

CANALUL CU NUME DE ÎMPĂRAT

Dr. Marian BOZA*

Când se deschide o discuție despre canalele maritime importante, aproape mereu, primele nume vehiculate sunt Suez și Panama. Pe bună dreptate, acestea două unesc oceane și continente, scurtează distanțe enorme, sunt tranzitate cantități enorme de marfă, dar nu sunt singurele pe harta mapamondului. Povestea care urmează este tot despre un canal maritim, puțin mai mic, dar care este la fel de frumoasă și captivantă cum sunt și cele despre canalele construite în 1869 și 1914.



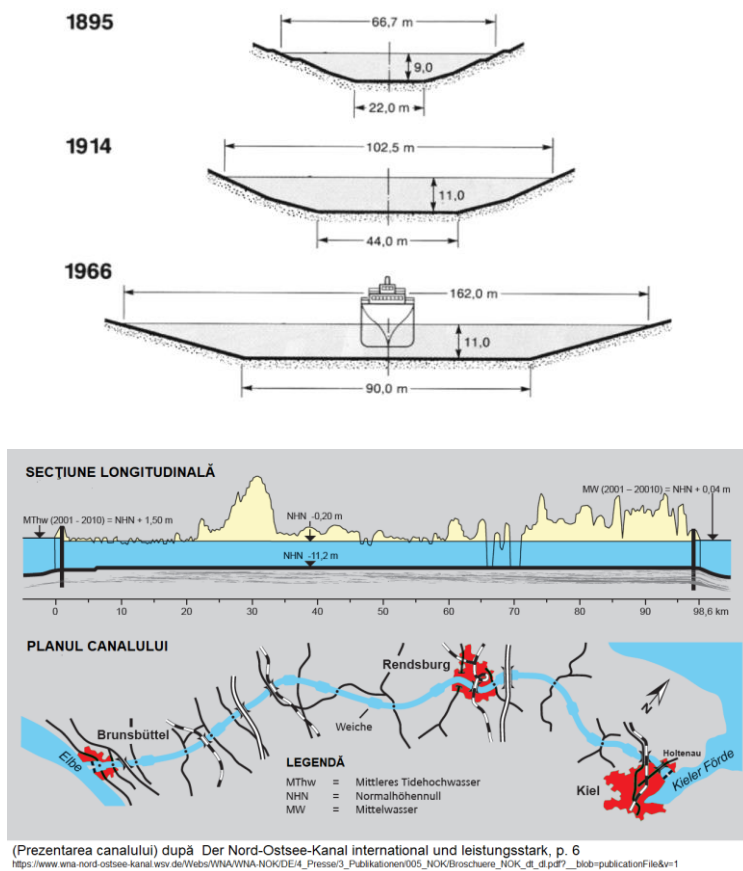
(Hartă cu dispunerea canalului în sudul peninsulei Jutlanda) după Der Nord-Ostsee-Kanal, international und leistungsstark, p. 5
https://www.wna-nord-ostsee-kanal.wsv.de/Webs/WNA/WNA-NOK/DE/4_Presse/3_Publikationen/005_NOK/Broschuer_NOK_dt_dl.pdf?__blob=publicationFile&v=1

Canalul Kiel este folosit de aproximativ același număr de nave ca și Canalele Panama și Suez luate împreună, dar gestionează un tonaj semnificativ mai mic de marfă; 43.378 nave care transportă 99,78 milioane de tone de marfă au trecut prin Canalul Kiel în 2007. În comparație, în același an, 14.721 de nave transportând 208,2 milioane de tone de marfă, au trecut prin Canalul Panama și 20.384 de nave transportând 848,2 milioane de tone de marfă, au trecut prin Canalul Suez¹.

* Școala Militară de Maiștri Militari a Forțelor Navale „Amiral Ion Murgescu”.

¹ Nadine Heitmann, Katrin Rehdanz, Ulrich Schmidt, „Determining Optimal Transit Charges: The Kiel Canal in Germany”, în *Kiel Working Paper*, No. 1741, November 2011, p. 2, în https://www.ifw-kiel.de/fileadmin/Dateiverwaltung/IfW-Publications/Katrin_Rehdanz/determining-optimal-transit-charges-the-kiel-canal-in-germany/kwp-1741.pdf, accesat la 17 aprilie 2023.

În anii următori deschiderii, 1895, numărul și dimensiunea navelor au continuat să crească, iar volumul de trafic a crescut astfel considerabil, cu 66%, sau de la 19.960 la 33.158 nave, în perioada 1896 - 1906. Prin urmare, în ultimele decenii canalul a fost lărgit și adâncit de mai multe ori; după lucrările de lărgire ce au avut loc între 1907 și 1914 au urmat cele din perioada 1965 - 2000. Cea mai recentă lucrare de construcție de lărgire și adâncirea canalului și construirea unei noi ecluze a început în 2010.



Costul inițial al construcției canalului a fost de 7.647.000 £; dacă la aceasta se adaugă și costul îmbunătățirilor finalizate în 1914, și anume 11.421.000 de £, costul total este de 19.068.000 de £. Cheltuielile de construcție pe milă, adică 125.300 £, au fost mult mai reduse decât cele

înregistrate la oricare dintre celelalte canale mari. Canalul Suez a costat 245.785 £ pe milă, iar Manchester Ship Canal 516.547 £ pe milă².

Spre deosebire de predecesorul său, Canalul Eider, Canalul Kiel este o cale navigabilă inovatoare fără diferențe de nivel. Prin urmare, ecluzele de la ambele capete la Brunsbüttel și Kiel-Holtenau au fost necesare doar pentru a compensa variațiile nivelului apei. Următoarele traversări au fost construite:

- câte un pod rutier și un pod feroviar la Grünental și Levensau,
- două poduri feroviare și un pod basculant rutier la Rendsburg,
- un pod basculant feroviar la Kudensee și
- un pod plutitor din pontoane la Kiel-Holtenau
- precum și 16 feriboturi cu cablu acționate manual.

După o perioadă de construcție de 8 ani și costuri de cca. 156 milioane mărci aur (care au fost la nivelul investiției planificate și din care în jur de 11 milioane de mărci au reprezentat achiziția terenului³ și 50 milioane mărci au reprezentat costurile pentru ecluze, porturi și terasamente⁴) canalul a fost deschis oficial de împăratul Wilhelm al II-lea la 20 iunie 1895.

Costul festivităților venea suplimentar, acesta a fost estimat la 1,7 milioane de mărci, a fost puternic criticat de social-democrați⁵.

Spre surprinderea oaspeților invitați, canalul a fost botezat „Kaiser-Wilhelm-Kanal”; numele german intenționat inițial „Nord-Ostsee-Kanal – NOK” a fost adoptat abia în 1948. Deja după primii zece ani de funcționare – la acel moment dimensiunile maxime acceptate ale unei navei erau cu o lungime de până la 135 m, o lățime de până la 20 m și un pescaj de până la 8

² *The Kiel canal and Heligoland*, HANDBOOKS PREPARED UNDER THE DIRECTION OF THE HISTORICAL.

SECTION OF THE FOREIGN OFFICE.--No. 41, Published by H.M. Stationery Office, London, 1920, p. 5, în <https://www.loc.gov/resource/gdclcn.a22000900/?st=pdf>, accesat la 12 aprilie 2023.

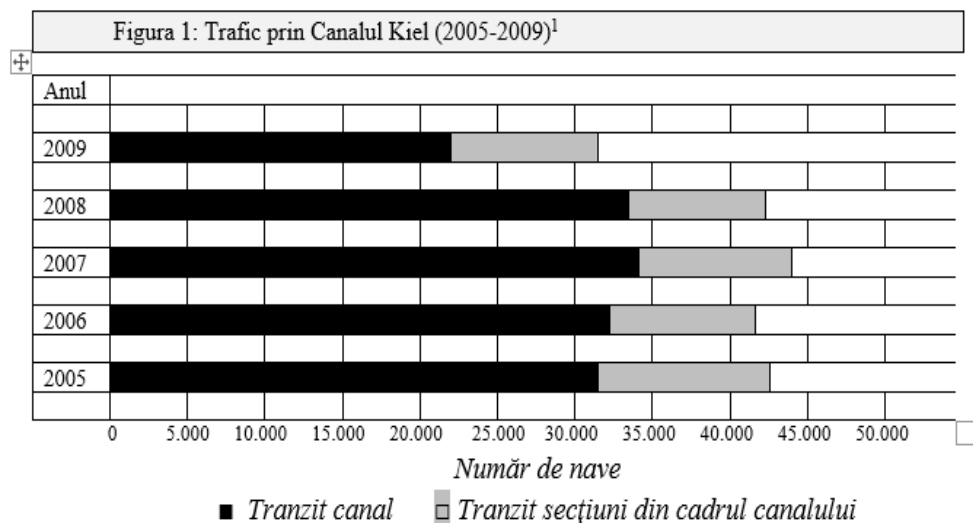
³ Peter Olsson, 1895 – 1995. *Einhundert Jahre NORD-OSTSEE-KANAL*, p. 5, în <https://heiner-jennes.de/Heimatismuseum/NOK/gesamttext-neu3.pdf>, accesat la 17 mai 2023

⁴ Gerd Peters, *Der Nord-Ostsee-Kanal*, Koehler, Hambourg, 1995, p. 34.

⁵ *Ibidem*.

m – canalul s-a dovedit a fi prea mic și timpul de trecere de 13 ore prea lung⁶.

Între 1907 și 1914, prima adâncire și lărgire a fundului canalului a necesitat aproximativ 242 milioane mărci aur (suma este identică cu cea prezentată mai sus în lire sterline, *n.a.*) și, prin urmare, a depășit costul canalului inițial de departe. Totuși, acest lucru a dus la o reducere a timpului de trecere de la 13 la 10 ore⁷. Traficul naval a crescut progresiv și în anii 1960 a fost lansat un al doilea proiect de extindere pentru a permite tranzitul mai multor nave. Noul proiect a costat cam 600 milioane de euro. Din cei 98,6 km ai canalului, 88 de km au fost lărgiți și consolidați pentru a preveni eroziunea malurilor care are o importanță deosebită în partea vestică a canalului. Restul kilometrilor înguști au fost lărgiți în 2001⁸. Timpul mediu de tranzit este acum de 7 până la 8 ore, inclusiv trecerea prin ecluze. Viteza maximă autorizată este de aproximativ 8,1 noduri. Noile ecluze la fiecare capăt are următoarele dimensiuni utile: 310 m lungime, 42 m lățime și pescaj de 9,5 m. Ecluzele vechi sunt mai mici: 125 m lungime, 22 m lățime, pescaj admisibil la Brunsbüttel de 6 m și 7 m la Kiel-Holtenau. Pilotajul este obligatoriu. Dimensiunile maxime ale navelor care pătrund în canal sunt 235 m lungime, 32,5 m lățime și 9,5 m pescaj⁹.



¹ Jacques Marcadon, „Géoeconomie des détroits danois”, în *Cahiers de géographie du Québec*, Volume 48, numéro 135, décembre 2004, p. 296, în <https://www.erudit.org/fr/revues/cgq/2004-v48-n135-cgq996/011794ar.pdf>, accesat la 16 august 2023.

Ambarcațiunile mici sunt omise, deși ponderea lor în traficul total nu este de neglijat. De exemplu, în 2008, la o medie de 117 nave comerciale și fără marfă avem și aproximativ 43 de ambarcațiuni mici care utilizau canalul pe zi.

Motivația pentru construirea unei căi navigabile artificiale între Marea Nordului și Marea Baltică poate fi explicată prin scurtarea distanței și economiile de timp rezultate. În consecință, transportul mărfurilor perisabile a devenit posibil. În zilele noastre, economiile de combustibil și reducerea emisiilor de CO₂ care rezultă, prezintă un stimulent egal. Pe de altă parte, în secolul al XIX-lea trecerea maritimă din jurul Iutlandei era considerată deosebit de predispusă la accidente și dezastre. De exemplu, Jammerbucht („Gulful Mizeriei”) din nord-vestul Danemarcei își datorează numele urmare a acestei realități.

Deja în secolul al VII-lea, au fost făcute primele planuri de conectare a așezării Haithabu a vikingilor din fiordul Schlei cu Marea Nordului printr-un canal. Aceste planuri, însă, nu au fost realizate. În 1784, canalul Schleswig-Holstein (din 1853: „Canalul Eider”) a fost oficial inaugurat. Canalul cu o lungime de 43 km fusese comandat de regele danez Christian VII și s-a alăturat Kielului la Marea Baltică cu râul Eider. Se potrivește cu porțiunea de est a prezentului canal. În jurul anului 1850, Canalul Eider cu o lățime de 18 m și o adâncime de 3,45 m nu mai putea satisface cerințele unui trafic maritim în creștere. Timpul de călătorie de 3 până la 4 zile necesar pentru transportarea bărcilor cu cai într-o călătorie de 180 km între Kiel (Marea Baltică) și Tönning (Marea Nordului) a devenit din ce în ce mai neeconomică.

Au fost luate în considerare tot mai multe aspecte militare în legătură cu canalul: primele planuri pentru un nou canal au fost comandate de Bismarck în 1864. Flota germană trebuia să fie capabilă să-și schimbe locația din Marea Baltică în Marea Nordului fără să „trebuiească să treacă pe sub tunurile daneze”. Cu toate acestea, în 1873, aceste planuri au căzut din cauza opoziției generalilor Moltke și von Roon care au preferat forțe navale separate atât în Marea Nordului, cât și în Marea Baltică. Mai mult, problema cu cine ar fi susținut costurile nu a putut fi rezolvată.

În 1878, datorită unei inițiative a armatorului din Hamburg Dahlström și a inginerului Boden de la căile navigabile au fost efectuate investigații pentru un traseu optimizat al canalului. Pana la urmă, aceste

investigații au dus la adoptarea „legii Bismarck pentru construcția canalului” în 1886. Acest lucru a eliberat drumul către construirea canalului: la 3 iunie 1887, inaugurarea construcției canalului a fost realizată de împăratul Wilhelm I la Kiel-Holtenau, când declara ridicarea lui „în onoarea Germaniei Unite, pentru creșterea bunăstării sale, și ca un semn al puterii și forței sale”¹⁰. Până la 8.900 de muncitori au fost angajați în timpul construcției celor mai mari lucrări de construcții civile din acea vreme. Pentru construcția canalului au fost dezvoltate drăgile cu cupe și un sistem de cale ferată pentru a permite lucrări globale de terasare de cca. 80 de milioane m³¹¹.

Cei 8.900 de muncitori veneau din Germania, Spania, Polonia, Italia, Danemarca, Austria și Rusia. Vârsta minimă a fost 17 ani, deși muncitorii mai tineri îi puteau însoți pe tații lor. Tratamentul muncitorilor a fost excepțional și asigurat la zi și a inclus locuințe în tabere organizate de ofițeri militari în mai multe locații din apropierea canalului. De asemenea, au fost furnizate hrană, îngrijire medicală, facilități sanitare și serviciu religios. Toți lucrătorii au mese zilnice - pregătite conform reglementărilor stricte care permit o nutriție optimă. Acest regim de sănătate previne apariția bolilor și aproape sigur a menținut forța de muncă în stare bună, mai ales când în orașul Hamburg din apropiere, un focar sever de holeră în 1892 a dus la aproximativ 8600 de decese. Boala s-a răspândit și printre lucrătorii de la canal, dar datorită tratamentului adecvat, doar trei au murit de holeră¹².

Între 1887 și 1895, mii de muncitori și sute de mașini au săpat un șanț de circa 100 de kilometri lungime, 9 metri adâncime și 65 de metri lățime prin Schleswig-Holstein. Elementele sfidătoare ale construcției Canalului Kiel au fost: (1) pământ, apă și noroi, care nu puteau fi înlănțuite decât prin depășirea unor mari dificultăți tehnice; (2) mașinile și instalațiile, care au fascinat publicul ca un fel de monștri și cu miracole sfidând provocările naturii; și (3) forța de muncă potențial sfidătoare, care era controlată de o politică socială patriarhală larg lăudată. Aici era mai mult decât construcția unei căi navigabile¹³. Ei au fost cei care în acel moment au

¹⁰ *The Kiel canal and Heligoland*, ... London, 1920, p. 5.

¹¹ Jörg Brockmann, Anne Heeling, Martin Pohl, Klemens Uliczka, *op. cit.*, pp. 318 – 319.

¹² Stephan Gollasch, Bella S. Galil and Andrew N. Cohen, *op. cit.*, pp. 17 – 18.

¹³ Eike-Christian Heine, „Die aufsässigen Elemente. Herausforderungen, Technik und Arbeiter beim Bau des Nord-Ostsee-Kanals”, în *Technikgeschichte*, Bd. 81 (2014) H. 4, p. 305 în https://www.nomos-elibrary.de/10.5771/0040-117X-2014-4-305.pdf?download_full_pdf=1, accesat la 12 martie 2023.

dislocat 52 milioane m³ de sol pentru denumirea contemporană de „Munca gigant”¹⁴.

Șantierul de construcție al Canalului Kiel (1886 - 1895), inclusiv cel legat de extindere (1907–1914) este în multe privințe tipic celui european de realizare a infrastructurii de transport în secolul al XIX-lea. Caracteristic acestei perioade a fost tipul de traseu „lung și subțire” construit în afara orașelor, lucru care a cauzat probleme similare în obținerea și adăpostirea forței de muncă și transportul de materiale. Canale, drumuri sau liniile de cale ferată sunt unite până astăzi prin nevoia de evitare a pantelor și evitarea pe cât posibil a curbilor ascuțite. Pe lângă tuneluri și poduri, se întâmplă adesea că sunt necesare taieri adanci și baraje înalte, iar realizarea traseului trebuie să fie cât mai plană. Sute de mii de muncitori au lucrat în acest scop în secolul al XIX-lea eliminând cantități uriașe de pământ cu lopețile. Constatarea că în 1875 în Imperiul German erau 521.000 de oameni pe șantierele de construcții de infrastructură ne arată că sunt angajați mai mulți muncitori aici decât în industria cărbunelui și a oțelului¹⁵.

În februarie 1890 avem o imagine detaliată a efortului tehnologic angrenat în acest șantier, efort care va crește în mod natural. Următoarele elemente sunt active pe Canalul Kiel: 6.300 de muncitori, 24 excavatoare uscate germane și 4 olandeze, 18 drăgi germane și 7 olandeze, 10 șalupe cu aburi, 57 șleपुरi, 12 pompe de abur pentru desecare, 790 de locomotive și 3.012 vagoane de transport pământ. Trenurile care circulă pentru a transporta pământul dislocat au în jur de 170 km lungime de cale ferată disponibilă. Cu excepția dispozitivelor menționate mai sus, Comisia Imperială a Canalului deținea 2 drăgi mari, 5 barje cu aburi și mai multe șalupe cu aburi pentru uz privat¹⁶.

Cele mai multe păreri converg către ideea că acest canal „a fost construit de Germania, pe teritoriul său, în scopuri pur strategice, în vederea asigurării trecerii flotei sale militare, într-un timp foarte scurt, din Marea Nordului în Marea Baltică și invers, evitându-se ocolirea strâmtorilor daneze (Beltul Mare și Beltul Mic)”¹⁷.

Contemporanii români aveau aceeași convingere: „După părerea oamenilor speciali, noul canal care leagă orașele Kiel și Hamburg, canal

¹⁴ *Ibidem*, p. 306.

¹⁵ *Ibidem*, p. 307.

¹⁶ *Ibidem*, p. 310.

¹⁷ Constantin Manea, Marian Moșneagu, *Dreptul Mării în timp de pace și război*, Editura Mica Valahie, București, 2011, pp. 147 - 148.

lung de aproape 100 de kilometri, larg de 22 de metri adânc de 9, n'are aproape nici o valoare comercială. Valoarea lui e curat militară”¹⁸.

În februarie 1895 împăratul Wilhelm II promovase ideea unei politici externe viguroase bazate pe puternica flotă germană, al cărei punct de referință era puterea flotei franco-rusă. Pe acest fond, inaugurarea canalului Kaiser Wilhelm în vara anului 1895 părea, în ochii împăratului, să ofere o ocazie binevenită pentru a combina o întâlnire a monarhilor cu un spectacol naval care să demonstreze puterea Germaniei. Toate puterile europene au primit invitații, inclusiv Franța, care a plasat diplomația franceză într-o situație dificilă față de Germania precum și față de noul aliat, Rusia. La inaugurarea canalului Kiel în iunie 1895, interesul Franței era să-și asigure legătura cu Rusia menținând totodată o relație de prietenie, dar distanțată cu Germania¹⁹.

Posibilitatea ca navele franceze să participe la inaugurare a dus la apariția unui răspuns divizat. Acelor proteste ale *Ligii Patrioților*, de exemplu, li s-a alăturat o respingere vehementă a unei părți a presei franceze, ale cărei titluri erau sugestive: „Degradare totală”, și „Rușine”. *L'Autorité*, ca exemplu, a comentat: „Dezmembrarea teritoriului nu este nimic în comparație cu dezmembrarea onoarei”. Iar *L'Intransigeant* a speculat că marinarii francezi vor trebui să asiste când ambasadorul francez la Berlin Herbert se va înclina în fața lui Wilhelm al II-lea în Kiel. *Le Figaro*, în schimb, a pledat pentru liniște, în timp ce *Le Temps* a subliniat că la fel cum Franța a acreditat reprezentanți oficiali la diverse puteri, a acceptat și a returnat plăcerile reciproce dictate de „savoir-vivre international” în timp de pace.

Obligațiile impuse de etichetă și un comportament corect nu au nimic în comun cu chestiunile inimii și patriotismul francez nu a împiedicat niciodată manifestarea obișnuită a convențiilor dintre țările civilizate²⁰.

Despre activitățile deschiderii oficiale a canalului aflăm și din memoriile viitorului amiral german Erich Raeder, pe atunci proaspăt cadet de marina. „Încă din primăvară au început să sosească navele străine, care

¹⁸ Interim, „Canalul de la Kiel”, în *Adevărul*, Anul VIII, No. 2226, Marți, 13 iunie 1895, EDIȚIA A TREIA, p. 1.

¹⁹ Verena Steller, „The Power of Protocol: On the Mechanisms of Symbolic Action in Diplomacy in Franco-German Relations, 1871-1914” în M. Mösslang, T. Riotte (Eds.), *The Diplomats' World: A Cultural History of Diplomacy, 1815-1914*, The German Historical Institute and Oxford University Press, London, 2008, p. 218.

²⁰ *Ibidem*, p. 219.

erau salutate cu mare ceremonial de navele de luptă germane risipite pe toată întinderea portului Kiel. Cel mai departe se aflau navele școală cu vele, iar *SMS Gneisenau* era plasată la capătul cel mai îndepărtat, la farul de la Friedrichsort. Misiunea noastră consta în a saluta sosirea fiecărei nave străine prin intonarea imnului ei național de către fanfara navei noastre”²¹.

Nava de pasageri de 7.131 tone *Palatia* de la HAPAG făcuse deja o probă prin canal pe 5 iunie²².

William II a prezidat această deschidere înconjurat de elita navală, industrială și politică germană, de unde nu putea lipsi noul cancelar, prințul Chlodwig zu Hohenlohe-Schillingsfürst, numit în octombrie în anul trecut. Spectatorii au asistat cea mai mare trecere în revistă a unei flote internațională de la diferitele comemorări ale lui Columb din anul 1892. Până la urmă, erau așteptate 53 de nave de război străine, iar Marina Imperială a participat oficial cu 41 de nave²³. Navele de luptă germane includeau 4 cuirasate din clasa *Brandenburg*, 4 „sortie corvettes” și 4 nave din clasa *Siegfred*. Marea Britanie a trimis cea mai mare grupare navală, 10 nave de luptă, condusă de *Royal Sovereign* și alte nave identice de 14.500 tone. Italia a trimis 9 nave, incluzând *Sardinia* de 13.900 tone, iar Austro-Ungaria și SUA au trimis câte 4 nave fiecare. Reflectând perfect relațiile existente între Germania, Franța și Rusia, ultimele două au trimis câte 3 nave de luptă fiecare. Dimensiunea unora dintre navele de război străine a făcut ca marina germană să pară modestă în comparație²⁴.

Trebuie să menționăm participarea românească la această manifestare navală cu o participare internațională, alături de bastimente aparținând unor mari flote militare.

Printr-un raport adresat regelui Carol I, ministrul de Război a propus ca Marina Militară să fie reprezentată de crucișătorul „Elisabeta” și bricul „Mircea”. Astfel, la propunerea ministrului de Război, generalul Constantin Poenaru, regele Carol I a aprobat, prin înaltul Decret nr. 885 din 25 februarie 1895, ca, pe timpul marșului, funcția de comandant superior al crucișătorului și al bricului să fie atribuită colonelului Vasile Urseanu, „având în același timp comanda directă a crucișătorului <<Elisabeta>>,”

²¹ Erich Raeder, *Memorii*, Editura Miidecărți, Bragadiru, 2020, p. 23.

²² Gerd Peters, *op. cit.*, p. 34.

²³ *Ibidem*, p. 35.

²⁴ Lawrence Sondhaus, *Preparing for Weltpolitik: German sea power before the Tirpitz era*, Naval Institute Press, Annapolis, 1997, pp. 199 - 200.

funcție pe care trebuia s-o preia pe 15 martie 1895. Ca secund al navei a fost numit maiorul Constantin Mănescu, rol preluat pe 1 martie²⁵.

Evenimentul, așa cum a sperat împăratul german, a avut un răsunet în toată lumea, cum putem observa în presa internațională.

Așa aflăm din *Le Figaro* că împăratul Wilhelm II „la ora 3.45 dimineața, *Hohenzollern* (iahtul imperial) a trecut de ecluza din vest, de la Brunsbüttel, fiind salutat, în ciuda orei matinale, de asociații de veterani, de școlari și de o mulțime considerabilă care striga urale... La ora 4 a rupt panglica care bloca intrarea și a intrat în canal”. Era însoțit de o numeroasă flotilă germană, dar și de câte-o navă militară a 10 țări participante, printre care și bricul românesc *Mircea*²⁶. Grupul de 24 de nave care a efectuat trecerea arăta impresionant pentru vremurilor respective²⁷.



În articol este prezentată fiecare navă miliară cu care participau Franța, Germania, Anglia, Italia, Rusia, Statele Unite, Austro-Ungaria și Spania, iar la subtitlul „Marinele mici”, pe lângă Danemarca, Suedia,

²⁵ Marian Moșneagu, *Crucișătorul „Elisabeta” în campanie*, Editura Militară. București, 2012, pp. 43 - 44.

²⁶ Maurice Loir, „Le Fêtes de Kiel et de Hambourg”, *Le Figaro*, Vendredi 21 Juin 1895, 41^e Année, 3^e Série, No 172, p.1, cf., *New York Tribune*, V^{OL}. LX, N^o 17750, FRIDAY, 21 JUNE, 1895, p. 1, în <https://www.loc.gov/item/sn83030214/?st=calendar&year=1895>, accesat la 12 mai 2023.

²⁷ Stephan Gollasch, Bella S. Galil and Andrew N. Cohen, *Op. cit.*, p. 23 (fotografia cu convoiul).

Norvegia, Olanda, Turcia și Portugalia, apare și România cu două nave²⁸. Tot aici sunt și date pentru cei amatori de statistică, 89 de nave militare în total ca participante la festivități cu 24.300 de ofițeri și mateloți, un număr impresionant pentru populația orașului Kiel, care număra 70.000 de locuitori.

Nu au lipsit nici reprezentările presei umoristice în prezentarea festivităților, așa cum este publicația *Rire*²⁹:



Figure 23 : « Russie et France à Kiel », *Kikeriki*, Vienne, 6 juillet 1895, publié dans *Le Rire*.

În aceeași zi în care se sărbătorea deschiderea oficială, „din ordinul împăratului, toate corăbiile de resbel să salute la amiază cu 21 de tunuri a 58-a aniversare a domniei reginei Engliterei. S’a cântat imnul englez pe toate corăbiile și s’a înălțat pavilionul englez”³⁰.

²⁸ *Ibidem*.

²⁹ Méryl Thiébaux, *Les animaux dans les dessins de presse du Rire en temps de paix (1894-1913) : une représentation originale des événements politiques à l’époque contemporaine*, Mémoire de Master 2 recherche en histoire contemporaine, UNIVERSITÉ DE POITIERS, 2016, p. 62, în https://www.academia.edu/33038237/M%C3%A9moire_de_Master_2_Les_animaux_dans_les_dessins_de_presse_du_Rire_en_temps_de_paix_1894_1913_une_repr%C3%A9sentation_originale_des_%C3%A9v%C3%A9nements_politiques_%C3%A0_l_%C3%A9poque_contemporaine_, accesat la 16 mai 2023.

³⁰ *Lupta*, Anul XII, No. 2594, EDIȚIA A DOUA, Sâmbătă, 10 iunie 1895, p. 2 (este data potrivit calendarului iulian, n.a.); c.f. *Voința Națională*, Anul XII, No. 3159, Sâmbătă, 10 (22) iunie 1895, p. 1.

Se pare că festivitățile au avut parte și de incidente, așa cum împăratul Wilhelm II îi reproșa într-o scrisoare din 10 iulie 1895 vărului său, țarul Nicolae II că la bordul navei rusești *Groziatshy* - vasul care a fost invitat să treacă prin canal, având la bord pe amiralul Skrydlov și căpitanii săi – au fost ambarcați în secret 2 ofițeri de geniu, fără informarea autorităților. Colonelul Bubnov împreună cu un locotenent care avea un aparat mare cu care a făcut fotografii forturilor și bateriilor germane.³¹

Astfel, grandioasa deschidere a canalului a făcut mult mai cunoscut orașul german de la care canalul a preluat numele în toate colțurile continentului European și chiar în Lumea Nouă.

Kiel, era văzut de români transilvăneni în anul 1898 ca „*principalul port de resboiu al Germaniei, așezat în fundul unei admirabile băi în Marea Baltică. În 1895 s'a inaugurat splendidul canal maritim, prin care vasele cele mai mari pot ieși din Kiel în Marea Nordului; importanța strategică a acestui canal este considerabilă, căci permite unei escadre a face față cu ușurință unui atac dinspre Rusia, fie la un atac dinspre Franța și Anglia. Aici se găsesc cele mai importante așezăminte ale marinei imperiale: Arsenal, academie navală, școale diferite de marină, etc, Orașul, care la încorporarea lui la Prusia în 1866 numera 20,000 loc., acum are 70,000*”³².

Kiel însuși (spune „*War Notes and Queries*” în septembrie 1914) este principalul port naval al Germaniei pe Marea Baltică și formează un oraș din provincia prusacă Schleswig-Holstein. Mândria sa este portul său magnific, care avea o adâncime de apă relativ uniformă de 40 de picioare. Lungimea sa este de 11 mile, iar lățimea variază de la 1/2 mile la capătul sudic la 4 1/2 mile la intrarea în mare. Portul Kiel este natural puternic apărat și de asemenea este apărat de 2 forturi în vest și de 4 forturi în partea estică, toate situate la aproximativ 5 mile de capul portului la Friedrichsort, unde țărmurile se apropie unul de celălalt. Este astfel un important punct strategic și care se va dovedi un ghimpe formidabil în fața unei forțe de atac inamice.

Lărgirile Canalului Kiel au fost, destul de semnificative, încheiate oficial abia pe 23 iunie 1914, când Kaiserul, cu mult fast și ceremonie, a inaugurat noua ecluză de la capătul canalului din Marea Nordului, apoi a

³¹ Isaac Don Levine, *Letters From the Kaiser to the Czar*, Frederick A. Stokes Company Publisers, New York, 1920, pp. 13 - 14.

³² Corneliu Diaconovich, *Enciclopedia Română publicată din însărcinarea și sub auspiciile Asociațiunii pentru literatura română și cultura poporului român*, Tomul III: Kemet – Zymotic, Editura și tiparul lui W. Krafft, Sibiu, 1898, p. 5.

navigat spre Kiel, a efectuat aceeași activitate la ieșirea de est în după-amiaza următoare și și-a făcut intrarea ceremonială în portul Kiel pentru săptămâna de regate și pentru vizita navală britanică. După cum s-a raportat recent în „The World’s News”, flota britanică a intrat în portul Kiel pe 23 iunie, pentru ultima dată înainte de izbucnirea ostilităților. Grupul de cuirasate cuprindea, printre altele, pe *King George V*, *Centurion*, *Ajax* și *Audacious*, alături de multe crucișătoare ușoare, printre care și *Southampton*, *Nottingham* și *Birmingham*, ultimul fiind responsabil de scufundarea unui submarin german cu câteva săptămâni în urmă³³.

Începând în 1882 un eveniment nautic important a avut loc în fiecare iunie la Kiel, cu sute de iahturi adunate în portul baltic. Kieler Woche (Săptămâna Kiel), culminează cu o regată în care, din 1894, Kaiserul Wilhelm al II-lea a participat în mod regulat. Multe flote, în special din nordul Europei, și-au trimis navele să participe la eveniment creând astfel oportunități pentru ofițeri și marinari de a face schimb de vizite, turul orașului Kiel și participarea la competiții sportive într-o atmosferă de prietenie și fraternizare.

În mai 1914, Amiralitatea Britanică a anunțat că, în iunie, două importante formațiuni navale aveau să sosească în Marea Baltică. Escadrila 1 de crucișătoare de luptă, condusă de contraamiralul David Beatty, urma să călătorească la Kronstadt, baza navală de lângă Sankt Petersburg. Escadrila a 2-a de luptă, care includea patru dreadnought-uri moderne sub comanda vice-amiralului George Warrender, va fi prezentă la Kieler Woche, pentru prima dată în 10 ani.³⁴ Pe lângă prezența obișnuită a Kaiserului, evenimentul din iunie 1914 se dovedea a fi important și din alt motiv. Lucrările de extindere a Canalului Kiel (Kaiser Wilhelm Kanal), începute în 1907, erau aproape finalizate iar canalul lărgit urma să fie inaugurat în perioada regatei³⁵.

³³ „The Kiel Canal. Germany’s most important waterway”, în *The World’s News*, Sydney, NSW, Saturday, 19 Septembrie 1914, p. 8, în <https://trove.nla.gov.au/newspaper/article/131501131>, accesat la 20 iunie 2023.

³⁴ Michael Epkenhans, „German Naval Strategy in World War I and World War II”, în NIDS-ZMSBw Joint Research Project 2019-2021: „Sharing Experiences in the 20th Century: Joint Research on Military History”: *National Institute for Defense Studies* (2022), No. 19, p. 34 în http://www.nids.mod.go.jp/english/publication/joint_research/series19/pdf/chapter02.pdf, accesat la 7 iunie 2023.

³⁵ Michele Cosentino, Ruggero Stanglini, *British & German Battlecruisers: Their Development and Operations*, Naval Institute Press, Annapolis, 2016, p. 9.

La acea vreme, se credea, de asemenea, că Winston Churchill, Primul Lord al Amiralității, ar putea ajunge la Kiel împreună cu navele de război britanice. El plănuia să se întâlnească cu amiralul Alfred von Tirpitz, secretarul de stat al Marinei Germaniei, pentru a contribui la impulsivarea negocierilor anglo-germane privind limitarea armamentului naval. Kaiserul Wilhelm al II-lea nu s-a opus vizitei, ci șeful Foreign Office, Sir Edward Grey, a fost împotriva ei, temându-se că o întâlnire (sau ciocnirea) dintre Churchill și Tirpitz ar provoca mai mult rău decât bine. Prin urmare, pe 23 iunie 1914, doar viceamiralul Warrender a sosit la Kiel. Amiralul britanic și căpitanii săi au fost primiți la bordul cuirasatului *Friedrich der Grosse* de către amiralul von Ingenhol, comandantul șef al Hochseeflotte (flota de mare liberă) din Kaiserliche Marine. La 24 iunie, von Tirpitz a ajuns la Kiel, s-a întâlnit cu oaspeții britanici și le-a explicat planurile de dezvoltare ale marinei germane. După-amiază, Kaiserul a ajuns și el la Kiel cu iahtul regal *Hohenzollern*. După parcurgerea canalului lăgit, *Hohenzollern* a ancorat în fața navei amiral a lui Warrender, unde marinarii britanici ovaționau. Kaiserul i-a invitat imediat pe britanici la bordul iahtului său. A doua zi, îmbrăcat ca Amiral al Flotei britanice (un grad onorific pe care îl primise în 1889 de la Regina Victoria), a întors vizita la bordul cuirasatului *King George V*.

Pe 26 iunie, a doua zi a regatei, Wilhelm al II-lea a participat la competiție cu propriul iaht, *Meteor*, invitându-l pe ambasadorul britanic la Berlin, Warrender și von Tirpitz la bord. Între timp, ofițerii și marinarii britanici au vizitat Kiel, înveseliți de populație, găzduiți de colegii lor germani și invitați la baluri și competiții sportive. În ciuda unui astfel de atmosfere prietenoasă au existat și elemente mai puțin plăcute. Atașatul naval german la Londra, comandantul von Müller, și-a avertizat în mod repetat colegii despre deschiderea excesivă față de britanici. El i-a avertizat că ofițerii britanici veniseră la Kiel pentru a aduna informații despre pregătirea operațională a marinei germane. Warrender i-a invitat pe von Ingenhol și pe von Tirpitz pentru a vizita liber navele britanice (excluzând camerele W/T și punctul de comandă), dar au refuzat oferta pentru că nu au vrut să permită ofițerilor britanici să viziteze liber navele germane.

Pe 28 iunie, în timp ce Wilhelm al II-lea conducea *Meteor* în regată, au venit veștile că moștenitorul tronului Austro-Ungariei fusese împușcat la Sarajevo. Atmosfera din *Kieler Woche* s-a răcit brusc. Steagurile au fost coborâte în bernă, serbările au fost imediat anulate și a doua zi Wilhelm al II-lea s-a întors la Berlin. În dimineața zilei de 30 iunie, Warrender și navele

britanice au ridicat ancora. Despărțirea a venit, cel puțin formal, într-o atmosferă de respect și prietenie. Navele germane aflate la ancora au arborat pavilioane pentru a semnaliza o „călătorie bună” către omologii lor britanici. Warrender a răspuns cu căldură: „Prietenii astăzi, prietenii în viitor, prietenii pentru totdeauna”. Treizeci și cinci de zile mai târziu, când ultimatumul britanic a expirat la ora 23.00 pe 4 august 1914, Amiralul a trimis un semnal foarte diferit tuturor navelor de război britanice: „Încep ostilitățile împotriva Germaniei”. Marea Britanie și Germania erau în război³⁶. Această lucrare a prezentat apariția unei noi căi de navigație artificială, care leagă două mări nordice. Construcția a fost realizată utilizând cele mai avansate cunoștințe de planificare și organizare a unui șantier de construcții la nivel de sfârșit de secol XIX, folosind tehnologia care le era la îndemână și totul realizându-se într-un timp relativ scurt.

Totodată, este una dintre construcțiile care s-a bucurat, pentru vremurile de atunci, de o deschidere grandioasă și de o publicitate cum nu s-a mai întâlnit, împăratul german încercând să prezinte nu doar canalul, ci mai ales noul stat unificat care solicita recunoașterea unui statut de putere mondială.

THE CHANNEL NAMED AFTER THE EMPEROR

-abstract-

Key Words: Kiel, June 1895, „Kaiser-Wilhelm-Kanal”, 1914, warships, Wilhelm II, „Nord-Ostsee-Kanal – NOK” 1948, Romanian cruiser Elisabeth, Mircea.

The story that follows is about a maritime canal, a little smaller, but which is as beautiful and captivating as the ones about the canals built in 1869 and 1914, Suez and Panama. The Kiel Canal is used by about the same number of ships as the Panama and Suez Canals combined but handles significantly less cargo tonnage. It is the most conclusive example of using everything that was new in the technological field, at the end of the 19th century, for the creation of a new maritime route, which was meant to present the economic momentum of the new German state and the image of a new world power.

³⁶ *Ibidem*, pp. 10 - 11.