de recreere, odihnă și agrement pentru mulți bucureșteni. O noapte pe vas, o plimbare pe sub Podul Prieteniei, o zi de baie în Dunăre, un prânz pescăresc și cu vin de Greaca, pot concura neîndoielnic răcoarea și ozonul munților. Doar că inițiativa gospodărească, eforturi de inventivitate, pricepere și îndemânare pot și trebuie să pună în valoare una din cele mai mândre frumuseți ale patriei: Dunărea”³⁶.

La rândul său, **sportul**, încurajat și sprijinit de autoritățile regimului comunist la nivel de mase, a fost un alt vector de prezentare a Podului Prieteniei, în contextul derulării unor activități de gen.

În iunie 1955, echipele de gimnastică ale Bucureștiului au fost prezente în Bulgaria, iar drumul de întoarcere al acestora spre țară a fost relatat sub forma unui jurnal în care era evocat și Podul Prieteniei: „23 iunie – Reluăm de la Ruse drumul spre patrie, trecând Dunărea peste podul inaugurat cu un an în urmă. Impresionanta construcție de beton și oțel sugerează trăinicia prieteniei care leagă popoarele romîn și bulgar”³⁷. Peste doar un an, în iunie 1956, Podul Prieteniei era parte a etapei de concurs în cadrul celei de-a II ediții a „Cursei prieteniei româno-bulgare” la ciclism, ce urma a se desfășura pe ruta orașelor Ruse-Giurgiu-București³⁸.

Podul peste Dunăre dintre Giurgiu și Ruse a fost martorul unui eveniment deosebit de important din lumea sportului, respectiv intrarea în România a flăcării olimpice, aprinsă, conform tradiției, la Olympia, în Grecia, în drumul acesteia către Moscova, gazda Jocurilor Olimpice de vară din anul

³⁵ Viorica Diaconescu, *Dunărea, o magistrală turistică*, în „Scînteia tineretului”, an XXIII, seria a II-a, nr. 5.781, vineri, 22 decembrie 1967, p. 1.

³⁶ *Ibidem*, p. 2.

³⁷ *Echipele de gimnastică ale Bucureștiului în R. P. Bulgară (II)*, în „Sportul popular”, an XI, nr. 2.645, marți, 28 iunie 1955, p. 3.

³⁸ *Traversând podul de peste Dunăre, 40 de cicliști bulgari și romîni se vor întrece într-o cursă ce devine tradițională*, în „Scînteia tineretului”, an XII, seria a II-a, nr. 2.187, marți, 15 mai 1956, p. 4.

1980. Astfel, la 1 iulie, „la ora 10, la Giurgiu, pe Podul Prieteniei, într-o frumoasă ceremonie sportivă, ștafeta flăcării olimpice a fost înmănată de Iordanka Hristova, purtătoarea ultimului schimb pe teritoriul Bulgariei vecine și prietene lui Dumitru Pârvolescu, maestru emerit al sportului, campion olimpic la Roma, în drumul ei spre Moscova, dar după un popas la București”³⁹. O acțiune similară avusese loc și în 13 august 1972, când flacăra olimpică ce a ajuns la München a trecut tot pe Podul Prieteniei, venind de la sud de Dunăre⁴⁰. Înainte de primirea ștafetei olimpice, grupe de pionieri români și bulgari au încins, chiar pe pod, hore ale prieteniei româno-bulgare⁴¹.

La 25 aprilie 1985, pe Podul Prieteniei a avut loc și festivitatea prilejuită de sosirea în România a participanților la Raliul automobilistic internațional „Victoria 40”, organizat în cinstea celei de-a 40-a aniversări a sfârșitului celui de Al Doilea Război Mondial, la manifestare participând reprezentanți ai mai multor țări europene și asiatice, în marea lor majoritate din lagărul socialist⁴².

Începând cu anul 1954, anul inaugurării sale, Podul Prieteniei a reprezentat un puternic simbol al regimului politic din România, acesta fiind promovat asiduu, prin diferite mijloace, modalități și contexte. Fiind un simbol al posibilităților tehnice românești, podul a avut și are o reală importanță economică și strategică, dar propaganda oficială l-a exploatat aproape din toate sensurile, începând de la știri politice până la sport și turism.

Vizitele oamenilor muncii, ale elevilor și studenților, dar și a unor numeroase delegații oficiale străine sau de turiști străini aveau ca scop demonstrarea stabilității regimului politic din România și puterea acestuia de a transforma și moderniza țara, dar și câștigarea adeziunii maselor față de regim.

Pe măsura trecerii anilor și înmulțirii unor obiective simbolice similare, Podul Prieteniei și-a pierdut treptat din valoarea propagandistică, fără ca aceasta să dispară. Importanța acestuia a rămas și astăzi, ca și la data inaugurării, el reprezentând una din cele mai importante verigi de legătură între Europa Centrală și Răsăriteană și Peninsula Balcanică și Asia, dar mai ales între România și Bulgaria și popoarele acestor țări.

³⁹ *Flacăra olimpică pe teritoriul României!*, în „Scînteia tineretului”, an XXVI, seria a II-a, nr. 9.674, miercuri, 2 iulie 1980, p. 3.

⁴⁰ *A fost fixat traseul flăcării olimpice pe teritoriul României*, în „Sportul popular”, an XXVIII, nr. 7.084, marți, 13 iunie 1972, p. 1.

⁴¹ *Podul Prieteniei, poartă de intrare a flăcării olimpice*, în „Sportul popular”, an XXVIII, nr. 7.144, sâmbătă, 12 august 1972, p. 1.

⁴² *Raliul automobilistic internațional „Victoria 40”*, în „Scînteia tineretului”, an XLI, seria a II-a, nr. 11.168, vineri, 26 aprilie 1985, p. 3.

FRIENDSHIP BRIDGE – ACHIEVEMENT AND PROPAGANDA

-abstract-

Key Words: Friendship Bridge, propaganda, communism, Giurgiu, Ruse.

In his book *Communist Propaganda in Romania (1948-1953)*, a milestone work for the Romanian historiography, historian Eugen Denize pointed out that the general objective of the communist propaganda was to consolidate the political power of the new regime. Its specific objectives in Romania were constituted after two Soviet concepts: cultural revolution and the creation of the New Man. The aim: winning the hearts of the masses for the new regime. A fine example in this regard was the Friendship Bridge, across the Danube, between Giurgiu and Ruse. Romanian political leadership started promoting its value in the second half of the XX'th Century, but it remained only an idea until 1952. This was the year when the new power in Bucharest and in Sofia decided to put it into practice, with significant help from their overlord- the Soviet Union.