

**UNIVERSITATEA “OVIDIUS” CONSTANȚA
FACULTATEA DE ISTORIE ȘI ȘTIINȚE
POLITICE
ȘCOALA DOCTORALĂ**

TEZĂ DE DOCTORAT

**EVOLUȚIA CANALULUI DUNĂRE-MAREA
NEAGRĂ ÎNTRE ANII 1833-2012.
DE LA IDEI ȘI PROIECTE, LA REALIZARE ȘI
ACTIVITATE**

- rezumat -

**COORDONATOR ȘTIINȚIFIC:
PROF. UNIV. DR. CIORBEA VALENTIN**

**DOCTORAND:
ȘERBAN ANA-OLIVIA**

**CONSTANȚA
- 2012-**

CUPRINS:

INTRODUCERE.....	5
CAPITOLUL I - ISTORICUL IDEILOR ȘI PROIECTELOR UNUI CANAL NAVIGABIL ÎNTRE DUNĂRE ȘI MAREA NEAGRĂ (1833-1940).....	10
<i>I. 1. - IDEI ȘI PROIECTE ÎNTRE ANII 1833-1856.....</i>	10
<i>I. 2. - PROBLEMA CONSTRUIRII UNUI CANAL NAVIGABIL DUNĂRE-MAREA NEAGRĂ ÎN CONTEXTUL REUNIRII DOBROGEI ȘI EVOLUȚIEI REGIUNII ÎN CADRUL STATAL NOU CREAT (1878-1918).....</i>	13
<i>I. 3. - PROIECTE INTERBELICE PENTRU SOLUȚIONAREA PROBLEMEI UNEI NOI IEȘIRI LA MARE (1918-1940).....</i>	14
CAPITOLUL II - CANALUL DUNĂRE-MAREA NEAGRĂ ÎNTRE ANII 1949-1953.....	15
<i>II. 1. - FACTORII ECONOMICI ȘI POLITICI CE AU DETERMINAT ȘI ÎNSOȚIT IDEEA CONSTRUIRII UNUI CANAL NAVIGABIL ÎNTRE CERNAVODĂ-CONSTANȚA.....</i>	15

II. 2. - DEMARAREA LUCRĂRIILOR PENTRU CONSTRUIREA CANALULUI DUNĂRE MAREA- NEAGRĂ.....	19
II. 3. - CADRUL LEGAL DE ASIGURARE A MĂINII DE LUCRU PENTRU ȘANTIERELE CANALULUI.....	21
CAPITOLUL III - CANALUL DUNĂRE-MAREA NEAGRĂ ÎNTRE ANII 1973-1987.....	23
III. 1. - DE LA DECIZIA POLITICĂ LA PROIECTARE.....	23
III. 2. - IMPLICAREA ȘI ROLUL ARMATEI LA CONSTRUIREA CANALULUI DUNĂRE- MAREA NEAGRĂ.....	26
III. 3. - ORGANIZAREA CONSTRUCTȚIEI ȘI FORȚA DE MUNCĂ.....	28
III. 4. - INAUGURAREA CANALELOR DUNĂRE- MAREA NEAGRĂ ȘI POARTA ALBĂ-MIDIA, NĂVODARI.....	29

CAPITOLUL IV - TRAFICUL ȘI NAVIGAȚIA PE	
CANALELE NAVIGABILE	
DE LA INAUGURARE PÂNĂ	
ÎN ANUL 2007. PROIECTE ȘI	
PERSPECTIVE. EVOLUȚIA LOR	
ÎN CONTEXT EUROPEAN.....	31
<i>IV. 1. - FUNCȚIONALITATEA CANALELOR</i>	
<i>DUNĂRE-MAREA NEAGRĂ ȘI POARTA ALBĂ-</i>	
<i>MIDIA, NĂVODARI (1987-2007).....</i>	31
<i>IV. 2. - EVOLUȚIA CANALELOR NAVIGABILE ÎN</i>	
<i>CONTEXT EUROPEAN. PROIECTE ȘI</i>	
<i>PERSPECTIVE DE DEZVOLTARE.....</i>	33
CONCLUZII.....	34
CUVINTE CHEIE.....	35
BIBLIOGRAFIE SELECTIVĂ.....	36
ANEXE	

INTRODUCERE

Deși s-a scris mult despre cel mai mare obiectiv de construcții al României, Canalul Dunăre-Marea Neagră, subiectul nu este epuizat. Această construcție a preocupat diverse categorii de specialiști, de la ingineri, istorici, economiști, ziariști, care au realizat o bogată cercetare. De asemenea lucrarea beneficiază de surse arhivistice locale bogate și centrale. Arhivele mai au de oferit multe informații valoroase, din punct de vedere științific și istoric. Istoriografia română, a fost preocupată de acest subiect căruia i-a adus contribuții documentare de valoare.

În ultimii ani au apărut o serie de lucrări care au contribuit la cunoașterea acestei „magistrale albastre”, cum a fost numit canalul Dunăre-Marea Neagră în epocă. Astfel se înscrie volumul coordonat de domnul profesor universitar dr. Valentin Ciorbea, *Canalul Dunăre-Marea Neagră între istorie, actualitate și perspective*, apărut la editura Ex Ponto, Constanța, 2008 și a marcat 130 de ani de la reunirea Dobrogei la România.

În anul 2011, cu ocazia împlinirii a 27 de ani de administrație a canalului navigabil Dunăre-Marea Neagră, la editura Ex Ponto, Constanța, a apărut lucrare profesorului de istorie Adrian Ilie și a soției sale, Claudia Ilie, *Canalul Dunăre-Marea Neagră. Istoricul dezvoltării, stadiile legate de acesta și perspectiva valorificării sale*. Cum însuși autorul a afirmat, lucrarea a vizat doar anumite aspecte și nu s-a dorit una exhaustivă.

În prezent Canalul Dunăre-Marea Neagră nu beneficiază de o monografie realizată pe criterii științifice, care să pună în valoare cercetările întreprinse și sursele arhivistice locale și centrale. Pentru aceasta mi-am propus realizarea unui istoric al construcției Canalului Dunăre-Marea Neagră bazat pe cercetarea documentelor de arhivă ale Direcției Generale a Canalului Dunăre-Marea Neagră, Centrala de Construcții a Canalului Dunăre-Marea Neagră, Comitetul de partid Canal Dunăre-Marea Neagră, ale celor două brigăzi hidrotehnice ale Ministerului Apărării Naționale care au participat la desfășurarea lucrărilor de construcție pe zona Canalului și ale Companiei Naționale Administrația Canalelor Navigabile (C.N. A.C.N). Aceste izvoare permit cunoașterea istoriei și geopoliticii actuale a Canalului Dunăre-Marea Neagră, de la lansarea ideii, până la realizarea și rolul complex al Canalului Dunăre-Marea

Neagră astăzi. Teza este structurată pe patru capitole, fiecare cu mai multe subcapitole.

În primul capitol, **Istoricul ideilor și proiectelor unui canal navigabil între Dunăre și Marea Neagră (1833-1940)** este prezentat interesul marilor puteri, care au variat în funcție de situația politică de la gurile Dunării, un istoric al ideilor și proiectelor unui canal care să străbată Dobrogea, pe Valea Carasu, de la Cernavodă la Constanța prin eliminarea „marelui cot al Dunării”. Capitolul este structurat pe trei subcapitole: ***I. 1. - Idei și proiecte între anii 1833-1877, I. 2. - Problema construirii unui canal navigabil Dunăre-Marea Neagră în contextual reunirii Dobrogei și evoluției regiunii în cadrul statal nou creat (1878-1918), I. 3. - Proiecte interbelice pentru soluționarea problemei unei noi ieșiri transdobrogene la mare (1918-1940).***

Capitolul II, Canalul Dunăre-Marea Neagră între anii 1949-1953, analizează evoluția factorilor economici și politici ce au determinat și însoțit ideea canalului, planuri vizând construcția, care să ducă la scurtarea drumului de apă între Cernavodă și Constanța, activitatea de pe șantierele canalului, propaganda ca mijloc de justificare formală a politicii partidului comunist, o propagandă a rolului și modelului sovietic în toate ramurile societății românești.

Capitolul este structurat pe trei subcapitole: *II. 1. - Factorii economici și politici ce au determinat și însoțit ideea unui canal navigabil între Cernavodă-Constanța,*

II. 2. - Demararea lucrărilor pentru Construirea Canalului Dunăre-Marea Neagră, II. 3. - Cadrul legal de asigurare a mâinii de lucru pentru șantierul canalului: decrete, ordine, decizii.

Capitolul III, Canalul Dunăre-Marea Neagră între anii 1973-1987, analizează reluarea ideii de construire a unui canal care să scurteze drumul cu 400 km între Dunăre și Marea Neagră, raționamentele care au stat la baza deciziei politice a noului conducător al statului, Nicolae Ceaușescu, proiectări, execuția lucrărilor. Capitolul este alcătuit din patru subcapitole: *III. 1. - De la decizia politică la proiectare, III. 2. - Implicarea și rolul armatei la construirea Canalului Dunăre-Marea Neagră,*
III. 3. - Organizarea construcției și problema forței de muncă, III. 4. - Inaugurarea Canalelor Dunăre-Marea Neagră și Poarta Albă-Midia Năvodari.

Capitolul IV, Traficul și navigația pe canalele navigabile de la inaugurare până în anul 2007. Proiecte și Perspective. Evoluția lor în context european, analizează funcțiile sistemului de canale navigabile din Dobrogea, perspective europene pentru canalele navigabile

românești, opțiuni de afaceri, stadiul lucrărilor de construcție a Canalului Dunăre-București. Capitolul este alcătuit din două subcapitole:

IV. 1. - Funcționalitatea Canalelor Dunăre-Marea Neagră Poarta Albă-Midia Năvodari (1987-2007),

IV. 2. - Evoluția canalelor navigabile în context european. Proiecte și perspective de dezvoltare (2007-2012).

CAPITOLUL I

ISTORICUL IDEILOR ȘI PROIECTELOR UNUI CANAL NAVIGABIL ÎNTRE DUNĂRE ȘI MAREA NEAGRĂ (1833-1940)

I. 1. IDEI ȘI PROIECTE ÎNTRE ANII 1833-1877

Ideea de a se amenaja o legătură directă cu marea prin un canal navigabil, care să unească Dunărea cu Marea Neagră, este veche, de la începutul sec. XIX, dar preocupările s-au limitat la discuții finalizate, cel mult, cu proiecte, fără urmări practice. Soluțiile propuse îmbrăcau, în general, următoarele aspecte: îmbunătățirea tradiționalei căi de transport pe apă, prin gurile Dunării, organizarea unui drum de uscat, apoi chiar a unui drum de fier, direct prin mijlocul Dobrogei, între fluviu și Mare, construirea unui canal navigabil prin Dobrogea.

Problema unei noi ieșiri la Marea Neagră și legarea sistemului de transport fluvial al Dunării cu portul Constanța s-a pus, insistent, după anexarea Basarabiei la Rusia țaristă în 1812 și cu deosebire după războiul ruso-turc din 1828-1829 când Rusia a ocupat în întregime Delta Dunării preluând controlul total al gurilor fluviului.

Interesați în ameliorarea legăturilor între Dunăre și Mare, austriecii au inițiat primele studii de teren pentru un canal care să facă această legătură cu Valea Carasu.

Canalul a fost folosit ca un mijloc de presiune exercitat asupra guvernului țarist pentru a-l determina să renunțe la monopolul obținut prin posesiunea gurilor Dunării și spre a convinge Rusia să consimtă la liberalizarea navigației internaționale pe fluviu. Acest deziderat nu a avut șanse de reușită deoarece între Austria și Anglia a existat o rivalitate mută. Anglia nu putea permite întărirea poziției Austriei în Imperiul otoman, lucru care s-ar fi întâmplat prin construirea acestui canal și care ar fi dus la dezvoltarea comerțului austriac.

Părerile oamenilor politici români și opiniei publice din Principate, în special al negustorilor preocupați de extinderea schimburilor de marfă, au fost diferite. Ion Ionescu de la Brad și Ion Ghica au susținut ideea construirii unui canal.

După încheierea războiului Crimeei, prin Tratatul de pace de la Paris, semnat la 30 martie 1856, navigația și porturile din Marea Neagră au primit un nou cadru juridic internațional.

Rusia este îndepărtată de la gurile Dunării. Crearea Comisiei Europene a Dunării a determinat schimbarea

strategiilor Angliei, Austriei și Franței, în privința expansiunii în regiunea dintre Dunăre și Marea Neagră.

În locul unui canal navigabil s-a optat pentru construirea unei căi ferate de către englezi.

I. 2. PROBLEMA CONSTRUIRII UNUI CANAL NAVIGABIL DUNĂRE-MAREA NEAGRĂ ÎN CONTEXTUL REUNIRII DOBROGEI ȘI EVOLUȚIEI REGIUNII ÎN CADRUL STATAL NOU CREAT (1878-1918)

La sfârșitul sec. XIX, după războiul de independență și reunirea Dobrogei la România, problema construirii unui canal între Dunăre și Marea Neagră, a fost reluată. Aceasta a dobândit acum un caracter național, prezentând de la această dată un alt cadru și premise total diferite: dezvoltarea țării pe plan economic și politic. Proiectele specialiștilor români, de după 1878, care susțineau construcția unui canal pe ruta Cernavodă-Constanța, porneau toate de la relevarea avantajelor economice, sociale și strategice. Un singur proiect francez, care aparținea lui A. Mathieu, a făcut excepție. Până la izbucnirea Primului Război Mondial și în timpul acestuia, preocupări ale specialiștilor români față de problema proiectării unui canal între Cernavodă și Constanța, s-au manifestat mai rar. Atenția lor a fost îndreptată spre proiecte de mai stringentă nevoie, cum ar fi podul de peste Dunăre, între Cernavodă și Fetești, mărirea și modernizarea portului Constanța. Personalități constănțene

au mai elaborat însă studii și articole care au susținut construcția unui canal între Cernavodă și Constanța.

1. 3. PROIECTE INTERBELICE PENTRU SOLUȚIONAREA PROBLEMEI UNEI NOI IEȘIRI TRANSDOBROGENE LA MARE (1918-1949)

În perioada interbelică au apărut câteva proiecte elaborate de ingineri români, economiști, presa dobrogeană, Primăria Constanța. Anul 1923 a fost anul cu cele mai multe luări de poziție în privința necesității și a construirii unui canal care să lege Dunărea de Marea Neagră. Presa dobrogeană s-a dovedit a fi o ferventă propagatoare a construirii unei căi navigabile între Dunăre și Mare, pe ruta Cernavodă-Constanța. Pentru perioada interbelică autoritățile române au căutat soluții viabile pentru construirea canalului Dunăre-Marea Neagră. Astfel se înscriu două proiecte: cel al inginerului Jean Stoenescu Dunăre din 1922 și cel al inginerilor timișoreni Aurel Bărglăzan și Octavian Smigelschi, din 1926. Deși ideea construirii canalului a fost foarte veche și a preocupat categorii diferite de oameni: ingineri, politicieni, economiști, ziariști, toate proiectele arătând importanța realizării unei astfel de lucrări pentru toată țara și mai ales pentru regiunea Dobrogea, lipsa capitalului și a resurselor tehnice, au determinat ca aceste opinii și proiecte să rămână, pentru o perioadă, la stadiul de propuneri și proiecte.

CAPITOLUL II

CANALUL DUNĂRE-MAREA NEAGRĂ ÎNTRE ANII 1949-1953

II. 1. FACTORII ECONOMICI ȘI POLITICI CE AU DETERMINAT ȘI ÎNSOȚIT IDEEA UNUI CANAL NAVIGABIL ÎNTRE CERNAVODĂ-CONSTANȚA

După cel de al Doilea Război Mondial, se reia ideea canalului. Factorul politic este considerat ca fiind decisiv în hotărârea de a începe construcția Canalului Dunăre-Marea Neagră, în mai 1949. Motivațiile economice au fost prezentate în Memoriul Tehnico-Economic din 1949.

Canalul era preconizat să înlesnească transportul mărfurilor de masă spre export și import, iar rolul său economic era determinat și de politica economică de apropiere de U.R.S.S a guvernului român din anul 1949.

Prin Hotărârea nr. 505 din 25 mai 1949, Consiliul de Miniștri a decis „începerea lucrărilor pregătitoare pentru construirea canalului Dunăre-Marea Neagră”, iar prin H.C.M, nr. 278/1950 s-a înființat Direcțiunea Generală a Lucrărilor Canalului Dunăre-Marea Neagră.

Viitorul canal urma să asigure: transportul cel mai ieftin și mai scurt pe apă spre Marea Neagră, industrializarea regiunii de Sud-Est a țării, crearea condițiilor pentru îmbunătățirea agriculturii și ridicarea nivelului de trai al țărănimii muncitoare, posibilități noi de combatere a secetei din regiunea Dobrogea, asanarea Văii Carasu, ceea ce ar fi dus la însănătoșirea populației acestei regiuni bântuită de malarie, construirea de căi ferate, șosele, întreprinderi industriale și comerciale, locuințe, instituții de învățământ pentru formarea cadrelor tehnice necesare, instituții culturale. Canalul urma să lege țara noastră de U.R.S.S și țările cu democrație populară.

Memoriul Tehnico-Economic a cuprins: traseul canalului, cele două ecluze, porțile de siguranță, portul fluvial și portul maritim, lucrările materiale auxiliare necesare executării celor de bază.

Complexul de lucrări ce compuneau Canalul erau următoarele: Canalul propriu zis, Ecluza nr. 1 lângă localitatea Saligny, Ecluza nr. 2 lângă localitatea Năvodari, Poarta de siguranță nr. 1 lângă localitatea Cernavodă, Poarta de siguranță nr. 2 Ovidiu, Portul Cernavodă, Portul Midia, lucrări auxiliare. Spre deosebire de trecut, când proiectele se opreau la dimensionarea construcțiilor, modul de executare

rămânând în seama antreprizelor, acum atenția a fost dată proiectării proceselor de realizare pe teren a lucrărilor.

II. 2. DEMARAREA LUCRĂRIILOR PENTRU CONSTRUIREA CANALULUI DUNĂRE-MAREA NEAGRĂ

După decizia oficială din mai 1949, s-au realizat anteproiectul și Memoriul tehnico-economic, iar pe 15 iulie lucrarea a fost demarată pe teren. Traseul preliminar al Canalului a fost fixat pe baza Memoriului Tehnico-Economic și acoperea o lungime de 65-70 km pornind de la Cernavodă, prin Valea Carasu-Lacul Sutghiol, cu ieșire la portul de la Capul Midia.

Construcția canalului a început de la zero, cu mijloace rudimentare. Munca consta în excavații, transportul pământului, încărcări și descărcări de vagoane cu pământ, sfărâmarea pietrei la carieră, construirea de căi ferate, barăci, clădiri, proiectarea lucrărilor se făcea la început, în paralel cu execuția. Abia la sfârșitul anului 1949 s-a fixat traseul definitiv al Canalului și a fost terminat Proiectul Tehnic General. La sfârșitul anului 1952 lucrările Canalului au rămas în urmă față de Proiectul Tehnic General.

Din momentul în care s-a înțeles că această lucrare nu va putea fi finalizată de statul român, datorită lipsei utilajelor și mașinilor specializate, a mâinii de lucru

calificate, s-a căutat un vinovat pentru atribuirea eșecului de proporții. Astfel, începea la 1 septembrie 1952, la colonia de muncă Poarta Albă, într-o baracă-hangar, procesul bandei de sabotorilor de la Canal.

În vara anului 1953, după moartea lui Stalin, o delegație românească, în frunte cu Gheorghiu-Dej, a fost convocată la Moscova pentru a i se atrage atenția, de către noul lider, prim-secretarul C.C al Partidului Comunist din Uniunea Sovietică, Nikita Hrusciiov și că acest proiect provoacă tensiuni, iar cheltuielile sunt enorme.

Astfel prin H.C.M nr. 2040 din 17 iulie 1953 s-a decretat închiderea șantierelor Canalului iar muncitorii, cadrele tehnice de pe șantier au fost trimiși la strânsul recoltei din Bărăgan. Deși întrerupt, în vara anului 1953, o parte din lucrările adiacente au fost realizate. S-a construit termocentrala de la Ovidiu, care urma să asigure, curentul electric regiunii, Atelierele Centrale Cotroceni au fost mutate la Medgidia din care va apare I.M.U Medgidia, Fabrica de ciment din Medgidia, lucrările edilitare din orașele Cernavodă, Ovidiu, Năvodari, Medgidia.

Săpăturile realizate între 1950-1953 au fost valorificate, începând cu 1959, în cadrul „Complexului de irigații Mircea Vodă” dezvoltat mai apoi în „Sistemul de irigații Carasu” cu o suprafață de cca. 180000 ha.

II. 3. CADRUL LEGAL DE ASIGURARE A MÂINII DE LUCRU PENTRU ȘANTIERELE CANALULUI: DECRETE, ORDINE, DECIZII

Pentru asigurarea cadrului legal de desfășurare a activității „democrației populare”, guvernării României au elaborat o serie de decrete, hotărâri și ordine. Prin acestea erau aduși la Canal toți aceia care erau considerați indeziderabili de către regimul politic.

Munca la canal s-a desfășurat cu muncitori liberi proveniți din întreaga țară, cu profesii diferite, cu tineri studenți și militari „armata specială construcții” ai Ministerului Forțelor Armate, aduși să muncească în timpul stagiului, pentru realizarea lucrărilor repartizate de conducerea Canalului. Condițiile grele de muncă au transformat forța de muncă de la Canal într-una sezonieră.

Într-un bilanț al celor doi ani de muncă la Cana, 1950-1952 se recunoștea lipsa forțelor de muncă din sectorul liber, deoarece recrutarea și mobilizarea efectivelor de forță de muncă, sub raport calitativ și cantitativ, era foarte greu de realizat.

Sugerat de Stalin lui Gheorghiu-Dej, scopul „măreței construcții socialiste” a fost decimarea oponentilor

regimului. Metoda exterminării prin muncă forțată a fost importată în România și pusă în aplicare la Canal.

Cuvântarea Anei Pauker din „Scînteia”, preluat și de ziarul oficial al Canalului, a devenit lozinca șantierelor: „Canalul se construiește fără burghezie și împotriva ei”.

Cele mai multe dintre coloniile de muncă au fost concentrate în Dobrogea, pe malul Mării Negre, acolo unde se construia Canalul Dunăre-Marea Neagră, în Deltă, în Balta Brăilei și cea a Borcei, acestea fiind: Periprava, Sfiștoavca, Boc, Grindu, Saivane, Salcia, Piatra, Stoenеști, Luciu, Galeș, Saligny, Km 4, Poarta Albă, Km 31, Medgidia, Stânca, Capul Midia, Ovidiu, Peninsula. Unele aveau și funcție administrativă, cu puncte sanitare.

CAPITOLUL III

CANALUL DUNĂRE-MAREA NEAGRĂ ÎNTRE ANII 1973-1987

III. 1. DE LA DECIZIA POLITICĂ LA PROIECTARE

Ideea construirii unui drum maritim mai scurt spre Mare nu a fost abandonat și la începutul anilor '70 se reia proiectul, cu o nouă concepție și la ordinele unui nou conducător, Nicolae Ceaușescu. Un rol în luarea deciziei de construire a Canalului îl reprezintă cunoașterea de către Ceaușescu a unor lucrări hidrotehnice realizate de olandezi, belgieni, germani, activitatea unor mari porturi vest-europene.

În cadrul Plenarei C.C al Partidului Comunist Român, din 18-19 iunie 1973, s-a stabilit trecerea la construcția "Complexului hidroenergetic și de transport Dunăre-Marea Neagră" cu următoarele obiective: nodul hidroenergetic ce urma să fie realizat prin bararea Dunării în zona Cernavodă, un nou port maritim la Constanța Sud-Agigea, canalul navigabil Dunăre-Marea Neagră care,

plecând din lacul de acumulare format în spatele barajului de pe Dunăre, să debaraseze în noul port maritim.

Reluarea ideii de a se trece la construirea unui canal navigabil între Dunăre și Marea Neagră s-a făcut într-o concepție nouă, pe un traseu total diferit de cel anterior, folosind tehnologii moderne de execuție și de transport pe apă. Funcția principală a Canalului este aceea de cale navigabilă de mare capacitate, foarte avantajoasă care permite: racordarea sistemului transeuropean de navigație la un port maritim de primă mărime unde pot ancora cele mai mari nave ce traversează Suezul și Bosforul, scurtarea distanței de transport între Cernavodă-Constanța-Bosfor cu cca. 400 km față de ruta clasică pe la Sulina, micșorarea costului total al transporturilor pe mare dată fiind posibilitatea utilizării navelor de mare și foarte mare capacitate ce pot avea acces în portul Constanța Sud, atragerea unui important volum de trafic extern din țările Europei Centrale, pentru care portul Constanța și într-o oarecare măsură și cel de la Midia, devin porți de intrare/ieșire în relațiile acestor țări cu Orientul Apropiat, Asia de Sud și țările Pacificului, accesul direct al țărilor Europei Centrale la zona liberă Constanța Sud, rol important pentru integrarea țării în Uniunea Europeană. Sistemele de canale din Dobrogea asigură nu numai

navigația ci și irigarea unor importante suprafețe de teren arabil de peste 198000 ha, răcirea agregatelor Centralei Nuclearo-Electrice, preluarea unor debite provenite de la centrala hidroelectrică, turbinarea debitelor din bazinul hidrografic prin cele două centrale hidroelectrice de la ecluzele Agigea și Ovidiu, alimentarea cu apă potabilă și industrială a unei părți a orașului Constanța, desecări/drenaje pe suprafețe joase din lunca Văii Carasu, regularizarea scurgerii apelor și tranzitarea viiturilor prin canal din bazinul hidrografic, prin intermediul descărcătoarelor și galeriilor de evacuare de la Agigea și Midia și a bateriilor de sifoane de la Agigea.

I.P.T.A.N.A a fost desemnat proiectantul general al Canalului și al Portului Constanța Sud, șeful proiectului fiind inginerul Chiriac Avădanei, iar Institutul de Studii și Proiectări Hidroenergetice (I.S.P.H) proiectantul lucrărilor pe Dunăre din zona Cernavodă.

În afară de canalul propriu-zis, complexul hidrotehnic cuprinde: două ecluze cu câte două șasuri fiecare, o stație de pompare complexă, trei porturi comerciale la Cernavodă, Medgidia și Basarabi, trei poduri de cale ferată peste canal, la Cernavodă, Medgidia și Agigea, patru poduri de șosea peste canal, amplasate la Cernavodă, Medgidia, Basarabi și Agigea.

III. 2. IMPLICAREA ȘI ROLUL ARMATEI LA CONSTRUIREA CANALULUI DUNĂRE - MAREA NEAGRĂ

Ziua de 1 septembrie 1976 a fost considerată data inaugurării participării armatei la construcția grandiosului obiectiv. La 1 octombrie 1976 Nicolae Ceaușescu s-a întâlnit din nou cu activul de comandă și de partid din armată, la punctele unde au început lucrările, trasând o nouă sarcină. În loc de 30 km canal armata primea acum 40 km. Șantierului Național al Tineretului i s-a încredințat spre execuție 10 km canal (km 45-55).

Militarii de toate armele și-au adus din plin contribuția la realizarea a peste 40 km canal din cei 64,2 km, la construcția ecluzelor, a porturilor și a celor opt poduri, au excavat peste 80 milioane tone de pământ și rocă, au transportat peste 100 milioane tone pământ și rocă, au contribuit la construcția a peste 100 km drumuri, turnarea a cinci milioane tone ziduri de protecție, au manevrat cu brațele peste 150 milioane bucăți rocă, fiecare în greutate de cca. 50 kg.

Construcția Canalului a impus un volum impresionant de muncă și materiale. Au fost excavate 300,9 milioane m.c de rocă și pământ, pe tronsonul care străbate

coasta excavațiile coborând la 70 m, s-au turnat 4 milioane m.c de betoane, au fost executate 8,7 milioane m.p apărări și protecții de taluze, s-au executat 45,9 km ziduri de sprijin, au fost folosite 14 mii tone echipamente hidromecanice, s-au făcut amenajări pentru irigații, supraînălțări de terenuri inundabile, fertilizări, desecări, îndiguiri, baraje de retenție pe afluenți.

Construirea Canalului a necesitat realizarea a 167 km drumuri și traversări peste văile adiacente cu deversare în canal și prizele pentru irigații, 800 km drumuri tehnologice, 87 km linii de cale ferată și 36 poduri cu o lungime de 3650 m. Dintre podurile de cale ferată și rutieră 6 poduri sunt peste Canal: podul mixt de cale ferată și rutier de la Cernavodă, podul rutier de la Medgidia și podul de cale ferată, podul rutier de la Basarabi; podul rutier de la Agigea.

III. 3. ORGANIZAREA CONSTRUCȚIEI ȘI PROBLEMA FORȚEI DE MUNCĂ

Pentru execuția lucrărilor Canalului Dunăre-Marea Neagră, a luat naștere, în trimestrul III al anului 1975, o unitate specială denumită Centrala de Construcții Canal Dunăre-Marea-Neagră. Această unitate a avut în componența sa 4 grupuri de șantiere: Grupurile 1, 2, 3 și 5. Alte unități au executat, fiecare, câte un sector de canal, cu obiectivele aferente au fost Întreprindere de Construcții Hidrotehnice Constanța, Brigada Hidrotehnică nr. 45 a armatei, Șantierul Național al Tineretului - Straja, Șantierul nr. 44 Agigea, Centrala de Transporturi Auto.

Realizarea acestui obiectiv a implicat un număr impresionant de muncitori, proiectanți, tehnicieni și ingineri. Amploarea lucrărilor a impus și intervenția armatei, aproape 80% din lucrările de pe Canal fiind efectuate de armată prin două brigăzi de geniu ale Ministerului Apărării Naționale și Centrala de Transport Auto din Ministerul Transporturilor.

Tinerii, din toată țara, au participat la realizarea acestei construcții. Tinerii au lucrat și la Canalul Poarta Albă-Midia Năvodari, cel mai important șantier al tineretului prin volumul de lucru.

III. 4. INAUGURAREA CANALELOR DUNĂRE- MAREA NEAGRĂ ȘI POARTA ALBĂ-MIDIA NĂVODARI

Canalul Dunăre-Marea Neagră a fost inaugurat oficial la 26 mai 1984 de către președintele Nicolae Ceaușescu, în cadrul unei mari și somptuoase ceremonii la care au luat parte oameni politici, constructori, proiectanți, cercetători, diverși specialiști care au participat la construcția acestui grandios obiectiv al economiei românești, locuitorii din zonă. Odată cu inaugurarea Canalului a fost dat în folosință și portul de la Cernavodă. Încheierea festivităților de inaugurare a Canalului Dunăre-Marea Neagră au fost marcate de Marea Adunare Populară, la care au participat peste 150 000 de oameni, desfășurată pe platoul din apropierea ecluzei de la Agigea.

Inaugurarea Canalului Dunăre-Marea Neagră a avut un ecou amplu în paginile presei centrale românești dar și străine, mai ales că evenimentul s-a înscris în anul jubiliar al 40 ani de conducere a Partidului Comunist Român.

Ziare, reviste, posturi de radio și televiziune au vorbit de importanța economică a acestei mari construcții din România, despre efortul financiar, tehnic și uman al statului pentru realizarea acestei monumentale construcții.

Prin deschiderea navigației între Cernavodă și portul Constanța Sud, în mai 1984 și inaugurarea la sfârșitul lunii noiembrie 1987 a Canalului Poarta Albă-Midia Năvodari, Dunărea, cel mai important fluviu european, leagă Constanța, cel mai mare port la Marea Neagră, de platforma industrială de la Midia.

CAPITOLUL IV

TRAFICUL ȘI NAVIGAȚIA PE CANALELE NAVIGABILE DE LA INAUGURARE PÂNĂ ÎN ANUL 2007. PROIECTE ȘI PERSPECTIVE. EVOLUȚIA LOR ÎN CONTEXT EUROPEAN

IV. 1. FUNCȚIONALITATEA CANALELOR DUNĂRE- MAREA NEAGRĂ ȘI POARTA ALBĂ-MIDIA NĂVODARI (1987-2007)

Traseul Canalului Dunăre-Marea Neagră scurtează distanța dintre Constanța și principalele porturi fluvio-maritime cu cca. 400 km oferind astfel capacități sporite de transport și avantaje pentru dirijarea mărfurilor românești spre export, încadrând România în sistemul de transport fluvial european. Crește importanța noului port maritim Constanța Sud, capabil să asigure acostarea și operarea navelor de mare tonaj, până la 15000 tdw, fac ca acesta să devină unul dintre marile porturi maritime europene. Prin construirea noilor porturi Cernavodă, Medgidia și Basarabi, s-a preluat un mare volum de trafic, 75 milioane tone mărfuri/an, dirijat spre combinatele și uzinele din zona

Dunării. S-au redus operațiile de transbordare a materiilor prime și produselor destinate exportului sau provenite din import, prin asigurarea unei legături directe și economicoase între beneficiarii din interiorul țării, precum și prin reducerea distanței de transport între Cernavodă și Constanța. S-a asigurat transbordarea mărfurilor și pasagerilor de pe navele maritime, pe ce fluviale, în incinta portului Constanța Sud, care, devenind centru comercial deosebit nu numai pentru România, ci și pentru alte țări, asigură unui trafic mai rapid și mai sigur pe ultima secțiune a căii navigabile europene, lungă de 2860 km, reducând substanțial durata navigației spre Marea Neagră, evitându-se ruta anterioară care ajunge la mare printr-un braț al Dunării (Canalul Sulina).

Prin intrarea în funcțiune, la 26 mai 1984, a Canalului Dunăre-Marea Neagră, clasa a VI-a (maximă) de construcție și apoi în 1987 a ramurii de nord, Poarta Albă-Midia Năvodari, clasa a V-a de construcție, s-a realizat în Dobrogea un sistem de canale navigabile care conectează Dunărea cu principalele porturi maritime de la Marea Neagră.

IV. 2. EVOLUȚIA CANALELOR NAVIGABILE ÎN CONTEXTUL EUROPEAN. PROIECTE ȘI PERSPECTIVE DE DEZVOLTARE (2007-2012)

Compania Națională „Administrația Canalelor Navigabile” S.A Constanța, cu sediul în Agigea, a fost desemnată să mențină, să îmbunătățească și să coordoneze buna funcționare a canalelor navigabile. Anual C.N A.C.N întocmește programe de reparații și remediere a degradărilor apărute, elaborând programe de întreținere pentru toate lucrările obiectivului. Perioada cuprinsă între 2001-2006 a fost o perioadă în care s-au depus eforturi de pregătire a canalelor navigabile în vederea integrării României în U.E, eveniment care a avut loc la 1 iulie 2007. Pentru viitor, C.N A.C.N și-a trasat dezvoltarea continuă a infrastructurii de transport fluvial, protejarea mediului, maximizarea efectelor pozitive asupra mediului, atragerea de fonduri europene nerambursabile. Au fost elaborate programe de obiective pe termen mediu, 2008-2013 și lung, 2008-2025. Acest Master Plan este folosit pentru accesarea fondurilor europene și naționale, folosite pentru refacerea infrastructurii, în echipamente moderne, în mediu și resursele umane. Pe baza acestui Master Plan, compania stabilește politica de investiții, mediu, marketing și de resurse umane.

CONCLUZII

Canalul Dunăre-Marea Neagră se înscrie în clasa canalelor interioare IV, cea mai mare clasă internațională de canale interioare stabilite după normele C.E.E a O.N.U. Din punct de vedere constructiv se ridică la nivelul celorlalte obiective de același gen din lume: Canalul Panama, Canalul de Suez, Canalul Moscova-Volga, Canalul German de Nord.

Prin intermediul Canalului Dunăre-Marea Neagră portul Constanța este conectat la principala rețea europeană de căi navigabile. Canalul rămâne o construcție importantă din punct de vedere economic, politic, militar.

Prin poziția sa geostrategică (controlează cea mai lungă, 1075 km, și mai importantă porțiune din fluviu) la intersecția marilor drumuri logistice europene, prin suportul navigabil de clasă superioară reprezentat de Dunăre, România are atuuri de necontestat pentru a accelera dezvoltarea relațiilor sale comerciale și nu numai. Pentru acest lucru trebuie avut în vedere: participarea activă la procesul decizional al organismelor internaționale, mărirea numărului punctelor de trecere al fluviului, dezvoltarea rețelelor informaționale; optimizarea reglementărilor juridice referitoare la securitatea navelor, nivelul tehnic al navelor, gradul de pregătire a echipajelor.

CUVINTE CHEIE:

1. Canalul Dunăre-Marea Neagră
2. Idei și Proiecte
3. Etape ale construcției
4. Proiecte de viitor

BIBLIOGRAFIE SELECTIVĂ:

IZVOARE

IZVOARE INEDITE

1. **Arhiva curentă a Companiei Naționale Administrația Canalelor Navigabile**, *Serviciul Proiecte Europene, Strategii; Direcția Tehnică-Investiții.*
2. **Centrul de Studii și Păstrare a Arhivelor Militare Istorice Pitești**, fond *Comandamentul Trupelor de Geniu.*
3. **Serviciul Județean al Arhivelor Naționale Constanța**, fond *Centrala Canal Dunăre-Marea Neagră.*

IZVOARE EDITE

1. **Sucursala Arhivelor Naționale Centrale**, fonduri *Casa Regală; C.C al P.C.R, Cancelarie; Consiliul de Miniștri, stenograme; Documente istorice; Președenția Consiliului de Ministrii.*

2. **Serviciul Județean al Arhivelor Naționale Constanța**, fond *Comitetul de Partid al Canalului; Direcția Generală Canal Dunăre- Marea Neagră*.
3. **Biblioteca Universitară Română**, *Cabinet de manuscrise, arhiva Alexandru Ghica*.
4. **Muzeul Marinei Constanța**, fond *Documentar - Proiecte românești pentru realizarea unui canal de la Dunăre la Mare*.

DOCUMENTE EDITE

1. **Ceașescu Nicolae**, *Apărarea națională a R.S.R. Texte selectate*, Editura militară, București, 1988.
2. **Idem**, *Cuvântare la Marea Adunare Populară de la Agigea cu prilejul inaugurării Canalului Dunăre-Marea Neagră: 26 mai 1984*, Editura Politică, București, 1984.
3. *******, *Codul muncii, text oficial cu modificări aduse până la data de 1 aprilie 1961*.
4. **Hurmuzaki Eudoxiu**, *Documente privitoare la istoria românilor*, doc. DXVI, vol. XVII, București, 1913.

MEMORIALISTICĂ

1. **Bacu Dumitru**, *Pitești. La Buchenwald se murea mai ușor*, Editura Atlantida, București, 1991.
2. **Bădescu Ilie**, *Experimente totalitare*, în „Arhivele totalitarismului, II, nr. 3, 1994.
3. **Bălcescu Nicolae**, *Opere, vol. IV. Corespondență. Scrisori, memorii, adrese, documente, note și materiale*, Editura critică Gh. Zane și Elena Zane. Cu reproduceri după manuscrise și stampe, Ediția a II-a, revăzută și adăugită, Editura Academiei, București, 1990.
3. **Băgu Gheorghe**, *Mărturisiri din întuneric*, Editura Tehnică, București, 1993.
4. **Cârja Ion**, *Canalul morții: (1949-1954)*, Editura Acțiunea românească, New York, 1974.
5. **Cesianu Constantin**, *Salvat din înfern*, Editura Humanitas, București, 1992.
6. **Ciuceanu Radu**, *Intrarea în tunel*, Editura Meridiane, București, 1991.
7. **Gaftoi Petre**, *Istoria unei tragedii*, în „Memoria”, nr. 2, 2001.
8. **Dumitrescu Vladimir**, *Închisorile mele. Memorii*, Editura Albatros, București, 1994.

9. **Ionescu Zicu**, *Lagărele de exterminare a deținuților politici de la Canalul Dunăre-Marea Neagră*, în „Memoria”, nr. 2-3, 2005.
10. **Lefa Aristide**, *Fericiți cei ce plâng: [memorii]*, Editura Eminescu, București, 1998.
11. **Nicodim Dumitru**, *Poarta Albă [memorii]*, Editura Humanitas, București, 2003.
12. **Țoringhibel Laurențiu**, *O viață: [autobiografie]*, Editura Companiei Naționale Administrația Porturilor Maritime, Constanța, 2000.
13. **Văcariu Dumitru**, *Aspecte ale „educării” și „reeducării” în închisorile comuniste și lagărele de muncă forțată*, în „Analele Sighet 9”, Editura Fundația Academia Civică, București, 2001.

PERIODICE

1. Analele Dobrogei, an III-IV, 1922-1923; an VIII-IX, 1927-1928; an XI, 1930.
2. Analele Dobrogei. Serie nouă, an IV, 1998; an VI-VII, 1999-2000; an IX, 2006-2008.
3. Analele Sighet 9, 2001.
4. Anuarul Institutului de istorie și arheologie „A.D.Xenopol”, an XXIV, 1983; an XXV, 1988.

5. Anuarul Muzeului Marinei Române, tom 6, 2003; tom 7, 2005.
6. Anuarul Muzeului județean Vaslui, an II, 1980.
7. Argus, an XIV, 1923.
8. Arhivele Dobrogei, an II, 1919.
9. Arhivele securității, 2004.
10. Arhivele totalitarismului, an I-II, 1993-1994; an IX, 2001.
11. Balcanica, an V, MCMXLII.
12. Buletinul Marinei, nr. 2-3, 1925.
13. Buletinul Municipal al orașului Constanța, an I-II, 1923-1924.
14. Buletinul Societății regale române de geografie, an XXXVII, 1918; tom LVII, 1938.
15. Canalul Dunăre-Marea Neagră, an I-III, 1949-1952.
16. Construcții, nr. 10, 1983.
17. Curentul, an XI, 1938.
18. Curierul Constanței, an I, 1914.
19. Dacia, an I, 1915; an X, 1923; an XII, 1925.
20. Dobrogea economică, an I, 1922; an III, 1924; an XLII, 1938.
21. Dobrogea jună, an XII-XIV, 1919, 1927, 1938.
22. Dobrogea nouă, an II, 1949; an XXVI, 1973; an XXXVI, 1981.

23. Dosarele istoriei, an VIII, 2003.
24. Farul, an III, 1921.
25. Flacăra, 1949; 1984.
26. Gazeta română, an I, 1916.
27. Hidrotehnica, an XXX, 1985.
28. Jurnalul Național, an XIII, 2005.
29. Liberalul Constanței, an VIII, 1923.
30. Litoral, an XIV, 1984.
31. Magazin istoric, an XXXI, 1997; an XXXIV, 1999; an XXII, 1984; an XXXX, 2006.
32. Marea Neagră, an I, 1923.
33. Marea Noastră, an III-IV, 1934-1935; an VIII, 1939.
34. Marea Noastră, serie nouă, an XII, 2002; an XVI, 2006.
35. Marina, an XXIII, 2000.
36. Memoria, nr. 2, 2001; nr. 2-3, 2005.
37. Memoria. Revista gândirii arestate, nr. 3, 1994.
38. Monitorul Oficial al României, nr. 9/1991; nr. 252/1995; nr. 413/2000; nr. 346/2006.
39. Ocrotirea mediului înconjurător. Natura. Terra, an XVI, 1984.
40. Plutus, an I, 1923.
41. Poliția, an X, 2000.
42. Poliția impact, decembrie, 2008.
43. Progresul Tulcei, an I, 1925.

44. Revista aeronauticii și marinei, an XII, 1938.
45. Revista arhivelor, vol. XXXVII, 1975.
46. Revista de istorie, tom 29, 1976; tom 36, 1984.
47. Revista istorică, an XIV, 1928; an XXVIII, 1942.
48. Revista istorică. Serie nouă, tom 7, 1996.
49. România liberă, 1949-1950; an XXXI, 1973; an XLII, 1984; an XXX, 1992; an XXXVII, 1999.
50. Revista română de drept maritim, an III, 2001.
51. Scînteia, 1949-1952; an XLII, 1973; an XLIX, 1980; an LIII, 1984.
52. Scînteia tineretului, 1951-1952; an XXXII-XL, 1976-1984.
53. Sfera politicii, an VI-VII, 1998-1999.
54. Telegraf, an V, 1996.
55. Transporturile române, an I, 1990.
56. Tomis, an XIX, 1984.
57. Universul, 1949-1951.
58. Viața românească, serie veche, an VIII, 1913.
59. Ziua, an III, 2000; an IX, 2006.

LUCRĂRI GENERALE

1. **Aioanei Constantin, Troncotă Cristian**, *Rezistența anticomunistă în penitenciare*, în „Arhivele totalitarismului”, II, nr. 3, 1994.
2. **Alexandrescu Alecu**, *Drept maritim: Curs pentru studenții facultăților de drept și navigație*, Editura Companiei Naționale Administrația Porturilor Maritime Constanța, Constanța, 2003.
3. **Allard C.**, *Souvenir d'Orient, La Dobrouthgha*, Editura Chables Dounion, Paris, 1864, traducere de Petre Covacef, în **Petre Covacef**, *Povestea Farului Genovez*, vol. II, Editura Ex Ponto, Constanța, 2008.
4. **Atanasiu Carmen**, *File din istoria navigației fluviale europene. Comisia Europeană a Dunării (C.E.D), evoluția istorică*, în „Marina”, an 23, nr. 47, iul.-dec., 2000.
5. **Bejan Cezar (coord.)**, *C.E.D (1856-1949), inventar arhivistic nr. 12*, în „Direcția generală a arhivelor statului din Republica Socialistă România”, vol. 12, volum discutat și avizat de către Comisia Științifică pentru probleme arhivistice în ședința din 31 octombrie 1986, București, 1987.
6. **Bon Gustav le**, *Psihologia maselor*, Editura Științifică, București, 1991.

7. **Botzan Marcu**, *Drumuri de apă: [scurt istoric]*, Editura Sport-Turism, București, 1990.
8. Idem, *Începuturile hidrotehnicii pe teritoriul României*, Editura Tehnică, București, 1989.
9. **Bușă Daniela (coord.)**, *Călători străini despre Țările Române în sec. al XIX-lea*, serie nouă, vol. IV (1841-1846), (1847-1851), Editura Academiei Române, București, 2007.
10. *Ibidem*, vol. V (1847-1851), Editura Academiei Române, București, 2009.
11. *Ibidem*, vol. VI (1852-1856), Editura Academiei Române, București, 2010.
12. **Bușe Constantin**, *Comerțul exterior prin Galați sub regimul de porto-franco (1837-1839)*, Editura Academiei, București, 1976.
13. **Cârțână Ion, Seftiuc Ion**, *Dunărea în istoria poporului român*, Editura Științifică, București, 1972.
14. **Cernovodenu Paul**, *The Anglo-Romanian economic relations between 1821-1856*, în „Anuarul Institutului de Istorie și Arheologie „A. D. Xenopol”, Iași, Supliment nr. IV, 1983.
15. **Ciachir Nicolae**, *Marile Puteri și România (1856-1947)*, Editura Albatros, București, 1996.

16. **Ciorbea Valentin**, *Portul Constanța, de la antichitate la mileniul III*, Editura Europolis, Constanța, f.a.
17. Idem, *Portul Constanța 1896-1996*, Editura Fundația Andrei Șaguna, Constanța, 1996.
18. **Cioroianu Constantin**, *Călători la Pontul Euxin*, Editura Sport-Turism, București, 1984.
19. **Ciupercă Ion**, *România în fața recunoașterii unității naționale. Repere*, Editura Universității „Al.I.Cuza”, Iași, 1996.
20. **Chifane-Drăgușani Constantin**, *Peisaje în mișcare: Construcții care au schimbat fața Pământului: note de călătorii*, ediția a II-a, revăzută, restructurată, îmbogățită, actualizată, ilustrată color, Editura Fundația Marco Polo, București, 2003.
21. **Cojoc Marian**, *Evoluția Dobrogei între anii 1944-1964. Principalele aspecte din economie și societate*, Editura Universității București, București, 2001.
22. **Covacef Petre**, *Cimitirul viu de la Sulina*, Editura Ex Ponto, Constanța, 2003.
23. Idem, *Portul Constanța - Portul lui Anghel Saligny*, Editura Companiei Naționale Administrația Porturilor Maritime S.A, Constanța, 2004.
24. **Crețu Octavia**, *Drum între ape: S.C. ARGOS: [Monografie]*, Editura Muntenia, Constanța, 2003.

25. **Deletant Denis**, *România sub regimul comunist*, Editura Fundația Academia Civică, București, 1997.
26. *******, *Dicționar de personalități dobrogene, vol. I, Matematică, fizică, chimie, biologie, botanică, zoologie, medicină, tehnică, etnografie, științe economice, lingvistică, istorie, geografie, geologie, meteorologie*, Editura Ex Ponto, Constanța, 2004.
27. **E. de Hurmuzaki**, *Documente privitoare la istoria românilor*, doc. DXVI, vol. XVII, București, 1913.
28. **Doboș Dănuț**, *Ingerințe politice în viața universitară românească 1944-1964*, în „Arhivele totalitarismului”, II, nr. 4, 1994.
29. **Franck Nicoletta**, *O înfrângere în victorie*, Editura Humanitas, București, 1992.
30. **Gagu Costin**, *Istoria presei constănțene 1945-1989*, Editura Monograf, Constanța, 2000.
31. **Georgescu-Tistu N., Ghica Ion (scriitorul)**, *Cu prilejul unor texte inedite*, nr. VI, București, 1935.
32. **Giurăscu C. C.**, *Cuvântare la instalarea ca rezident regal al ținutului Dunării de Jos*, în „Marea Noastră”, VIII, nr. 4, apr. 1939.
33. **Idem**, *Istoria pescuitului și a pisciculturii în România*, vol. I, Editura Academiei, București, 1964.

34. Idem, *Viața și opera lui Cuza Vodă*, Editura Științifică, București, 1966.
35. **Goran Ion, Coff Ciali**, *Din descrierea călătoriei lui Evlya Celebi (pe la jumătatea sec. XVII)*, în „Arhivele Dobrogei”, II, 1919, nr. 2.
36. Hartley Charles Wiliam Stewart, *A biography of Sir Charles Hartley, Civil Engineer (1825-1915), Father Danube*, Editura Edwin Mellen Press, New York, Lewinston, 1989.
37. **Hartley Charles William Stewart**, *O biografie a lui Sir Charles Hartley, inginer constructor (1825-1915), Părintele Dunării*, Editura Edwin Mellen Press, New York, Lewinston, 1989.
38. **Ioanițoiu Cicerone**, *Cartea de aur a rezistenței românești împotriva comunismului*, vol. I, Editura Hrisovul, București, 1996.
39. **Ionescu de la Brad Ion**, *Excursiune agricolă făcută în Dobrogea*, traducere de F. Mihăilescu, în „Analele Dobrogei”, vol. III, nr. 1-4, 1922.
40. Idem, *Excursiune Agricolă în Dobrogea în anul 1850*, traducere de Vintilă F. Mihăilescu, în **Vintilă F. Mihăilescu**, *Excursiune Agricolă în Dobrogea făcută de Ion Ionescu de la Brad în anul 1850*, în „Analele Dobrogei”, vol. VIII, nr. 1-4, 1922.

41. **Ionescu-Dobrogeanu M. D.**, *Dobrogea văzută de un militar de seamă acum o sută de ani*, Editura Atelierele grafice Socec&Co. S.A, București, 1936.
42. **Ionescu Ghiță**, *Comunismul în România*, Editura Litera, București, 1994.
43. *******, *Istoria militară a poporului român, vol. VI: Evoluția sistemului militar național în anii 1919-1944*, Editura Militară, București, 1989.
44. **Karadja Constantin I.**, *Călătoria unui francez prin Dobrogea pe la 1843*, în „Revista istorică”, XIV, nr. 10-12, 1928.
45. **Lascu Stoica**, *Mărturii de epocă privind istoria Dobrogei, vol. I (1878-1916)*, Biblioteca Tomitană II, Muzeul de Istorie Națională și Arheologie Constanța, 1999.
46. **Liu Nicolae**, *Catalogul corespondenței lui Ion Ghica*, nr. 1242, Editura Academiei, București, 1962.
47. **Munteanu Ion**, *Interferențe geopolitice la Dunărea de Jos în epoca modernă*, Editura Pronostic, București, 1999.
48. **Muraru Andrei, (coord.)**, *Dicționarul penitenciarelor din România comunistă (1945-1967)*, Editura Polirim, București, 2008.
49. **Nedelea Mihai**, *Istoria României în date 1940-1995*, Editura Niculescu, București, 1995.

50. **Ponomarev B. N.**, *Dicționar politic*, Editura Politică, București, 1959,
51. **Popa Mariana**, *Dicționar de literatură română contemporană*, Editura Academiei Române, București, 1971, p. 78.
52. **Popescu Violeta**, *Exploatarea porturilor și a navelor*, Editura Ovidius University Press, Constanța, 2002.
53. **Rădulescu Adrian, Bitoleanu Ion**, *Istoria românilor dintre Dunăre și Mare. Dobrogea*, București, Editura Științifică și Enciclopedică, 1979.
54. **Sadu-Ville C.**, *In memoriam Ion Ionescu de la Brad 1818-1891*, Editura Academiei, București, 1971
55. **Seișeanu R.**, *Dobrogea, Gurile Dunării și Insula Șerpilor*, Editura ziarului „Universul”, București, 1928.
56. **Sfetcu Pavel**, *13 ani în anticamera lui Dej*, Editura Fundația Culturală Română, București, 2000.
57. **Slăvescu Victor**, *Corespondența între Ion Ionescu de la Brad și Ion Ghica (1846-1874)*, Editura Academiei, București, 194.
58. **Suciu Ioan A.**, *România și Comisia Europeană a Dunării (1856-1948)*, Editura Ex Ponto, Constanța, 2005.
59. **Tufescu Victor**, *Însemnări despre Dobrogea, într-o corespondență de la 1850*, în „Balcanica”, V, nr. 1, MCMXLII.

60. **Teșă Ion**, *Regimul juridic al Dunării*, Editura Ex Ponto, Constanța, 2006.
61. **Vergilius**, *Eneida*, Cântul III.

LUCRĂRI SPECIALE

1. ***, *A început procesul sabotajilor de la Canal*, în „Scînteia”, nr. 2440, 30 aug., 1952.
2. ***, *Acolo unde se taie Dunării albie nouă*, în „Flacăra”, iun., 1949.
3. **Alexandrescu Ioan**, *Coordonate belgiene*, în „Scînteia tineretului”, XXXVII, seria II, nr. 10409, 15 nov., 1982.
4. **Andreică Ion**, *Brigadierii și faptele prezentului*, în „Scînteia tineretului”, XXXIV, seria II, nr. 9065, 15 iul., 1978.
5. Idem, *Chipur într-un chenar*, în „Scînteia tineretului”, XXXV, seria II, nr. 9312, 3 mai, 1979.
6. Idem, *Cu tinerii brigadieri de pe șantierul Canalului Dunăre-Marea Neagră, zile și nopți de muncă pentru țară*, în „Scînteia tineretului”, an XXXV, seria II, nr. 9 286, 2 apr., 1979.

7. Idem, *Grandioasă operă a întregului popor*, în „România liberă”, an XLII, nr. 12305, 25 mai, 1984.
8. Idem, *Noi fapte, noi izbânzi în marea cronică a întrecerii uteciste*, în „Scînteia tineretului”, XXXIII, seria II, nr. 8880, 9 dec., 1977.
9. Idem, *Tinerețe comunistă pe șantierul Canalului*, în „Scînteia tineretului”, XXXIV, seria II, nr. 9060, 10 iul., 1978.
10. **Andronescu Virgil**, *Canalul Cerna-Vodă-Constanța sau Calea prosperității economice a României Mari*, în „Liberalul Constanței”, VIII, nr. 32, 9 dec., 1923.
11. **Anghel Florin**, *Un model strategic româno-polon: canalul Marea Baltică-Marea Neagră în perioada interbelică*, în „Revista istorică.” Serie nouă, tom 7, iul.-aug., 1996.
12. **Assan B. G.**, *Rolul României în legăturile comerciale ale Europei cu Asia, Africa și Australia*, în „Marea Neagră”, I, nr. 58, 18 nov., 1923.
13. *******, *Așa va fi peste cinci ani*, în „Universul”, 30 dec., 1950.
14. **Avădanei Chiriac**, *Sistemul canalelor navigabile din Dobrogea*, în „Canalul Dunăre-Marea Neagră între istorie, actualitate și perspective”, coord. Valentin Ciorbea, Sorin Ovidiu Cupșa, Editura Ex Ponto, Constanța, 2008.

15. ***, *Au sosit utilajele din Uniunea Sovietică!*, III, nr. 524, 5 feb., 1950.
16. ***, *Azi tovarășul Nicolae Ceaușescu a vizitat Canalul!*, în „Scînteia”, XLIX, nr. 11790, 18 iul., 1980.
17. **Banu Florian**, *O ipoteză asupra deciziei de a construi Canalul Dunăre-Marea Neagră (1949)*, în „Anuarul Muzeului Marinei Române”, tom 6, 2003.
18. Idem, *Radiografia unei mistificări. Procesul sabotajelor de la Canal*, în „Arhivele securității”, Editura Nemira, București, 2004.
19. **Bazil Ștefan**, *Un străvechi vis european a devenit realitate: Canalul Rin-Main-Dunăre*, în „România liberă”, an 30, nr. 14 777, 11 sep., 1992.
20. **Bărglăzan Aurel, Smigelschi Octavian**, *Studiu asupra unui canal navigabil Cerna-Voda-Constanța*, în „Bulletin scientifique de L'ecole Polytechnique de Timișoara”, tom 2, fasc. 1-2, 1929.
21. **Bălă Mihai (coord.)**, *Studii de fundamentare a proiectării unor obiective de pe Canalul Dunăre-Marea Neagră*, în „Construcții”, nr. 10, 1983.
22. **Betea Lavinia**, *Închiderea șantierului*, în „Jurnalul Național. Ediție de colecție”, 26 sep., 2005.

23. **Bodea Cornelia**, *David Urquhart and the Romanian National Mouvement*, comunicare ținută la colocviul de istorie româno-englez, Căciulați, 4-5 iul., 1975.
24. **Bogza Geo**, *Locul viitoare ei epopei*, în „România liberă”, 28 mai, 1949.
25. **Bondar Constantin**, *Sulina la 150 de ani de la instituirea Comisiunii Europene a Dunării (II)*, în „Marea Noastă, serie nouă”, XVI, nr. 3 (60), iul.- sep., 2006.
26. Idem, *O ipoteză asupra deciziei de a construi Canalul Dunăre-Marea Neagră* (1949), în „Anuarul Muzeului Marinei Române”, tom VI, 2003.
27. ***, *Bucuria operei împlinite, cutezător angajament comunist al întregului nostru popor într-un an încărcat de istorie*, în „Dobrogea nouă”, an 36, nr. 11108, 26 mai, 1984.
28. ***, *Canalul Dunăre-Marea Neagră: gulagul românesc*, în „Ziua”, III, nr. 99, 25 mar., (Supliment Dosare ultrasecrete), 2000.
29. ***, *Canalul Dunăre-Marea Neagră*, în „Scînteia”, 27 mai, 1949.
30. ***, *Canalul Dunăre-Marea Neagră*, în „Canalul Dunăre-Marea Neagră, I, nr. 1, 1949.
31. ***, *Canalul Cernavodă-Constanța*, în „Dacia”, XII, nr. 87, 18 apr., 1925.

32. ***, *Canalul Rin-Main-Dunăre*, în „Marea Noastră”, IV, nr. 2, apr.-iun., 1929.
33. **Carp Cornel, Țucă Cornel, Burlacu Ionel**, *Un canal Hypothetique au sud de Dobrogea*, în „Romanian Naval Museum Yearbook, an VII, 2004.
34. ***, *Cărămizi pentru așăătorii războiului*, în „Canalul Dunăre-Marea Neagră”, I, nr. 14, 6 nov., 1949.
35. **Cărpinișeanu Nicolae Sever**, *Relieful ținutului Cernavodă-Constanța cu traseul Canalului navigabil*, în „Dobrogea jună”, XXIII, nr. 221, 12 oct., 1927.
36. **Cernovodeanu Paul**, *Românii și primele proiecte de construire a Canalului Dunăre- Marea Neagră (1838-1856)*, în „Revista de istorie”, tom 29, nr. 2, 1976.
37. ***, *Ce scrie presa despre însemnătatea construirii Canalului Dunăre-Marea Neagră*, în „Canalul Dunăre-Marea Neagră”, I, nr. 1, 1949.
38. **Cheramidoglu Constantin**, *Baza navală de la Tașaul*, în „Poliția”, X, nr. 501, 10-16 iun., 2000.
39. **Idem**, *Dimensiunea economică și politică a unei lucrări inginerești*, în „Canalul Dunăre-Marea Neagră între istorie, actualitate și perspective”, coord. Valentin Ciorbea, Sorin Ovidiu Cupșa, Editura Ex Ponto, Constanța, 2008.

40. Idem, *Dobrogea la mijlocul secolului XIX. Proiecte economice*, în „Studia varia in Honorem professoris Panait I. Panait Octogenarii”, coord. Andreea Atanasiu-Croitoru, Editura Muzeul Marinei Române, Constanța, 2011.
41. Idem, *Influența căii ferate Cernavodă-Constanța asupra traficului de cereale derulat prin gurile Dunării (opinii la 1859)*, în „Analele Dobrogei.” Serie nouă, V, nr. 2, 1999.
42. ***, *Chiaburul, sabotor al acțiunii de recoltare*, în „Canalul Dunăre-Marea Neagră”, II, nr. 56, 25 apr., 1950.
43. **Chirițoiu Mihai**, *Lichidați Canalul Dunăre-Marea Neagră!*, în „Magazin istoric”, nr. 7, iul., 1999.
44. ***, *Cifrele terorii*, în „Sfera politiciii”, an VI, nr. 64, nov., 1998.
45. **Ciorapciu Mihai**, *S-a pronunțat sentința pentru sabotori*, în „Canalul Dunăre-Marea Neagră”, III, nr. 330, 5 oct., 1952.
46. **Ciorbea Valentin, Cojocaru Marius**, *Ceașescu și Canalul Dunăre-Marea Neagră: De la decizia politică la inaugurare*, în „Canalul Dunăre-Marea Neagră între istorie, actualitate și perspective”, coord. Valentin Ciorbea, Sorin Ovidiu Cupșa, Editura Ex Ponto, Constanța, 2008.

47. Idem, *Canalul Dunăre-Marea Neagră, o construcție realizată în „ritm militar”*, în „Canalul Dunăre-Marea Neagră între istorie, actualitate și perspective”, coord. Valentin Ciorbea, Sorin Ovidiu Cupșa, Editura Ex Ponto, Constanța, 2008.
48. **Cioromele Petre**, *Geopolitica dunăreană*”, în „Revista Fundației Colegiului Național de Apărare”, nr. 1, 2000.
49. **Ciudin C. A.**, *Canalul Dunăre-Marea Neagră*, în „Plutus”, I, nr. 41, 29 nov. 1923.
50. Idem, *Legătura între Marea Nordului și Marea Neagră*, în „Gazeta română”, I, nr. 2, 9 mai, 1916.
51. **Cojocar Ion**, *Al partulea braț al Dunării: Pagini închinat constructorilor canalului navigabil Cernavodă-Constanța Sud-Agigea*, Editura Militară, București, 1983.
52. Idem, *S-a turnat prima placă de beton*, în „Canalul Dunăre-Marea neagră”, II, nr. 32, 26 ian., 1950.
53. **Cojoc Marian**, *Istoria Dobrogei în sec. XXI*, Editura Mica Valahie, București, 2001.
54. Idem, *Rolul factorului sovietic și al propagandei socialiste în construcția Canalului Dunăre-Marea Neagră (1949-1953)*, în „Analele Dobrogei”, VI, nr. 1, 2000.

55. Idem, *The Lower Danube and the Black Sea Region, some geo-political considerations*, în „Tătarii în istoria românilor”, vol. II, coordonatori Uniunea democratică a tătarilor turco-musulmanilor din România și Universitatea „Ovidius” Constanța, Facultatea de Istorie, Centrul de Studii și Cercetare ale istoriei și civilizației zonei Mării Negre, sec. XIX-XXI, Editura Muntenia, Constanța, 2005.
56. ***, *Comuniștii întâmpină conferința regiunii de Partid cu noi victorii în muncă*, în „Canalul Dunăre-Marea Neagră”, IV, nr. 323, 9 sep., 1952.
57. *Consfătuirea de la 4 noiembrie 1923 ținută la Palatul Comunal pentru înfăptuirea Canalului Cernavodă - Constanța*, în „Buletinul Municipal al Orașului Constanța”, I, nr. 1, 1923.
58. **Constantinescu Pavel**, *Brigada U.T.M-istă împletește succesele în producție*, în „Canalul Dunăre-Marea Neagră”, I, nr. 1, 3 sep., 1949.
59. ***, *Construirea bazei navale în Lacul Tașaul*, în: „Marea Noastră”, VIII, nr. 7-8, iul.-aug., 1939.
60. **Cotovu Virgil**, *Căile navigabile din România*, în „Buletinul A.G.I.R”, XXV, nr. 7, 1943.
61. Idem, *Un proiect unguresc pentru canalul Cernavoda-Constanța*, în „Analele Dobrogei”, IV, nr. 3, 1923.

62. Idem, *Vederi asupra unui proiect de canal*, în „Dobrogea Economică”, III, nr. 1-2, ian.-feb., 1929.
63. **Crețu Gheorghe**, *Dunărea-perspectivă geostrategică și geopolitică*, în „Anuarul Muzeului Marinei Române”, III, vol.2, 2000.
64. **Cristache Costea**, *Mai multă vigilență pentru descoperirea și demascarea dușmanului de clasă*, în „Canalul Dunăre-Marea Neagră”, II, nr. 87, 6 aug., 1950.
65. *******, *Critica o face ziarul*, în „Canalul Dunăre-Marea Neagră”, III, nr. 256, 12 iul., 1952.
66. **Cucu Ion C.**, *Start bun-angajare entuziastă susținută mai prompt de factorii colaboratori*, în „Scînteia tineretului”, XXXVII, seria II, nr. 10 149, 14 ian., 1982.
67. **Cucu Gheorghe**, *Fapta-temelia pe care se așează sigur și categoric viitorul*, în „Scînteia tineretului”, XXXV, seria II, nr. 9 610, 17 apr., 1980.
68. **Cuncev Ioan**, *De ce un coridor european Marea Neagră-Marea Nordului?*, în „Transporturile române”, I, nr. 10, 5-11 dec., 1990.
69. **Cupșa Ovidiu Sorin**, *Perspective europene pentru canalele navigabile românești*, în „Canalul Dunăre-Marea Neagră între istorie, actualitate și perspective, coord. Valentin Ciorbea, Sorin Ovidiu Cupșa, Editura Ex Ponto, Constanța, 2008.

70. ***, *Cursul Dunării redus cu 400 km*, în „Universul”, 20 ian., 1951.

71. **Damaschin I.**, *Proiecte danubiene de anvergură din perioada interbelică: Canalul Marea Baltică-Marea Neagră și Canalul Rusciuk-Varna*, în „Anuarul Muzeului Marinei Române”, tom VII, 2005.

72. **Dașcovici Nicolae**, *Canalul Cernavodă-Constanța sau gurile Dunării?*, în „Argus”, XIV, nr. 3181, 28 nov., 1923.

73. **Dănciulescu Virgil**, *Canalul Dunăre-Marea Neagră-o construcție a păcii!*, în „Canalul Dunăre-Marea Neagră”, I, nr. 7, 1949.

74. **Deaconu Nicolae**, *Tineri formați pentru muncă și prin muncă*, în „Scînteia tineretului”, an XXXII, seria II, nr. 8518, 11 oct., 1976.

75. **Delteanu Paul**, *Brigadierii-în prima linie a dăruirii pe Șantierul Național al Tineretului Canal Dunăre-Marea Neagră*, în „Scînteia tineretului”, XXXVII, seria II, nr. 9939, 11 mai, 1981.

76. *Idem*, *La înalta cotă a dăruirii pe Șantierul Național al Tineretului Canal Dunăre-Marea Neagră*, în „Scînteia tineretului”, seria II, XXXVII, nr. 9939, 11 mai, 1981.

77. ***, *De pe șantierele Canalului*, în „Scînteia”, nr. 2069, 19 iun., 1951.

78. ***, *Dezbaterile Plenarei C.C al P.C.R*, în „România liberă”, XXXI, nr. 8913, 20 iun., 1973.
79. **Diamandopol A. C.**, *Un Canal navigabil Cerna-Vodă-Constanța*, în „Curierul Constanței”, an I, nr. 3, 20 apr., 1914.
80. ***, *Dispar mlaștinile colchide*, în „Canalul Dunăre-Marea Neagră”, I, nr. 1, 3 sep., 1949.
81. **Doroș Adrian**, *Tranzitul pe Canal în anul 1995 a fost mai mare decât anul precedent*, în „Telegraf”, V, nr. 40, 19 feb., 1996.
82. **Dumitrașcu Gheorghe, Gheorghe Lavinia-Dacia**, *Trei documente privind situația Dobrogei la 1878*, în „Dobrogea 1878-2008. Orizonturi deschise de mandatul european”, coord. Valentin Ciorbea, Editura Ex Ponto, Constanța, 2008.
83. Idem, *La 2,5 km. și 50 ani de la Canalul Dunăre-Marea Neagră*, în „Dosarele istoriei”, VIII, nr. 4, 2003.
84. **Dumitrescu Alexandru**, *Canalul Cernavodă-Marea Neagră*, în: „Revista Aeronauticii și Marinei”, an XII, sept., 1938.
85. **Enache Soare**, *Reînscrierea membrilor U.T.M va îmbunătăți munca organizațiilor de tineret de pe șantiere*, în „Canalul Dunăre-Marea Neagră”, an I, nr. 3, 1949.

86. **Erbiceanu Laurențiu**, *Memoriu asupra Canalului Cernavodă-Constanța*, în „Buletinul Municipal al Orașului Constanța”, II, nr. 2, 1924.
87. ***, *Fabrica de la Medgidia a intrat în funcțiune parțial*, în „România liberă”, nr. 1794, 14 iun., 1950.
88. **Fleva Nicolae C.**, *Canalul Cernavodă-Constanța*, în „Plutus”, I, nr. 43, 1 dec., 1923.
89. Idem, *Canalul Cerna-Voda-Constanța*, în „Dobrogea economică”, III, nr. 1-2, ian.- feb., 1924.
90. Idem, *Canalul Cernavodă-Constanța*, în „Plutus”, I, nr. 47, 6 dec., 1923.
91. **Gavriloaia Ion**, *Brigada tineretului de la Cernavodă muncește și învață*, în „Canalul Dunăre-Marea Neagră”, I, nr. 3, 1949.
92. **Georgescu Octavian, Constantinescu Gh.**, *Canalul Poarta Albă-Midia, Năvodari, a doua magistrală albastră*, în „Tomis”, an 19, nr. 10, oct., 1984.
93. **Grigore Monica, Ionel Oana**, *Colonia de muncă Capul Midia: punct terminus al Canalului suferinței*, în „Arhivele securității”, Editura Nemira, București, 2004.
94. **Gorov Vasile**, *Să folosim din plin metodele sovietice*, în „Canalul Dunăre-Marea Neagră”, V, nr. 394, 24 feb., 1953.
95. **Grunberg Mayer**, *Marele ajutor al Uniunii Sovietice*, în „Canalul Dunăre-Marea Neagră”, I, nr. 1, sep., 194.

96. **Hossu Gheorghe**, *Canalul Dunăre-Marea Neagră, șantier socialist*, în „Canalul Dunăre-Marea Neagră”, II, nr. 29, 1950.
97. **Hossu-Longin Valentin**, *Procesul sabotajilor*, în „Ziua”, 11 mar., 2006.
98. ***, *Hotărârea Comitetului executiv al Canalului Dunăre-Marea Neagră cu privire la abaterile grave săvârșite în munca sindicatului de la Canalul Dunăre-Marea Neagră*, în „Scînteia tineretului” nr. 657, 30 mai, 1951.
99. ***, *Hotărârea C.C al P.C.R din cadrul congresului al X-lea și Conferința națională a partidului*, în „Scînteia”, XLII, nr. 9 545, 20 iun., 1973.
100. **Ilie Oana**, *Canalul Dunăre-Marea Neagră în presa anilor 1949-1953*, în „Arhivele totalitarismului”, IX, nr. 30-31, 1-2, 2001.
101. **Iliescu Lazăr**, *Contribuții la istoria chestiunii Dunărei*, în „Viața Românească, serie veche”, VIII, nr. 7-8, iul.-aug., 1913.
102. **Ioanițoaia Ovidiu**, *Școala de eroi: Canalul Dunăre-Marea Neagră*, în „Flacăra”, 1984.
103. **Ionescu-Dobrogianu M.**, *Valea Carasu*, în „Buletinul Societății regale române de geografie”, XXXVII, 1918.
104. **Ionescu Dumitru P.**, *Construirea și răscumpărarea*

liniei ferate Constanța-Cernavodă, în „Anuarul Institutului de istorie și arheologie „A.D.Xenopol”, XXV, Iași, 1988.

105. **Iorga Nicolae**, *Un lord locotenent al Irlandei pe la români*, în „Revista istorică”, XXVIII, 1942.

106. **Irimescu C.**, *Eternul cântec*, în „Dacia”, I, nr. 2, 9 mai 1915.

107. Idem, *Canalul Carasu*, în „Farul”, III, nr. 95, 30 oct., 1921.

108. Idem, *Canalul Carasu*, în „Dacia”, X, nr. 256, 7 nov., 1923.

109. **Jela Doina**, *Cazul Nichita Dumitru: Încercare de reconstituire a unui proces comunist 29 august-1 septembrie 1952*, Editura Humanitas, București, 1995.

110. Idem, *Lexiconul negru. Unelte ale represiunii comuniste*, Editura Humanitas, București, 2000.

111. **Lahovari Grigore M., Drunnen James van**, *Proiect d'un Canal Danubien de Kustendje a Tchernavoda*, Ixelles-Bruxelles, 1883.

112. **Lal Romulus**, *Brigadier-un mod de a fi în linia întâi a muncii pentru țară*, în „Scînteia tineretului”, XXXIV, seria II, nr. 9 092, 16 aug., 1978.

113. Idem, *Șantierul Național al Tineretului - spațiu al participării și afirmării plenare ale tinerilor României Socialiste*, în „Scînteia tineretului”, XXXVI, seria II, nr. 9618, 26 apr., 1980.
114. Idem, *Un munte cât Măcinul*, în „Scînteia tineretului”, an XXXIV, seria II, nr. 9092, 16 aug., 1978.
115. **Lascu Stoica**, *Proiecte românești ale Canalului Dunăre-Marea Neagră (1850-1940)*, în „Canalul Dunăre-Marea Neagră între istorie, actualitate și perspective”, coord. Victor Ciorbea și Sorin Ovidiu Cupșa, Editura Ex Ponto, Constanța, 2008.
116. Idem, *Mărturii documentare privind elaborarea unor proiecte ale Canalului Dunăre-Marea Neagră*, în „Revista de istorie”, tom 36, nr. 6, 1984.
117. Idem, *Canalul Cernavodă-Constanța. Un legat însemnat*, în „Dobrogea jună”, XII, nr. 85, 14 apr., 1919.
118. **Lăpușan Aurelia**, **Lăpușan Ștefan**, *Medgidia-Carasu*, Editura Muntenia, Constanța, 1996.
119. ***, *Legătura între Marea Nordului și Marea Neagră*, în „Gazeta română”, I, nr. 2, 9 mai, 1916.
120. **Leonăchescu Nicolae P.**, *Drumul Rasova-Constanța*, în „Construcții”, nr. 2-3, 1987.
121. Idem, *Treptele iadului*, în „Memoria. Revista gândirii arestate”, nr. 3, feb., 1994.

122. **Lob Adalbert**, *Ce avem de făcut*, în „Canalul Dunăre-Marea Marea Neagră”, I, nr. 1, 3 sep., 1949.
123. ***, *Magistrala Albastră*, în „Jurnalul Național” (Supliment ediție de colecție), XIII, nr. 3766, 26 sep., 2005.
124. ***, *Mai multă vigilență în munca pe șantiere*, în „Canalul Dunăre-Marea Neagră”, III, nr. 240, 4 feb., 1952.
125. **Malcoci**, *Scurtă privire asupra creării unei baze navale la Mangalia sau Sut-Ghiol*, în „Buletinul Marinei”, nr. 2, feb., 1925.
126. **Manea Nicolae**, *Un act politic menit să contribuie la ridicarea bunăstării poporului*, în „Scînteia tineretului”, XXXII, seria II, nr. 8282.
127. **Maravela Petre**, *Comisia Europeană a Dunării 1856-2006*, în „Marea Noastră”, XVI, nr. 3 (60), iul.- sep., 2006.
128. ***, *Mare ajutor sovietic*, în „Canalul Dunăre-Marea Neagră”, II, nr. 88, 10 aug., 1950.
129. **Marin Gheorghe**, *Dunărea arteră de comunicații fluvio-maritimă*, în „Anuarul Muzeului Marinei Române”, VIII, 2005.
130. **Mateescu Tudor**, *Din geografia istorică a Dobrogei: Canalul Laman*, în „Revista Arhivelor”, XXXVII, nr. 1, 1975.

131. **Matei Virgil**, *Canalul navigabil Dunăre-Marea Neagră. Prezentare generală*, în „Hidrotehnica”, an 30, nr. 11, 1985.
132. ***, *Mărețele perspective de muncă ale constructorilor Canalului*, în „Canalul Dunăre-Marea Neagră”, II, nr. 132, 14 ian., 1951.
133. **Mihăescu George**, *Inaugurarea Canalului Dunăre-Marea Neagră moment înscris în istorie, sărbătoare a întregului popor*, în „Scînteia”, LIII, nr. 12989, 29 mai, 1984.
134. **Militaru Nicolae, Dumitrescu Dan**, *Azi tovarășul Nicolae Ceaușescu a inaugurat Canalul Dunăre-Marea Neagră*, în „Scînteia tineretului”, an XL, seria II, nr. 10 883, 26 mai, 1984.
135. **Miron Ștefan**, *Canalul peste cinci ani*, în „Scînteia tineretului”, 19 aug., 1951.
136. **Moșneagu Marian**, *Contribuția fraților Cotovu la dezvoltarea infrastructurii porturilor maritime românești*, în „Analele Dobrogei. Serie nouă”, IX, Constanța, 2006-2008.
137. Idem, *Inaugurarea Canalului Dunăre-Marea Neagră*, în „Canalul Dunăre-Marea Neagră între istorie, actualitate și perspective”, coord. Valentin Ciorbea, Sorin Ovidiu Cupșa, Editura Ex Ponto, Constanța, 2008.

138. **Mitrea Constantin**, *Întrecere la Ecluză*, în „Scînteia”, nr. 1763, 25 iun., 1950.
139. ***, *Munca de iarnă pe șantiere*, în „Canalul Dunăre-Marea neagră”, II, nr. 32, 26 ian., 1950.
140. ***, *Muncitorii și-au depășit norma în cinstea zilei de 23 august*, în „Canalul Dunăre-Marea Neagră”, III, nr. 195, 23 aug., 1951.
141. ***, *Muncitorii, tehnicienii și inginerii șantierului naval Sovromtransport din Brăila s-au angajat să livreze până în luna martie, 15 bacuri plutitoare*, în „România liberă”, nr. 1654, 12 ian., 1950.
142. **Năsăudeanu Paul**, *Statul rămâne acționar majoritar la Administrația Canalelor Navigabile*, în „Cuget liber”, XVIII, nr. 5019, 19 dec., 2006; nr. 5234, 4 sep., 2007; nr. 5357, 4 feb., 2008; nr. 5364, 12 dec., 2008.
143. **Năstase Alexandru**, *Bîstroe*, în „Jurnalul Național”, apr., 2005.
144. **Negru C.**, *Techirghiol-baza navală*, în „Buletinul Marinei”, nr. 3, mar., 1925.
145. ***, *Neștiuta poveste a canalului Dunăre-Marea Neagră*, în: www.atac-online.ro
146. **Nicolau Pompiliu**, *Canalul Cerna Vodă-Constanța*, în „Buletinul Societății Regale Române de Geografie”, tom LVII, 1938.

147. **Niculae Mihai**, *Construim socialismul*, în „Canalul Dunăre-Marea Neagră”, I, nr. 10, 1949.
148. Idem, *Pentru o mai bună organizare a muncii pe șantierele Canalului*, în „Canalul Dunăre-Marea Marea Neagră”, I, nr. 1, 3 sep., 1949.
149. **Oancea I.**, *Canalul Carasu*, în „Dobrogea Economică”, III, nr. 1-2, 1924.
150. ***, *Oamenii muncii aprobă sentința procesului*, în „Canalul Dunăre-Marea Neagră”, III, nr. 321, 4 sep., 1952.
151. **Pauker Ana**, *23 August*, în „Scînteia”, 19 aug., 1949.
152. **Păcuraru I.**, *În jurul Canalului dintre Dunăre și Marea Neagră*, în „Curentul”, XI, nr. 3871, 10 nov., 1938.
153. **Păun Mihai**, *Mai multă grijă pentru oamenii muncii*, în „Canalul Dunăre-Marea Neagră”, I, nr. 2, 5 sep., 1949.
154. **Păunescu Cristian**, **Duțu Aurel**, *1851. Vechi proiecte românești pentru Magistrala Albastră*, în „Magazin istoric”, XXII, nr. 7, 1984.
155. ***, *Pe Antonina Jandarova o cunosc de mult constructorii*, în „Canalul Dunăre-Marea Neagră”, IV, nr. 422, 25 apr., 1953.
156. **Perif Pavel**, *O generație a muncii pentru țară*, în „Scînteia tineretului”, XXXV, seria II, nr. 9604, 10 apr., 1980.

157. ***, *Peste cinci ani, pe Canalul Dunăre-Marea Neagră*, în „Scînteia”, sep., 1949.
158. **Piekalski Dana Sorana**, *Canalul: Între blestemul trecutului și integrarea europeană [Reportaj]*, în „România liberă”, nr. 2912, 21 oct., 1999.
159. **Platon Gheorghe**, *Un episod din istoria Canalului Dunăre-Marea Neagră. Documente privind proiectul din 1855*, în „Anuarul Muzeului județean Vaslui”, II, 1980.
160. **Plopul A. B.**, *Canalul Carasu*, în „Dobrogea Economică”, an I, nr. 3, iul., 1922.
161. ***, *Poarta Albă-poarta viitorului*, în „Universul”, 8 oct., 1949.
162. **Popa Constantin I.**, *Considerațiuni asupra Canalului Dunăre-Marea Neagră*, 2 vol., 1984, în arhiva personală a profesorului universitar dr. Valentin Ciorbea.
163. **Popescu Gheorghe**, *Canalul Chilia-Marea Neagră sau Brațul Sfântul Gheorghe-Marea Neagră*, în „Dobrogea Economică”, III, nr. 8, 1924.
164. Idem, *Construcțiunea unui canal între Dunăre și Marea Neagră*, în „Navigația fluvială și maritimă. Râuri cu curent liber, râuri canalizate, canale artificiale, lucrări cu marea”, București, f.a.

165. **Popescu Violeta**, *Exploatarea porturilor și navelor*, Editura Ovidius University Press, Constanța, 2002.
166. **Posea Grigore**, *Canalul Dunăre-Marea Neagră*, în „Ocotirea mediului înconjurător. Natura. Terra”, XVI, nr. 3, iul.- sep., 1984.
167. *Problema Transporturilor. Dezvoltarea și organizarea transporturilor în România în legătură cu economia națională*. Raport prezentat Congresului Camerelor de Comerț și Industrie din România, ținut la Oradea Marea în zilele de 8, 9 și 10 sep., 1924.
168. ***, *Problema viitoareii noastre ieșiri la mare*, în „Marea Noastră”, III, nr. 12, dec., 1934.
169. ***, *Procesul bandei de sabotori și diversioniști de la Canalul Dunăre-Marea Neagră*, în „Canalul Dunăre-Marea Neagră”, III, nr. 321, 4 sep., 1952.
170. ***, *Proiecte ale Canalului Marea Neagră-Marea Nordului*, în „Marea Noastră”, IV, nr. 9, 1935.
171. **Posea Grogore**, *Canalul Dunăre-Marea Neagră*, în „Ocotirea mediului înconjurător. Natura. Terra”, an 16, nr. 3, iul.-sep., 1984.
172. **Radoslovescu Radu**, *Cu toate forțele tinereții, militarii pe șantierul canalului Dunăre Marea Neagră*, în „Scînteia tineretului”, XXXVII, seria II, nr. 9922, 20 apr., 1981.
173. „Revista română de drept maritim”, III, nr. 1/2001,

Editura Ex Ponto, Constanța, 2001.

174. ***, *Rodesc pământurile Dobrogei*, în „Canalul Dunăre-Marea Neagră”, III, nr. 182, 8 iul., 1951.

175. ***, *Sarcinile cu privire la Canalul Dunăre-Marea Neagră au fost realizate*, în „Canalul Dunăre-Marea Neagră”, II, nr. 168, 1952.

176. ***, *S-au calificat după metoda Nazarova*, în „Canalul Dunăre-Marea Neagră”, II, nr. 66, 1951.

177. ***, *Sentința poprului muncitor*, în „Canalul Dunăre-Marea Neagră”, IV, nr. 321, 4 sep., 1952.

178. **Sobaru Alecsandru C.**, *Artera navigabilă Dunăre-Main-Rhin: Strategii europene orizont 2020*, Editura Economică, București, 1998.

179. **Sonea Gavrilă**, *Mărturie a potențialului științei și tehnologiei românești: Canalul Dunăre-Marea Neagră*, în „Marea Noastră”, XII, nr. 3 (44), iul.- sep., 2002.

180. **Spânu Alin**, *Canalul ratat*, în „Magazin istoric”, XXXX, nr. 2, feb., 2006.

181. ***, *Spre noi victorii în îndeplinirea planului*, în „Canalul Dunăre-Marea Neagră”, IV, nr. 306, 2 aug., 1952.

182. **Stoenescu-Dunăre Jean**, *Canalul navigabil de la Dunăre la mare (Cernavoda-Constanța) și perspectivele unei baze navale la lacul Tașaul*, în „Analele Dobrogei”, XI, 1930.

183. Idem, *Canalul navigabil Cernavoda-Constanța*, în „Analele Dobrogei”, III, nr. 3, 1922.
184. Idem, *Canalul navigabil Cernavoda-Constanța. Putința de a realiza această lucrare*, în „Analele Dobrogei”, an III, nr. 3, 2 aug., 1922.
185. Idem, *Canalul navigabil Cernavodă-Constanța între Dunăre și Mare*, în „Analele Dobrogei”, IX, 10 aug., 1928.
186. Idem, *Canalul navigabil de la Cernavoda la Constanța între Dunăre și Mare*, în „Analele Dobrogei”, an VIII, 24 oct., 1927.
187. Idem, *Canalul navigabil de la Dunăre la Mare (Cernavoda-Constanța) și perspectiva unei Baze Navale la lacul Tașaul*, în „Analele Dobrogei”, XI, 5 dec., 1930.
188. **Sudhof H.**, *Importanța economică a Dobrogei*, în „Bilder aus der Dobrudscha 1916-1918 - Imagini din Dobrogea 1916-1918, Editura Ex Ponto, Constanța, 2011.
189. ***, *Șantierul - spațiul permanent al tinereții noastre comuniste*, în „Scînteia tineretului”, XXXV, seria II, nr. 9440, 1 oct., 1979.
190. **Șerban Constantin**, *Mărturii contemporane relativ la orașul Constanța din anii 1854-1855*, în „Analele Dobrogei. Serie nouă”, VII, 2002.
191. **Șerbu Ion**, *Decernarea steagului brigăzii fruntașe de la Ovidiu II*, în „Scînteia tineretului”, nr. 591, 10 mar., 1951.

192. **Ștefan Nicolae**, *Canalul Carasu-Cernavodă-Constanța*, în „Dobrogea Economică. Buletin al Camerei de Comerț și Industrie Constanța”, XLII, nr. 94, 1 aug., 1938.
193. **Ștefănescu Alexandru**, *Locul de muncă-un loc în societate*, în „Scînteia tineretului”, XXXII, seria II, nr. 8568, nov., 1976.
194. **Tănăsescu Antoaneta**, *Un Făt Frumos de laborator, un Făt Frumos de tip nou: „omul nou”*, în „Miturile comunismului românesc”, revistă a Universității București, vol. I, București, 2001.
195. **Teohari Mircea**, *Necesitatea unui bazin de radub în portul Constanța*, în „Marea Noastră”, IV, nr. 10, 1935.
196. ***, *Tinerii U.T.M au depășit planul*, în „Canalul Dunăre-Marea Neagră”, II, nr. 42, 1950.
197. ***, *Tovarășul Nicolae Ceaușescu a inaugurat Canalul Dunăre-Marea Neagră, grandioasă realizare epocală*, în: „Dobrogea nouă”, an XXXVI, nr. 11 109, 27 mai, 1984.
198. ***, *Tovarășul Nicolae Ceaușescu a inaugurat ieri Canalul Dunăre-Marea Neagră realizare epocală a poporului român, grandioasă construcție a anilor socialismului*, în „Scînteia”, LIII, nr. 12988, 27 mai, 1984.
199. ***, *Tovarășul Nicolae Ceaușescu a inaugurat*

sâmbătă Canalul Dunăre-Marea Neagră, în „Scînteia tineretului”, XL, seria II, nr. 10884, 28 mai, 1984.

200. ***, *Tovarășul Nicolae Ceaușescu - ctitorul celei mai mari zidiri românești inaugurează Canalul*, în „Dobrogea nouă”, an XXXVI, nr. 11108, 26 mai 1984.

201. ***, *Tovarășul Nicolae Ceaușescu în vizită în Belgia*, în „Scînteia”, XLII, nr. 9545, 20 iun., 1973.

202. ***, *Tovarășul Nicolae Ceaușescu în vizită în Olanda*, în „Scînteia”, XLII, nr. 9476, 11 apr., 1973.

203. ***, *Tovarășul Nicolae Ceaușescu în vizită în Republica Federală Germania*, în „Scînteia”, XLII, nr. 9555, 30 iun., 1973.

204. **Trancotă Cristian**, *Colonia de muncă*, în „Arhivele totalitarismului”, I, nr. 1, 1993.

205. **Trandafir Alexandru**, *De ce nu-mi pot îndeplini planul de producție?*, în „Scînteia”, nr. 2175, 21 oct., 1951.

206. **Trestianu Al. N.**, *Mărețe realizări pe șantierele fanicului nostru Canal*, în „România liberă”, VII, nr. 1439, 1 mai 1949.

207. **Turnock David**, *Sir David Hartley and the developement of Romania`s Lower Danube Black Sea commerce in the late nineteents century*, în „Anuarul Institutului de Istorie și Arheologie „A.D.Xenopol”, Supliment, nr. IV, Iași, 1983.

208. **Țucă Cornel**, *Canalul Cernavoda-Constanța-Tașaul și Baza Navală Tașaul în negocierile româno-engleze din 1935*, în „Canalul Dunăre-Marea Neagră între istorie, actualitate și perspective, coord. Valentin Ciorbea, Sorin Ovidiu Cupșa, Editura Ex Ponto, Constanța, 2008.
209. ***, *Un an de muncă pe șantierele Canalului*, în “Canalul Dunăre-Marea Neagră”, II, nr. 66, 1951.
210. ***, *Valoroasa metodă Orlov*, în „Dobrogea Nouă”, II, nr. 454, 6 nov., 1949.
211. **Varsami George**, *Specialiști români despre un proiect maghiar de construcție a canalului Dunăre-Marea Neagră*, în „Canalul Dunăre-Marea Neagră între istorie, actualitate și perspective”, coord. Valentin Ciorbea și Sorin Ovidiu Cupșa, Editura Ex Ponto, Constanța, 2008.
212. **Vasilescu Adrian**, *Educația comunistă a tinerei generații*, în „Scînteia tineretului”, XXXIII, seria II, nr. 8609, 26 ian., 1977.
213. **Vasilescu Gheorghe**, *Asigurarea navigabilității gurilor Dunării prin transformarea brațului Sulina în canal maritim*, în „Buletinul A.G.I.R”, XVI, nr. 11, 1934.
214. **Vinckle Herr von**, *Valea Cara-Su*, traducere de C. Brătescu, în „Analele Dobrogei”, III, nr. 2, 1922.

215. ***, *Vizita de lucru a tovarășului Nicolae Ceaușescu în județul Constanța*, în „Scînteia tineretului”, XXXIII, seria II, nr. 9394, 7 aug., 1979.
216. *Ibidem*, nr. 9688, 18 iulie, 1980.
217. ***, *Vizita de lucru a tovarășului Nicolae Ceaușescu la marele obiectiv de investiții din județul Constanța*, în „Scînteia tineretului”, an XXXVIII, nr. 1307, 17 iul., 1982.
218. **Vlaicu Mihai**, *Canalul Dunăre-Marea Neagră - o uriașă lucrare a construcției socialiste*, în „România liberă”, nr. 1534, 20 aug., 1949.
219. ***, *Un arc de triumf al oamenilor, un arc în timp și peste timp*, în „Scînteia tineretului”, XXXV, seria II, 5 iul., 1979.
220. **Zeicu Valentin**, *Canalele navigabile la începutul mileniului III*, în „Canalul Dunăre-Marea Neagră între istorie, actualitate și perspective”, coord. Valentin Ciorbea, Sorin Ovidiu Cupșa, Editura Ex Ponto, Constanța, 2008.
221. **Zvijinschi Monica, Mucenic Dan**, *Canalul Dunăre-Marea Neagră - eroismul unei generații*, în „Scînteia tineretului”, seria II, nr. 10644, 18 aug., 1983.
222. ***, *26 mai 1984 se inaugurează Canalul*, în „România liberă”, 26 mai 1984.

SURSE PE INTERNET

1. www.acn.ro
2. www.atac-online.ro
3. www.fundatia-erbiceanu.ro
4. www.LegeaAZ.net
5. www.nndb.com
6. www.wikipedia.ro