

DESPRE PODUL DE LA HÂRȘOVA ȘI IMPORTANȚA SA ECONOMICĂ ȘI STRATEGICĂ ÎN PRESA VREMII

*Dr. Constantin CHERAMIDOGLU**

În anul 1935 inginerul C. Gabrielescu publica un substanțial articol sub titlul „Directive în politica transporturilor românești”, în care se referea și la importanța podurilor peste Dunăre, ce legau porturile mari ale României de centrele de producție din toată țara. Iată cum prezenta el situația, retrospectiv: „În vechiul regat și înainte de război, oamenii noștri politici au pornit cu mult avânt la constituirea rețelelor de șosele și căi ferate, care să ușureze transporturile, să înviorze și să dezvolte viața economică, cu o tendință accentuată spre un export cât mai intens al produselor noastre agricole, ce prisoseau consumului intern. (...) Calea cea mai ieftină de export fiind calea navigabilă, liniile ferate ca și șoselele au fost îndreptate spre porturile noastre dunărene, ca și spre singurul port la mare ce avem, Constanța. (...) Era deci natural ca toată atenția noastră din acele timpuri să se fi îndreptat cu toată vigoarea spre dezvoltarea portului Constanța, cu anexele: podurile peste Borcea, Baltă și Dunăre”.

Urma apoi explicarea necesității celui de-al doilea pod peste Dunăre, provenită atât din considerente economice, strategice, cât și din neajunsurile ce decurgeau din modul în care se realizase podul de la Cernavoda: „ca orice operă mare făcută în timpuri de jenă financiară și în spiritul unor vremuri de economii și aici nu s-a putut rezolva problema în totalitatea ei și s-a căzut în greșeala de a se construi marile poduri peste Dunăre cu o singură cale, fără pod de șosea și fără măcar a se prevedea picioarele mai late ca să poată primi în viitor o a doua cale.

Nu mult după terminarea acestor lucrări grandioase, ce fac fală țării, s-a constatat insuficiența podurilor peste Dunăre și cum era și natural, s-a studiat găsirea unei ameliorări. Printre altele, soluția ce îmbrățișează întreaga problemă și o rezolvă, este construirea unui nou pod peste Dunăre la Hârșova, punctul cel mai îngust și cel mai ferit al Dunării.

Acest pod a fost prevăzut pentru o cale ferată dublă și șosea. Până azi nu s-a putut înfăptui această necesitate, din cauza lipsei de fonduri și a lipsei de orizont politic, lipsuri care au ilustrat politica noastră de după război”¹.

* Societatea de științe istorice din România.

¹ „Țara noastră”, an XIII, nr. 958 din 4 septembrie 1935, p1.

Întorcându-ne acum la apariția în discuția publică a ideii unui pod peste Dunăre la Hârșova, amintim că în vara anului 1896 ziarul „Universul” publica un articol dedicat situației Dobrogei în caz de război, în care folosea informațiile și ideile din lucrarea locotenentului Ath. Napoleon. Vorbind întâi despre apărarea litoralului maritim, autorul citat se referea apoi la punctele strategice de la Dunăre: Silistra, Cernavoda și Hârșova. Despre acesta din urmă scria: „Hârșova ar fi al treilea punct important de sprijin al liniei Dunării în contra unui atac ce ar veni de lanord sau dinspre mare. Înainte de construirea podului de peste Dunăre, din dreptul Cernavodei, Hârșova avea cea mai mare importanță, deoarece pe toată porțiunea Silistra – Brăila aci era punctul important de trecere (precum este încă și astăzi) din Dobrogea în Muntenia. Ea ar trebui să fie întărită sau transformată într-un mic cap de pod întărit, deoarece în dreptul ei Dunărea și Borcea își strâng apele într-o singură albie a cărei lărgime nu trece de 750 metri. Importanța ei mai reiese și din aceea că este locul de o convergență a comunicațiilor ce vin dinspre Cernavoda, Medgidia, Constanța, Babadag și Măcin”².

Despre existența unui pod în antichitate în aceste locuri scria în anul 1911 ziarul „Viitorul”: „D-l D. Caselli, cunoscut prin cercetările sale asupra trecutului nostru, arată prin <<Seara>> că ruinele de pod de la Vadul mormintelor (Brăila), sunt din podul de piatră durat de Constantin cel Mare de la 327 până la 330 după Hr. Goții, stăpâni la miază-noapte de Dunăre, după părăsirea Daciei traiane, sub Aurelian, năvăleau neconținut în Dobrogea și Moesia inferior (Bulgaria de azi). Împăratul s-a hotărât să-i înfrâneze. De aceea a pus de au durat acest pod, în ciuda încercărilor dușmanului de a-l împiedica. (...) Multă vreme podul lui Constantin a purtat numele de Podul de piatră, chiar după ce rămăseseră din el numai stâlpii. Cu piatra din el s-au clădit multe case din Brăila”³. Într-un alt ziar ce preluase articolul lui D. Caselli din ziarul bucureștean „Seara”, erau furnizate mai multe date: „în anul 1882 inginerul Budeanu fost pe vremuri șef al serviciului tehnic al județului Brăila, făcând sondaje în acest loc a găsit că una din zidări era la o adâncime de 2 metri și 20 cm. sub nivelul apei, iar ceva mai departe a dat peste altă zidărie. La 1883, un alt inginer, Rigal, în urma lucrărilor și săpăturilor făcute, a dat de o zidărie în pământ, în dreptul celor ce se găsesc azi în Dunăre. În arhivele primăriei Brăila există un raport din anul 1850 făcut de comandantul vapoarelor mesageriilor franceze, în care se arată că pe vremea când apele sunt prea scăzute, vapoarele mari nu pot manevra în port și sunt silite să urce fluviul și să meargă să facă rondou după picioarele unui pod vechi în ruină. Aici apa, în neîntrerupta ei izbire,

² „Universul”, an XIV, nr. 194 din 17 august 1896, p. 1.

³ „Viitorul”, an V, nr. 1265 din 1 august 1911, p. 2.

face fel de fel de ocoliri clocotind într-una. Suntem încredințați că dacă lucrările se vor face cu mare chibzuință vom avea prilejul să asistăm la interesante descoperiri arheologice”⁴.

În primăvara anului 1913 se țineau în sala Senatului conferințele Societății geografice’ cu această ocazie s-a prezentat și conferința lt. colonelului Al. Anastasiu, ce își propusese inițial să producă „un curent în opinia publică pentru necesitatea unui nou pod peste Dunăre la Hârșova”, dar care, după ce se hotărâse deja ca acest pod să fie construit, dorea acum să popularizeze importanța acestui pod. Apar deci din nou reperele istorice, ce vorbesc despre folosirea vadului de la Hârșova cu diverse ocazii, în campaniile militare. Redăm din textul publicat al conferinței sale: „în anul 1809, pentru armata rusească, românii au construit la 6 kilometri mai jos de Hârșova, un pod de trecere peste Dunăre. El era format din șlepuri bine legate. Era un pod improvizat, un pod militar. Mai târziu, în anul 1821 în al patrulea război între turci și ruși s-a făcut al doilea pod în fața Hârșovei. Mareșalul Moltke care descrie acest război, vorbește de acest pod și de orașul Hârșova, despre a cărui situație strategică se ocupă. Podul din acest an era tot un pod militar”. Trecând apoi la avantajele acestui viitor pod, autorul citat nota: „un pod la Hârșova ar scurta drumul de transport spre Constantinopol”, iar „ca economie de construcție, poziția locului permite ca podul să se facă mai ieftin ca în altă parte”. Cât privește rolul militar al acestui pod, el era văzut ca favorizând deplasarea rapidă a trupelor din țară în Dobrogea în caz de necesitate: „pentru transportarea unui corp de armată se cer 150 de trenuri. Podul de la Constanța <de fapt de la Cernavoda, n.n.> nu e îndestulător ca pe el să se facă un transport atât de mare, mai ales că este lipsit și de linii duble. Într-un război, primele victorii sunt hotărâtoare. Așa fiind, din punct de vedere militar, necesitatea cât mai multor poduri peste Dunăre este de cea mai mare importanță. Printr-un nou podtransportarea trupelor se va putea face de două ori mai repede”. Cheltuiala financiară era estimată de acest militar la 14 milioane lei, ce se puteau asigura prin împrumutul pe care România urma să îl contracteze la acea vreme⁵.

La 17 aprilie 1913 soseau la Hârșova, directorul general al căilor ferate, Al. Cottescu, inginerul șef al județului Constanța, Rădulescu, care întâmpinați aici de conductorul tehnic G. Constantinescu și subprefectul plășii Hârșova, N. Rădulescu-Dobrogea, au trecut la studierea poziției topografice a locului, pentru a se stabili poziția exactă a viitorului pod și a căii ferate. În acest scop, la ora două după prânz, ei s-au imbarcat pe vaporul

⁴ „Tribuna”, Arad, an XV, nr. 167 din 31 iulie 1911, p. 4.

⁵ „Minerva”, an V, nr. 1569 din 30 aprilie 1913, p. 5.

„Ungheni” al N.F.R.-ului și au vizitat comuna Giurgeni de lângă Piua-Pietrii și suburbia Vadul Oii ce aparținea de Hârșova. S-au hotărât atunci, după cum nota presa, „punctele și ramificațiile liniilor ferate și locul unde trebuie construit podul”. Corespondentul ziarului „Universul” relatează mai departe următoarele: „D. Cottescu a mai declarat că încă de mult s-a gândit la necesitatea construirii unui pod peste Dunăre în dreptul orașului nostru, căci acest orașel e centrul Dobrogei și atât podul cât și linia ferată prezintă o deosebită importanță, atât din punct de vedere economic cât și mai ales din punct de vedere strategic. Podul și linia ferată Țândărei-Hârșova vor fi terminate în cinci ani. Construcția podului nu va avea ornamentele și eleganța celui de la Cernovoda, însă va fi de o soliditate incomparabilă și prevăzut, pe lângă șine paralele duble, pe care vor putea traversa deodată două trenuri, și cu loc rezervat pentru trecere de vehicule. Linia ferată va porni din Țândărei-Giurgeni, va traversa podul peste Dunăre la Vadul Oii (Hârșova) și de aici se va îndrepta spre portul nostru. Gara va fi construită pe platoul de lângă spital. Prima legătură în Dobrogea va fi în comuna Carol I <azi N. Bălcescu, n.n.>, de unde apoi liniile se vor ramifica în toată Dobrogea. Piatra din care se va construi podul se va extrage din carierele Hârșova-Topalu. Lucrările vor începe după studierea definitivă a planurilor”⁶.

În septembrie 1913 profesorul G. Murgoci de la Școala de poduri și șosele, scria un articol intitulat „Drumuri noi spre mare”, în care își expunea ideile sale privind realizarea de căi ferate și șosele, care prin tunel (cum susținea ing. Asan) sau prin noi poduri, să unească mai bine Dobrogea de restul țării. În acest sens el scria atunci: „Dobrogea și cadrilaterul nu vor fi bine alipite la trupul României, decât când un pod cu șosea (iar nu numai cu cale ferată) va uni cele două maluri ale Dunării. Cu piciorul și cu căruța este adevărata circulație și comunicație între două regiuni vecine, iar nu cu trenul; trenul are alte avantaje, ca și vaporul, automobilul, etc., dar nu este mijlocul de comunicație al poporului și micului negustor ambulant”. Combătând ideea inginerului Asan, considerată „un drum nepractic pe sub pământ”, G. Murgoci nota: „Dacă cineva s-ar entuziasma pentru ideea tunelului, căruia îi recunosc, ca și d. Asan, multe avantaje și în special pe cel de ordin strategic, va trebui atunci făcut neapărat un pod cu șosea, de ex. *cel de la Hârșova*”⁷.

⁶„Universul”, an XXXI, nr. 106 din 20 aprilie 1913, p. 2.

⁷„Minerva”, an V, nr. 1702 din 10 septembrie 1913, p. 1.

În ședința Camerei din 29 noiembrie 1913, Vintilă Brătianu ruga guvernul și deputații „să amâne proiectul creditului de 400 milioane pentru C.F.R.: „Aceasta pentru că se angajează prea mult finanțele țării”. Deputatul liberal aprecia că după campania din 1913 prin care România obținuse posesia Cadrilaterului, prioritățile se schimbaseră. Iată cum era argumentată opoziția sa, potrivit presei: „Acum sunt chestiuni mult mai importante și urgente care necesită schimbări asupra destinațiilor date sumelor din acest credit al cărui proiect s-a depus în mai trecut. Sunt linii prevăzute în acest proiect care azi nu mai corespund nevoilor rezultate de pe urma războiului. Oratorul citează asemenea linii între care și linia Țândărei-Hârșova-Constanța, care dată fiind schimbarea stării din Dobrogea, altele sunt liniile necesare”. Susținând proiectul, ce avea la bază rapoarte ale conducerii C.F.R.-ului, ministrul Bădărașu afirma: „D. Brătianu crede că nu trebuie făcut podul de la Hârșova? Guvernul are motive să afirme că acest pod trebuie făcut neapărat”. Vintilă Brătianu întreba la rândul său dacă acest pod ar trebui făcut „înainte de alte lucruri?”, iar replica ministrului era: „înainte de orice”⁸.

Podul de la Hârșova era contestat nu numai în parlament, dar și în presa liberală. Astfel, ziarul „Viitorul” din 17 ianuarie 1914 publica un articol pe tema tranzitului spre Constanța și în general a strategiei transporturilor, în care se aprecia, pe baza unor calcule privind distanțe, că „drumul pe la Hârșova prezintă un ocol față de linia Făurei-Fetești-Constanța; este ocolul Țândărei, Hârșova, Medgidia, ce lungește drumul cu cel puțin 20 km.”. Mai departe se argumenta ineficiența acestui nou pod, pe la Hârșova, căutând să se sprijine o altă variantă, un pod la Galați, continuat cu calea ferată prin Babadag spre Constanța. Dar iată ce scria autorul articolului citat: Prin urmare forțarea unui pod la Hârșova va mai aduce și nevoia unor scutiri tarifare, pentru ca în transportul mărfurilor să nu se simtă ocolul kilometric pe la Hârșova. Dacă această scutire tarifară nu va avea loc, atunci construcția podului Hârșova nu va înlătura îngrămădirea mărfurilor tot pe la Fetești”. Iar mai departe concluziona: „dacă astfel stă chestiunea în ceea ce privește legătura directă cu Constanța, atunci anomalia unui pod la Hârșova devine și mai evidentă cu cât regiunea Hârșovei nu prezintă vreun interes economic ce ar necesita punerea sa în exploatare prin crearea unei linii înaintea oricăror altor linii. Valea Teiței cu toate vecinătățile sale este însă cea mai bogată vale a Dobrogei, iar bogăția produselor pescărești va putea străbate cu mai multă ușurință în Moldova, ce pe lângă produsele Brateșului nu are nicio avuție în ale pescăriei, decât ce-i pot trimite bălțile

⁸ „Universul”, an XXXI, nr. 331 din 1 decembrie 1913, p. 1.

nordic-dobrogene de pe lângă sau mai din departe de Galați. De asemenea și din punct de vedere administrativ podul de la Galați ar putea să satisfacă interese cu mult mai mari decât un pod la Hârșova, întrucât se știe că în Galați sunt centralizate toate administrațiile superioare de regulare a intereselor județului Tulcea. Pe lângă aceasta să se mai adauge în sprijinul unui pod la Galați și inaugurarea unei linii nord sudice dobrogene, linie atât de necesară României de dincolo de Dunăre”⁹. Pentru întărirea efectului scontat, autorul articolului semnat cu pseudonimul „Aldem”, (probabil profesorul Al. Dimitrescu) publica același articol și în „Voința Națională”, două zile mai târziu.

În sprijinul proiectului de pod la Hârșova revenea ziarul „Universul”, al cărui corespondent de la Hârșova, Constantin Venturatu înregistra cu bucurie votarea împrumutului pentru C.F.R., ce urma să asigure finanțarea acestei lucrări. Pe baza experienței din anul 1913 când trupele române au pătruns rapid în Cadrilater, acest corespondent scotea în relief importanța strategică a acestui pod, pentru deplasarea rapidă a armatei. Dar iată ce scria atunci: „Iată deci de ce se face podul peste Dunăre, care să lege Dobrogea cu restul țării. Nu pentru ca să ridice viața economică a unui oraș, a unui port la Dunăre ca Hârșova, nu ca să servească cine știe ce interese ale cine știe cărui latifundiar care ar dori să treacă calea ferată pe moșia sa, dar pentru unicul scop, pentru singura mare preocupare de a facilita mișcarea trupelor la timp oportun, de a se putea efectua pe-ndelete respirația Dobrogei, acești plămâni ai României moderne și de a face operă de strategie și conservare națională. Incontestabil însă că podul și linia ferată, privite din punct de vedere economic, prezintă un însemnat număr de avantaje. Podul va ridica covârșitor viața economică a portului nostru și a mai multor puncte dobrogene, printr-o legătură intimă cu țărmul din față. Apoi, podul și linia ferată Țândărei-Hârșova-Constanța, mai au menirea de a deservi, într-un viitor apropiat și interesele județului Tulcea, care este cu desăvârșire lipsit de căi ferate, din care cauză acest județ este economic mult inferior județului Constanța”¹⁰.

După Primul Război Mondial ideea podului de la Hârșova revine în atenția publicului, iar în ziarul „Universul” apare un articol semnat de inginerul M.L. Stroescu.

Se pornea de la situația de atunci, când podul de peste Borcea era demontat și dus undeva de germani, iar inginerii români ar fi vrut să profite de situație, refăcând podul pentru trei căi. Autorul articolului nu era însă de

⁹ „Viitorul”, an VIII, nr. 2132 din 17 ianuarie 1914, p. 1.

¹⁰ „Universul”, an XXXII, nr. 2 din 2 ianuarie 1914, p. 4.

acord, justificând financiar că era mai bine să se facă tot atunci podul de la Hârșova. Iată argumentația sa: „Din punct de vedere al grabnicei restabiliri a circulației cu Constanța, podul peste Borcea ar putea fi construit într-un timp mult mai scurt cu cale simplă, căci și fierăria, care va trebui lucrată și montată, va avea o greutate de cel puțin jumătate din greutatea unui pod pentru cale triplă, cu sarcini de trei ori mai mari; profitându-se în același timp în întregime de schelăria construită de germani pentru montarea podului cu cale simplă. Apoi construcția unui pod pentru cale triplă, pe vechile picioare care au fundații ce nu merg până la stâncăci se opresc în nisip, nu este lipsită de serioase obiecțiuni”. Trecând la partea financiară, ing. Stroescu nota: „soluția construirii unui al doilea pod cu cale triplă la Giurgeni, pe lângă restaurarea celui de la Fetești cu cale simplă, ar fi mult mai ieftină. Pe când podul de la Giurgeni-Hârșova, în lungime de 800-1000 metri și restaurarea celui de la Borcea, ar costa cel mult 30-40 milioane, reconstrucția pentru cale triplă a podului Borcea în lungime de 970 m., construirea unui nou viaduct peste baltă în lungime de 1.450 m. și a unui nou pod la 1 km. mai la vale de podul Regele Carol, peste Dunăre, în lungime de 1.660 m., precum și a unui terasament înalt și pereat între aceste poduri, pe o lungime de circa 1-11 km., ar costa cel puțin 80-100 milioane”.

Alte argumente invocate în favoare podului nou la Hârșova, se legau de plasarea sa față de rețeaua de căi ferate existentă, precum și de șoselele din Dobrogea de la acea dată. Scria astfel: „din punctul de vedere al legăturilor ferate cu Dobrogea și Marea, se vede, după un examen sumar al hărții, că din cele 3 mari artere ce vin din interiorul țării la Fetești, numai direcția Vârciorova-București răspunde direct la Fetești, pe când acelea din Transilvania prin Ploiești și din Moldova prin Făurei, au un acces mai normal și mai lesnicios la Giurgeni, decât la Fetești”. Iar mai departe: „Legătura cu Basarabia, care acum se face cu înconjur prin Brăila-Făurei-Fetești, nu ar putea fi bine deservită decât prin construcția unei legături directe Brăila-Giurgeni-Constanța ca, continuare a liniei Galați-Reni-Bender-Chișinău. În chipul acesta, traficul cu Dobrogea și Constanța ar putea fi repartizat la două artere: una prin podul Fetești-Cernavoda, cu linia simplă de azi pentru direcția Banat-București-Constanța și cealaltă prin podul Giurgeni-Hârșova pentru direcțiile Transilvania, Moldova, Basarabia, Constanța”. Același avantaj l-ar avea podul de la Hârșova – susținea autorul citat – și în privința legăturilor rutiere: „actualul pod Fetești-Cernavoda este aproape izolat dincoace de Dunăre. Afară de șoseaua dinspre Călărași, de importanță secundară, nu mai se află nicio altă șosea care să-i dea acces dinspre București sau Moldova. Dincolo de Dunăre este șoseaua directă Cernavoda-Constanța, care cade cu totul laterală și îndepărtată de județul Tulcea, unul din cele mai bogate ținuturi ale țării. Din contră, podul

Giurgeni-Hârșova, are legături întoate direcțiile. Dincoace, este legat spre București-Ploiești cu șoseaua Țândărei-Urziceni; iar spre Moldova cu șoseaua Berlești-Viziru și cu întreg complex de alte șosele și drumuri secundare. Dincolo în Dobrogea, din Hârșova, care este cam la aceeași distanță de Tulcea și Constanța, pleacă trei șosele directe: una către Constanța, cu o ramură către Medgidia, a doua către Tulcea cu două ramuri către Isaccea și Babadag și a treia către Măcin”. Urma concluzia logică: „când astfel stau lucrurile, care ar mai putea fi temeiurile, pentru care ar urma să se hotărască concentrarea întregului trafic al țării cu marea și Dobrogea către singurul pod Fetești-Cernavoda? Este incontestabil că acest trafic va fi mult mai bine deservit și garantat prin două poduri distanțate, decât printr-un singur pod. Pentru orice caz de întrerupere neprevăzută, sau de forță majoră, este multmai bine dacă țara ar dispune – admitemchiar cu același cost – de două căi în loc de una”. Și urma o frază care justifică într-un fel chiar ideea acestui articol: „Credem că este în interesul țării ca în asemenea chestiuni, care privesc viitorul nostru economic să se ia hotărâri întemeiate pe studii și discuții largi, care e bine să fie aduse la cunoștința publicului”¹¹.

În anul 1928, în contextul tratativelor pentru un nou împrumut extern, ziarul „Cuvântul” se întreba dacă acest împrumut, în cazul realizării sale, ar fi suficient pentru „construirea liniilor de interes general”. Acestea puteau fi construite într-o perioadă de 6-8 ani și erau „reclamate – scrie ziaristul – atât de trafic, cât și de marile înlesniri ce se pot obține în circulație, în dirijarea și buna utilizare a materialului rulant, precum și în mișcarea strategică a trupelor în cazurile de război”. Desigur, printre liniile noi figura și „linia simplă Țândărei-Hârșova-Carol I- Constanța, în lungime de 122 km.”. Despre noul pod peste Dunăre se scria tot acolo: „Această linie ar necesita un nou pod peste Dunăre, la o înălțime de 15 metri deasupra apelor cele mari.

Acest pod va fi construit pentru cale dublă și șosea, dobândindu-se astfel o stăpânire mai reală asupra Dobrogei. Linia aceasta va primi prin Tecuci-Făurei întregul trafic al Moldovei și Basarabiei pentru Constanța și va scuti pentru multă vreme dublarea liniilor București-Fetești-Cernavoda și Făurei-Fetești, urmând să coste 2000 milioane lei”¹².

Cam în aceeași perioadă și ziarul „Universul” se ocupa de atragerea traficului prin porturile noastre, în contextul în care Iugoslavia începuse construirea unui pod peste Dunăre, ce ar fi putut prelua o parte din tranzitul

¹¹ „Universul”, an XXXVII, nr. 121 din 5 martie 1919, p. 1.

¹² „Cuvântul”, an IV, nr. 1175 din 31 iulie 1928, p. 3.

Europei centrale. Ziaristul scria atunci: „Este necesar să atragem spre porturile noastre o parte mai însemnată din traficul internațional – fie prin revizuirea tarifelor, fie prin înlăturarea ocolurilor mari ce se fac azi pe c.f., prin crearea de linii și un pod peste Dunăre, la Hârșova”. Adăuga apoi: „un nou pod peste Dunăre, la Hârșova va lega pe o linie mai scurtă Ardealul și restul țării cu Constanța și astfel traficul internațional va fi activat spre primul nostru port maritim”¹³.

Același inginer Const. Em. Gabrielescu amintit la început, publica în august 1930 o scrisoare deschisă ministrului Manoilescu, în chestiunea podului peste Dunăre spre Iugoslavia, atrăgând atenția că era nevoie să sprijinim ruta spre Constanța. Iată ce scria el: „interesele vitale ale țării românești cer o canalizare generală spre Constanța. Toate sacrificiile, toată atenția noastră trebuie îndreptată spre transformarea rețelelor astfel ca să satisfacă aceste ieșiri naturale. Un nou pod de cale ferată dublă și șosea peste Dunăre se cere neapărat și urgent, însă nu spre Iugoslavia, ci spre Dobrogea, deci la Hârșova!”¹⁴.

În decembrie 1932 ziarul „Cuvântul” se ocupa de „problema completării și adaptării rețelei de drumuri naționale la necesitățile actuale de circulație”, analizând cu date concrete situația la zi. Reieșea că „abia în timpul din urmă, prin acordarea de credite speciale și prin angajareacu finanțare a reconstrucției a 72 poduri metalice mai de seamă, s-a putut umple în bună parte golul lăsat de dezastrele războiului, asigurându-se totodată și o bună legătură cu Basarabia, prin executarea a șase poduri definitive peste Prut”. Se adăuga însă că mai rămâneau „de construit încă un număr de 24 poduri mari, ce nu pot fi angajate din veniturile proprii ale direcției generale a drumurilor, cheltuiala ce o reclamă construcția lor fiind prea însemnată”. Pe această listă figura și podul de la Hârșova, ce necesita 200 milioane de lei, de departe cea mai scumpă lucrare din acea listă¹⁵.

Tot în anul 1932 apare planul inginerilor Nicolae și Alexandru Davidescu, de realizare a unui canal de la Dunăre la Mare; potrivit planului portul ar fi fost amplasat în laguna Zmeica, iar „o legătură de cale ferată cu Bucureștii s-ar face printr-o linie dublă trecând Dunărea la Hârșova”¹⁶.

La 26 septembrie 1935 pleca din București un tren special spre Constanța, la bordul căruia guvernul Tătărescu a ținut o ședința de consiliu. Cu această ocazie, conform presei, ministrul Vasile P. Sassu, (el însuși reprezentând județul Constanța) a „expus consiliului nevoile principale ale

¹³ „Universul”, an XLVI, nr. 125 din 3 iunie 1928, p. 1.

¹⁴ „Neamul Românesc”, an XXV, nr. 183 din 20 august 1930, p. 1.

¹⁵ „Cuvântul” an VIII, nr. 2759 din 25 decembrie 1932, p. 22.

¹⁶ „Aurora”, an IV, nr. 802 din 27 iunie 1924, p. 1.

Dobrogei. A arătat necesitatea creerii unei căi de comunicație care să lege Dobrogea cu Vechiul Regat, printr-un pod carosabil, fie la Siliștriu, fie la Hârșova. Podul de la Hârșova ar face legătura cu Ardealul prin linia Buzău-Nehoiu. Această lucrare necesitând fonduri mari, urmează a fi realizată când posibilitățile bugetare o vor permite”¹⁷.

În martie 1936 ziaristul constănțean I.N. Duployen publica în „Dimineața” un articol legat de lucrările de reparații de la podul de la Cernavodă, aflând atunci de la ing. Popescu de la C.F.R., care conducea lucrările, că podul era depășit tehnic, uzat prea mult și trebuia rapid înlocuit cu un altul. Reținem câteva amănunte tehnice relevante: „în Occident, pe o cale simplă, cum este cea de pe podul de la Cernavodă, nu se admit decât 24 treceri de trenuri în 24 ore. Peste podul de la Cernavodă se fac astăzi 108 curse în 24 ore, dintre care 60 sunt trenuri petroliere cu un tonaj de 1200 tone fiecare”. „Atunci când a fost construit, podul de la Cernavodă a fost calculat pentru o rezistență de maximum 13 tone de locomotivă. Astăzi, în urma sporirii tonajului locomotivelor moderne la 18 tone – tonaj care are tendința de a se ridica până la 25-30 tone – podul de peste Dunăre este supus unui formidabil efort de rezistență, efort care îl slăbește an cu an”. „Mai trebuie adăugat – spunea inginerul respectiv – faptul că podul de la Cernavodă, construit pentru o rezistență de 1000 kg pe centimetrul pătrat, suportă astăzi o presiune de 1800-2000 kg. pe cm.p. ceea ce este peste puterile lui și în urma căreia el se resimte...”. Iar concluzia logică se impunea de la sine: „datorită acestei situații, despre care conducerea tehnică a căilor ferate are perfectă cunoștință, un inginer de la calea ferată a fost însărcinat cu întocmirea unui proiect de studii pentru construirea unui pod peste Dunăre. Acest nou pod a cărui necesitate este inexorabilă, va avea menirea de a desconggestiona circulația pe podul de la Cernavodă. Locul ales pentru construirea lui este între Țândărei (Ialomița) și Hârșova, iar construcția lui ar costa, după devizele preliminare, suma de un miliard lei”¹⁸.

În toamna anului 1937 Richard Franasovici, ministrul Lucrărilor Publice și al Comunicațiilor prezenta pentru prima dată după război, un program general de lucrări, eșalonat pe mai mulți ani. Între acestea, figurau cinci poduri peste Dunăre, la Hârșova, Galați, Brăila, Ismail și Tulcea, estimându-se că ele puteau fi realizate în termen de 10 ani¹⁹.

¹⁷ „Curentul”, an VIII, nr. 2747 din 27 septembrie 1935, p. 11.

¹⁸ „Dimineața”, an XXXII, nr. 10488 din 6 martie 1936, p. 5.

¹⁹ „Viitorul”, an XXIX, nr. 8951 din 8 noiembrie 1937, p. 11.

În anul 1938, atunci când era numit director general al drumurilor, ing. N. Profiri ținea să arate presei că era „în interesul țării să se construiască șosele de legătură directă ale Capitalei cu Craiova deoparte, cu Galații de alta și în fine, cu Constanța, prin Hârșova, unde trebuie să se execute podul peste Dunăre”²⁰. În anul următor, ministrul Ghelmegeanu spunea că podul de la Hârșova urma să coste un miliard de lei, în condițiile în care în anul precedent se cheltuiseră în total pentru drumuri, aproape 1, 5 miliarde lei²¹.

Ajuns la conducerea ministerului Lucrărilor Publice și Comunicațiilor, inginerul Constantin D. Bușilă expunea presei programul acelui minister, din care desprindem mențiunile legate de tema noastră: „Se va da apoi atenție legăturilor cu porturile de export, construindu-se o șosea de mare trafic între porturile dunărene Brăila și Galați și dând acces la portul Constanța prin o șosea care va trece Dunărea peste un pod ce se va construi în regiunea Hârșovei”²².

În aceeași zi se emitea decizia nr. 56.772 a ministerului de resort referitoare la constituirea comisiei însărcinate cu studierea acestui proiect; redăm în continuare din textul deciziei amintite: „Art. I. Se instituie o Comisiune pentru a studia următoarele chestiuni în legătură cu proiectarea peste Dunăre, în regiunea Hârșova-Vadul Oii, fie a unui singur pod pentru calea ferată și pentru șosea, fie a două poduri distincte;

- a) Necesitatea de construire a unui singur pod sau a două poduri distincte;
- b) Amplasamentul podului unic sau a celor două poduri distincte;
- c) Numărul și mărimea deschiderilor sub care ar urma să se facă navigația, precum și înălțimea liberă sub podul unic sau sub cele două poduri distincte, necesară navigației pentru orice regim de ape;
- d) Distanța maximă între traseul căii ferate și al șoselei în cazul unui singur pod și distanța dintre cele două poduri;
- e) Elementele caracteristice: numărul liniilor de cale ferată, lărgimea părții carosabile pentru partea de șosea, lărgimea trotuarelor, etc.;
- f) Dispoziții pentru montarea conductelor de apă, canalizări de lumină, energie, telegraf, telefon, conducte petrolifere, etc.;
- g) Eventuale dispozitive de apărarea podului unic sau a celor două poduri, necesitate de considerațiuni de ordin militar;
- h) Stabilirea principială a sistemelor și tipurilor de grinzi, indicate a fi folosite pe cursul principal navigabil al al fluviului și la viaducte,

²⁰ „Argus”, an XXVIII, nr. 7683 din 18 noiembrie 1938, p. 5.

²¹ „Lumina satelor”, an XVIII, nr. 32 din 6 august 1939, p. 3.

²² „Universul”, ed. Capitalei, an LVIII, nr. 231 din 27 august 1941, p. 6.

rămânând ca după cunoașterea prinsondaje a stratificației terenului să se hotărască soluția cea mai economică de adoptat”.

Comisia respectivă era condusă de ing. V. Roșu și avea ca membri pe inginerii N. Profiri, V. Pașcanu, T. Atanasescu, N. Bujoreanu, V. Ghimbășeanu, Sorin Niculescu și pe maiorul Gh. Borneanu de la Marele Cartier General²³.

Pentru că a fost vorba și de interesul militar al podului de la Hârșova, reținem în continuare aprecierile făcute de maiorul GH. Nicolescu din Marele Stat Major în studiul intitulat „Organizarea și siguranța spatelui armatei, în războiul modern”, publicat în același an 1941: „La noi, de o extremă importanță este legătura Dobrogei cu restul țării, atât pentru alimentarea trupelor care luptă la est de Dunăre, cât și în cazul unei eventuale retrageri a lor. Pe lângă paza puternică antiaeriană a podului de la Cernavoda și dublarea lui cu un pod în regiunea Hârșova, este necesar să se asigure alimentarea și trecerea trupelor, prin concentrarea din vreme a tuturor mijloacelor de trecere disponibile, în regiunea Hârșova și Brăila”²⁴.

La aniversarea a 50 de ani de la inaugurarea podului de la Cernavoda, ziarul „Timpul” publica un reportaj semnat de V. Bădescu. Se vorbea acolo de importanța acelui pod pentru economia României, dar și de faptul că el nu mai făcea față necesităților actuale și urma, în concepția unor specialiști, să-și încheie activitatea, putând fi transformat ușor însă într-un pod rutier, atât de necesar de altfel; la acea vreme trecerea Dunării de autovehicule se făcea doar cu bacul.

În continuare, autorul articolului scria: „Am aflat că în programul de realizări al căilor ferate române este și construirea unui mare pod, care va înlocui pe cel actual de la Cernavoda. El va fi construit lângă Hârșova la Vadul Oii, pe unde se trece actualmente cu bacul. Viitorul pod va însemna un pas înainte în domeniul tehnicii, el având linie dublă pentru traficul c.f.r., precum și șosea pentru vehicule și pietoni. Dacă ne gândim însă la scumpetea materialelor în timpul de față, căci la 1895 când a fost construit podul Regele Carol I n-a însemnat o sarcină grea pentru bugetul țării, ne dăm seama că podul de la Hârșova nu va putea fi realizat atât de curând, căci greutăți multiple apasă asupra țării”²⁵.

Firește, statul român nu dispunea atunci de puterea financiară necesară unor mari lucrări de infrastructură, dar ideile de acest gen continuă să fie dezbătute în societate, astfel că în ziarul „Universul” din toamna anului 1948 apărea o propunere a inginerului Raul Florin Popescu. El

²³ „Monitorul oficial”, partea I, nr. 205 din 30 august 1941, p. 5108.

²⁴ „România Militară”, an LXXVIII, nr. 6-7 din 1 iunie 1941, p. 12.

²⁵ „Timpul”, an IX, nr. 2945 din 24 septembrie 1945, p. 5.

considera că în locul celor două poduri prevăzute în studiile anterioare, unul între Gura Ialomiței și Hârșova și un al doilea în dreptul Brăilei, spre Tulcea, se putea opta pentru o altă soluție, care în opinia sa putea asigura nu doar transporturile rutiere și pe calea ferată, dar și energia electrică necesară Dobrogei și apa pentru irigații. Concret, el propunea să se ridice două baraje în zona respectivă, pe deasupra cărora să treacă liniile de cale ferată și șoseaua necesară transportului auto. Lucrările ar fi fost însă mult mai costisitoare, dar – credea autorul articolului – avantajele arau mult mai mari²⁶.

Pe măsură ce puterea economică și financiară a României a crescut, ideea podului de la Hârșova a revenit în actualitate, astfel că începerea construcției unui pod peste Dunăre la Hârșova, apărea în Planul de dezvoltare a economiei naționale pe anii 1960-1965, la capitolul dedicat transporturilor.²⁷ În anul 1961 se realiza proiectul tehnic al podului rutier de la Hârșova, actualizat în 1966, sub conducerea inginerului Gheorghe Buzuloiu. Prezintă șantierul podului, presa vremii consemna între altele: „Toată această operă (căci operă și este, în sensul cel mai pretențios al cuvântului) este așadar realizată pe durata dintre toamna 1967 și toamna 1969, de către cei 1100 constructori, dispuși în felul următor: 26 ingineri, 120 tehnicieni permanenți, aproape 700 de muncitori de aleasă calificare și deci abia 250 de muncitori necalificați. Așa-dar o înaltă tehnicitate cu cât mai puțină mână de lucru posibilă. Altfel, un asemenea monument de ținută economică și arhitectonică nu s-ar putea realiza”²⁸.

Retrospectiv, putem observa că ideea construirii podului de la Hârșova a fost prezentă în dezbaterile publice vreme de mai bine de jumătate de secol, dar realizarea ei a fost mereu amânată din diverse considerente; uneori prioritățile erau altele, alteori efortul financiar era prea mare. Pe de altă parte nici soluția tehnică adoptată nu a mulțumit pe toată lumea, ea nefiind de natură a satisface atât interesele economice cât și pe cele strategice. Podul de la Hârșova nu s-a mai construit și pentru transportul pe cale ferată, care a continuat să aglomereze vechiul pod de la Cernavoda, până la construirea celui nou din același punct. Dobrogea a continuat la rândul ei să suscite idei noi de realizare a unor alte căi de legătură cu restul țării, fie ele poduri sau tunele.

²⁶ „Universul”, an LXV, nr. 239 din 14 octombrie 1948, p. 4.

²⁷ „Arhitectura”, an VIII, nr. 3 din 1 mai 1960, p. 3.

²⁸ „Scânteia”, an XXXVII, nr. 7762 din 13 iulie 1968, p. 5.

***ABOUT THE HARȘOVA BRIDGE AND ITS ECONOMIC AND
STRATEGIC IMPORTANCE IN THE PRESS OF THE TIME
-abstract-***

Keywords: bridge, Hârșova, railway, road, Dobrogea

The idea of a second bridge over the Danube to Dobrogea appeared at the beginning of the 20th century. The press of the time published numerous articles talking about the economic and military importance of this bridge. The best option was to place this bridge at Hârșova and several studies were developed for its construction. But priorities were different and the construction of the bridge was delayed until 1971, when it was finally built.