



Nr. 3 (31)/ MARTIE 2023

Cetatea Cavalerilor

Fondator: Col. r. Dr. Constantin MOȘINCAT
 Editor: Asociația Națională a Cavalerilor de Cluj
 Editura Tipo MC, Oradea-2020

Cartea Mea e și a Ta! ISSN 2734-6889 -ISSN-L 2734 - 6889

Armata contibutor la bunăstarea României - Canalul Dunăre-Marea Neagră (2)

Col. r. ing. Ștefan Negru

Col. r. ing. Ștefan Negru în dialog la „distanță” cu col. r. Dr. Constantin Moșincat, doi foști colegi de promoție din Liceu Militar „Ștefan cel Mare”.

C.M. – *Au trecut ceva ani și de la ultima noastră revedere. Ce faci, cum ești, raportat la cum a fost odată. Apropo, că genistul specialist ce ești, ai săpat și la canal?*

Șt. N. - Stimate camarad și drag coleg,

Mai întâi mulțumesc de întrebare, cu toții sănătoși. Mă tot provocă să-mi amintesc despre contribuția armatei române la "construcția socialismului multilateral dezvoltat". Îți propun un material separat de discuția telefonică ce o purtăm acum. Colegul nostru Trifan Vasile (da, am fost colegi de pluton la tancuri – fain fecior –n. C.M.). Apoi discuția s-a mutat și a curs pe alte amintiri.

Ștefan revine și precizează: referitor la contribuția armatei române la construirea „socialismului multilateral dezvoltat”, trebuie spus ceva important. Încă din anii 1950, această etapă a fost generată de mai multe probleme social-politice ale vremii și a prezenței armatei sovietice, care „consilia”.

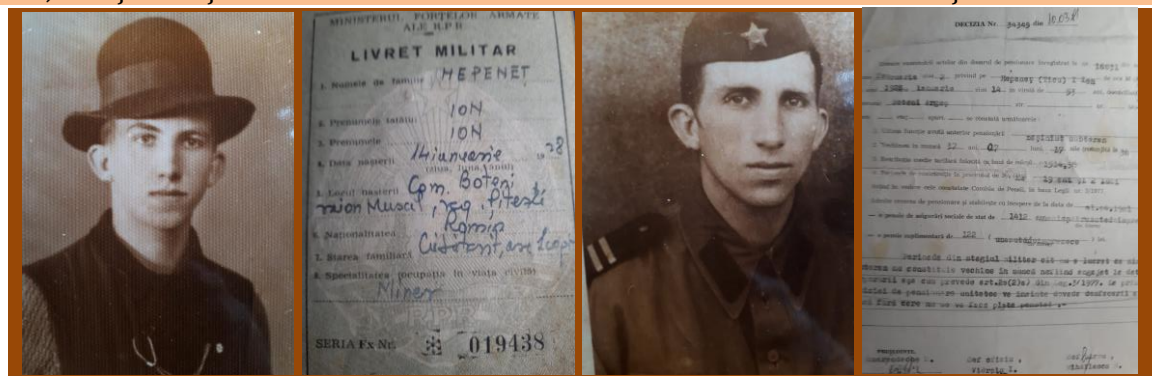
După încheierea ostilităților celui de al doilea război mondial, militari români, care erau deja încorporați și instruiți pentru completarea efectivelor combatante de pe front, împreună cu trupele care s-au întors de pe front după 09.05 1945, au rămas sub arme pentru a forma și constitui "armata populară română" până în octombrie 1949, când au fost lăsate la vatră contingentele cele mai vechi și s-au făcut primele încorporări. Efectivul Armatei s-a redus la doar 4 Divizii, drapelele acestor unități fiind predate pentru păstrare la Muzeul Militar Central.

Făcându-se apoi încorporări ale mai multor contingente deodată (contingentele '46, '47, '48 și '49) efectivele depășeau necesarul operativ. Așa s-au format și dislocat efective, inclusiv în zona Ardealul revenit la România, după anularea Dictatului de la Viena (30 august 1940), prin Tratatul de pace de la Paris 1947. Astfel au fost înființate noi unități militare, strict supravegheate de consilieri sovietici, inclusiv ca detașamente de muncă pentru construirea drumurilor din munții apuseni: ex. Câmpeni - Cărpiniș - Abrud, Câmpeni - Scărișoara - Arieșeni, Câmpeni - Albac - Arada și altele.

Detașamente de Construcții Căi Ferate pentru Salva - Vișeu, Ineu - Brad, Beiuș - Vașcău, Bumbești - Livezeni și alte căi ferate, dar și detașamente de muncă în minerit. Dintr-un asemenea detașament a făcut

parte și socrul meu (foto), unde și-a satisfăcut stagiul militar obligatoriu de trei ani, din 1950 până în 1953.

De ce cred că este necesar acest lucru, adică să separăm planurile! Foarte simplu!



Aceeași persoană, cu gradul onorific de caporal, cu rubașca sovietică și grade metalice.

Soldații au fost folosiți la lucrările civile, sub conducerea ofițerilor, prezenți încă de prin anii '50. Nu a fost

o invenție a "epocii de aur"! Iar aici putem atinge și tema destinelor celor care au fost prezenți timp de ani întregi la aceste lucrări de construcții. Spre exemplu, socrul meu a fost făcut "miner de onoare" mult înaintea venirii la conducere a lui Ceaușescu. Încă mai păstrez fotografiile de atunci, livretul militar și decizia de ieșire la pensie. Îți sugerez aceasta, dar rămâne ca hotărârea să îți aparțină. În plus am colegi de promoție de ofițeri, care au lucrat numai în astfel de unități, detașamente, dar nu doresc să vorbească prea mult, chiar dacă sunt nemulțumiți de pensia pe care o au. Aștept un răspuns! O zi excelentă și numai bine!

C.M. - *Dragă Ștefane, eu asigur numai publicarea articolelor, de istorie și cultură în **Cetatea Cavalerilor**, nu și conținutul acestora. Iar dacă o fac îmi asum cu semnătură. Prin urmare, tu îi cunoști pe toți oamenii din „geniu”, așa că faptele le putem relata fără a da nume, dacă aceștia vor să se „cufunde în marea mută”, în continuare, îi privește și le respectăm opinia. Dacă îți mai amintești ceva adaugă. Măgarii de astăzi nu cunosc și nu recunosc "patimile" tinereții noastre. Dar, contribuția de ansamblu a armatei nu pot și nu au cum să o ignore. Mă rog, aștept formatul tău pe email: bibliotecacavalerilor@gmail.com.*

Șt. N. - *Îmi pare rău, de mai bine de șapte ani am renunțat la adresa de email. Am avut mari probleme de virusare, etc, am pierdut multe documente din arhiva personală. Practic adresa a fost spartă și ce nu a fost posibil de vizualizat din arhivă a fost puternic virusată. Atunci am eliminat toată fibra optica din locuință. Regret nespuse de mult că nu pot colabora pe email. Numai bine și sănătate!*

C.M. - *Ok. Și pe telefon se poate dar cu diacritice, să fie mai simplu de preluat. Da, proiectul canalul a fost reluat în 1949, de noul regim de democrație populară, care a început construcția efectivă a canalului, folosindu-se trei tipuri de resurse umane: forța de muncă liberă plătită, oameni provenind din diverse categorii sociale, cu profesii diferite, recrutați din toată țara, militari în termen, din care unii lucrau în construcții, în timp ce alții erau însărcinați cu paza obiectivelor sau a deținuților; munca forțată a deținuților, în marea lor majoritate politici, cu condamnări administrative sau penale, având statutul de „coloniști MAI”. Printre ei și generalul Leonard Mociulski, care a declarat: „dacă Îara mi-a cerut să lupt în est am luptat, dacă mia- cerut să lupt în Vest, am luptat, dacă îmi cere să car cu roaba, car cu roaba dublă!”*

Șt. N. - *La terminarea școlii militare, am fost repartizat la regimentul de geniu de la Buzău, unde mi-am desfășurat activitatea de la funcția de comandant pluton subunitate independentă (comandanți punct comandă), până la funcția de comandant de companie, în august 1982. În această perioadă am fost detașat la mai multe puncte de lucru: Alba Iulia, la canal, la irigații și la construcții industriale, pe diferite șantiere.*

Din august 1982 și până la sfârșitul lunii aprilie 1983 am fost șef geniu la Batalionul 17 Vânători de Munte, de la Vatra Dornei, apoi pe aceeași funcție la Centrul de Instrucție al Vânătorilor de Munte de la Predeal (mai 1983 - martie 1984), când am fost mutat la Galați la Divizionul de Nave Dragoare, până la desființarea unității în 1995-1996, când navele au fost predate, transferate altor unități. Aici am îndeplinit funcția de șef geniu până în 1992, când la terminarea facultății am fost confirmat ca inginer militar și am preluat legal funcția de locuitor tehnic.

Am fost mutat la Constanța, dar după aproape patru luni am revenit la Galați, la Combinatul Siderurgic pe funcția de șef birou control, recepție materiale militare, până la pensionare în luna aprilie 2002. Am lucrat ca inginer în noua companie înființată după privatizarea Combinatului până la 01.04.2013, când m-am pensoinat definitiv.

C.M. - *După cum văd te-ai cam „plimbat” prin 6 garnizoane, fără șantiere. Unde ai avut familia stabilită?*

Șt. N. - *În toată perioada cât am fost detașat la canal soția a rămas la Buzău. Lucra în învățământ ca profesor de matematică și fizică, la o școală din mediul rural, unde făcea naveta zilnic la aproximativ 30 de kilometri de oraș. Locuiam atunci într-o garsonieră confort trei. Am primit un apartament cu două camere, tot confort trei, când mi s-a născut al doilea copil. Garnizoana Buzău fiind un oraș cu multe unități militare, avea un deficit permanent de locuințe pentru cadrele militare.*

C.M. - *Am înțeles că aveai permanent gata „valiza” de plecare în altă misiune. La canal cum ai ajuns?*



Tov. Lt. Ștefan Negru, la panoul de onoare al brigăzii canalului cu ofițeri meritoși



Șt. N. - Revin cu precizări referitoare la activitatea de la canal. În perioada de început a lucrărilor marea unitate, dar și unitățile din subordinea mea nu aveau imprimate, totul se redacta manual sau la mașinile de scris. După completarea acestor documente urma semnarea și aprobarea lor, primeau regimul de REGISTRU UNIC, erau predate pentru arhivare la biroul D.S., prin urmare nu am oprit nici un fel de asemenea documente, sincer nu am vrut să am probleme, dar nici nu mi-am propus acest lucru dintr-un singur motiv, dorința de a uita totul (așa credeam atunci că ar fi posibil, constat că eram naiv).

Abia prin anii 1980, 1981, au fost introduse mai multe tipuri de imprimate, odată cu schimbările făcute în conducerea brigăzii și a Direcției Lucrări în Economia Națională și totuși aceste reglementări nu au fost aplicate în toate unitățile acestei direcții.

De ce astăzi toată lumea tace, simplu... arhivele tuturor acestor unități după desființarea lor au fost distruse prin ardere, nu au fost predate fondului de arhivă de la Pitești. Știu, sunt cât de cât sigur, pentru că m-am interesat la pensionare acele perioade. Nu le-am putut dovedi.

Într-adevăr au fost multe cadre militare care și-au distrus viața de familie, chiar viața personală, din cauza acestor "detașări prelungite" pentru lucru în economia națională. Astăzi nimeni nu recunoaște nimic, ba din contra au nesimțitul tupeu să afirme că toți ne-am dus pentru „bani” mulți, nu că am fost forțați să mergem.

Așa a fost întotdeauna... "cei mari se îngrădăra cu averea și mărirea în cercul lor de legi..."

O seară frumoasă și liniștită îți doresc. Știi colega, avem o datorie morală, să iertăm, ca și noi să fim iertați!

C.M. - *Că bine grăiești Ștefane. Hai să continuăm cu alte aspecte de pe acel canal al tinereții tale.*

Șt. N. - Servus mult stimat camarad și coleg! Prin rândurile ce urmează încerc să vin în completarea materialului despre canalul Dunăre - Marea Neagră. Ceea ce voi prezenta poate că le cunoști, sau poate nu, dar sunt importante pentru că au legătură cu situația actuală când drumurile naționale se surpă, când pe căile ferate, chiar și pe magistralele duble electrificate, se circulă cu viteză redusă, iar o investiție de modernizare durează ani buni. Sper să îmi înțelegi această intervenție!

C.M. - *Eu înregistrez opinia specialistului deprins cu proiecte, calcule de volume, costuri estimate de ore muncă, bani, echipamente, etc. Știu că toate le-ai făcut. eu am citit, de pildă despre inginerul Dumitru vasiliu, ce efort intelectual formidabil a depus la proiectarea și execuți a cazematelor în 1937-1940. Continuă.*

Șt. N. - Direcția Lucrări în Economia Națională avea în compunere Brigăzi de Construcții Căi Ferate, Brigăzi de Construcții Drumuri și Poduri, Detașamente de Construcții Civile, Detașamente de Construcții Industriale, Detașamente de Construcții Lucrări de Irigații, Brigada de Construcții a Canalului și alte unități. De la înființarea acestor unități în anul 1950, dar și pe parcursul anilor următori și până la desființarea lor după 1990, a existat în permanență o forță de muncă calificată și mai puțin calificată și necalificată, dar gata tot timpul, ordonată și dotată, putând fi utilizată și în zilele de sărbătoare, în caz de urgență. De aceea se executau toate lucrările de întreținere, reparații planificate la timp și mai ales într-un interval scurt. După 1990, prin desființarea acestor unități militare de lucru în economie, toate au fost amânate (abandonate - vezi Bucureștiul) din lipsă forței de muncă și am ajuns aproape ca totul să se dărâme, prin neîntreținere.

Toate aceste unități militare de lucru, erau unități cu autogestione! Mai exact primeau tot ceea ce le era necesar la înființare de la M. Ap. N. (cazarmamen, echipament, veselă, armament, muniție, tot strictul necesar), iar lunar, odată cu încheierea situației de lucrări realizate, în ștatele de plată era inclusă și uzura pe fiecare tip de material primit, iar valoarea totală era virată ministerului apărării.

Cel mai greu era la subunitățile de construcții unde cea mare parte a efectivelor era necalificată, iar la închiderile lunare trebuia să realizezi *plan depășit suplimentar*, pentru a reuși să acoperi toate aceste costuri.

C.M. - *Ușurel Ștefane cu planul, cum să depășești suplimentar. Asta înseamnă că norma ta era făcută, depășită dar ți se cerea să ai „supliment de depășire”?*

Șt. N. - Pentru realizarea lucrărilor de la canal, nu au fost stabilite norme raportate la mc. de excavat, de turnare a betoanelor armate, de întindere a paturilor de fascine, ori de placare cu bolovani de piatră.

Pentru realizarea planului erau stabilite valori lunare per individ de realizat. Spre exemplu, în lunile noiembrie, decembrie, ianuarie și februarie, timpul efectiv de lucru era de 8 ore zilnic, iar valoarea per individ (militar) era cuprinsă între 1.460 lei și 1.650 lei (mă refer la valoarea în bani din anii 1977, 1978).

Începând cu luna martie și până în luna octombrie, timpul de lucru se mărea la 10 ore zilnic, iar valoarea per individ de realizat se stabilea în creștere de la 1.800 lei către 3.200 lei (în lunile iunie iulie și

august), după care scădea din nou către luna octombrie când funcție de intemperii scădea până la 1.850 sau 1.725 lei de persoană.

La subunitatea mea unde toți militarii erau mecanici de utilaje, aceste valori era ușor de realizat și de depășit. În plus am avut parte de o încadrare bună cu subofițeri și maiștrii militari, altfel aveam în permanență pe fiecare schimb câte 14, 16 asemenea cadre pe tronson. Am avut mai bine de cincizeci la sută din efectiv, mă refer la militari, absolvenți ai școlii profesionale de mecanici utilaj greu, iar aproape optzeci la sută erau de ciclul doi și erau interesați să plece acasă cu ceva bani strânși din munca la canal. În acest fel erau motivați atât cadrele cât și militarii pentru a *îndeplini și depăși* planul în fiecare lună. Mai greu era și pentru noi ofițerii de la compania tehnică, în sezonul rece când dacă erau mai multe zile ploioase nu se putea lucra în tronson, ori când era viscol sau geruri mari de peste minus 10 grade Celsius.

C.M. - *Bine dar unitatea ta organică era în cazarma din garnizoană. Pe „tronson” erau constituite unități proprii DLEN, în care erați de fapt detașați, încluși?*

Șt. N. - În ce privește cadrele militare care au lucrat la canal, cea mai mare parte au fost detașate forțat, unele de două chiar trei ori. Spre exemplu au fost detașate de două ori la canalul Dunăre - Marea Neagră și o dată la canalul Poarta Albă - Midia Năvodari, dar au fost și unele cadre militare care și-au cerut mutarea, nu detașarea la canal, pentru că erau din zonă și doreau să fie aproape de întreaga familie. Numărul acestora a fost până la zece la sută din totalul efectivului.

Vizitele de lucru a "Comandantului Suprem" la canal nu erau anunțate cu mult timp înainte și nu reprezentau un mare fast. Tot efectivul prezent pe tronson lucra efectiv, nu se oprea lucrul, nimeni nu agita stegulețe. Cei cu funcții mari de conducere îl însoțeau, erau zone cu planșe, grafice de lucrări, dar mai ales cu machete, pentru că el prefera acest lucru și înțelegea mai bine totul.

Dacă cobora pe tronson ofițerii care supravegheau lucrul îi acordau salutul, de cele mai multe ori răspundea la salut, iar dacă se întâmpla să întâlnească un cadru pe care îl mai văzuse și cu altă ocazie, în afara faptului că dădea mâna cu respectivul, avea loc un simplu schimb de amabilități, nimic mai mult. Sper că aceste completări să fie de bun augur. Dacă mai sunt nelămuriri sau întrebări te rog să mă abordezi cu încredere. Weekend plăcut și mult bine îți doresc!

C.M. - *M-aș fi bucurat să aflu opinia și a altor ofițeri participan, dar poate așa vom redescoperi multe alte fapte și întâmplări. Oricând cu interes. Ranița cu amintiri nu poate fi ferecată. În ea e depozitul tinereții, fără bătrânețe, cum se spune în povești. Aici e vorba de o viață trăită aspru de oșteni de caracter!*

Canalul Dunăre - Marea Neagră constituie veriga ce leagă traficul maritim, prin portul Constanța, de traficul fluvial pe apele interioare europene, fiind parte componentă a coridorului paneuropean de transport dintre Marea Neagră și Marea Nordului, prin Canalul Rin - Main - Dunăre, formând o importantă rută de transport cu costuri reduse pentru o gamă largă de mărfuri și servicii. Inaugurat la 26 mai 1984, canalul Dunăre - Marea Neagră se înscrie astfel în cea mai mare clasă de canale interioare, potrivit standardelor europene. Construcția canalului a implicat eforturi umane și financiare deosebite, dar și o serie de lucrări conexe de mare anvergură, precum construirea unor poduri, ecluze, rectificarea unor șosele, căi ferate și supraînălțări de terenuri inundabile”, menționează CNACN, într-un comunicat.

Despre constructori, astăzi toată lumea păstrează tăcere!

