

Schimbări ale cursului Cernei în depresiunea Orșovei, înainte de vărsarea în Dunăre, până în anul 1972

Alexandru Botu

Alexandru Caterin Botu

Râul Cerna, după o curgere tumultuoasă în partea superioară, întâi prin cheile Cernei și apoi până la Herculane printre pietre și peste praguri, avea în porțiunea de vale, între Herculane și vărsarea în Dunăre, un curs specific pentru lunci, uneori cu îngustări serioase din cauza apropierii culmilor de deal și munte (zona Topleț, zona imediat la sud de stația CFR Valea Cernei și la intrarea în depresiunea Orșovei¹, printre dealurile Drenec și Culmea Poienilor), și cu puțină câmpie de o parte și de alta, cu lărgimea maximă la nord de Valea Cernei și apoi deadreptul considerabilă, în depresiunea Orșovei (acum inundată). Partea de câmpie a fost speculată la construcția șoselei și a căii ferate, al căror traseu mai linear a fost intersectat de câteva ori de Cerna.

După o apropiere puternică de poalele dealului Bratinii, și apoi ale Culmii Dobra, înainte de Coramnic, se orientează către poalele dealului Drenec forțată și de coborârea Culmii Poienilor, lăsând o fâșie îngustă și neregulată de câmpie înclinată pe partea stângă, unde s-a infiripat vechiul sat Coramnic. Cursul acesta forțat de izbirea în poalele abrupte ale Drenecului a făcut-o să muncească ceva cu stâncile în care existau crăpături (adevarate ascunzitori pentru diferite specii de pești și alte lighioane acvatic), dar care nu cedau deloc, astfel că albia era aici foarte îngustă și cursul repezit. O mică fâșie de luncă, de multe ori inundată, era pe partea dreaptă a Cernei, cu arini și alte specii de plante adaptate acelor locuri și condiții (plop, sălcii, salcâmi etc). Odată scăpată din strânsoarea dealurilor Drenec și Culmea Poienilor, Cerna avea cale deschisă către Dunăre, putând să-și aleagă traseul dorit, "dansând" șerpuit între dealurile din stânga și cele de pe dreapta, toată depresiunea Orșovei fiind în fapt- o umplutură în timp cu diverse sedimente, transportate de viiturile Cernei și de cele ale pâraielor, în acea deschidere triunghiulară cu baza pe Dunăre, prin care alegerea unui nou traseu era doar o problemă de insistență în eroziune, pe timpul unei umflări mai serioase a apelor.

Chiar de la început, dacă viitura venită pe Stătinic întâlnea o Cernă normală, exista tendința ca aceasta să împingă cursul Cernei mai spre dealurile de pe dreapta, asta până când pâraul Iznic nu-și făcea și el de cap și nu încerca să reorienteze cursul Cernei spre stânga, ajutat și de pâraul mai mare Țurlui. Faptul că a fost odată când Cerna curgea prin apropierea dealurilor de pe dreapta este confirmat de cursul pâraului Iznic, care după ieșirea în depresiune nu curgea direct către Cerna și "se ținea" pe lângă dealuri, vărsându-se în pâraul Țurlui, care continua și el să se insinueze în aceeași manieră, pe la poalele dealurilor, și foarte târziu să se verse în Cerna (traseu urmat cândva de Cerna, așa cum se va arăta mai jos).

Pentru demonstrarea mutării fluctuante a cursului Cernei în depresiunea în discuție putem lua în calcul reprezentările de pe patru hărți detaliate ale zonei, respectiv:

- prima ridicare iosefină a Banatului (1769-1772, Josephinische Landesaufnahme- detaliu fig.1);
 - a doua ridicare (1836-1852, Franziszeische Landesaufnahme- detaliu fig.2);
 - a treia ridicare (1868-1880, Franzisco- Josephinische Landesaufnahme-detaliu fig.3);
 - o hartă topografică prezentând situația din anul 1951 (detaliu fig.4);
 - o hartă topografică prezentând situația din anul 1966 (detaliu fig.5),
- hărți care se referă la o perioadă "istorică" destul de redusă, dar suficientă demonstrației, de cca. 200 de ani.

Se observă că modificări însemnate de curs sunt consemnate în primele 3 hărți militare austriece, între a treia ridicare și următoarele hărți românești (fig.4 și fig.5) modificările sunt mai puțin semnificative. Trebuie să fim oarecum îngăduitori cu precizia reprezentării din prima hartă (privind alura, contururile și formele) din două motive: mijloacele de măsurare erau mai puțin precise la acea dată și chiar și sistemul de transpunere pe plan era diferit².

¹ De fapt, corect ar fi să se spună depresiunea Jupalnicului, căruia îi aparținea inițial aproape întreg terenul depresiunii

² v. lucrarea dela poz.2.bibliografie.

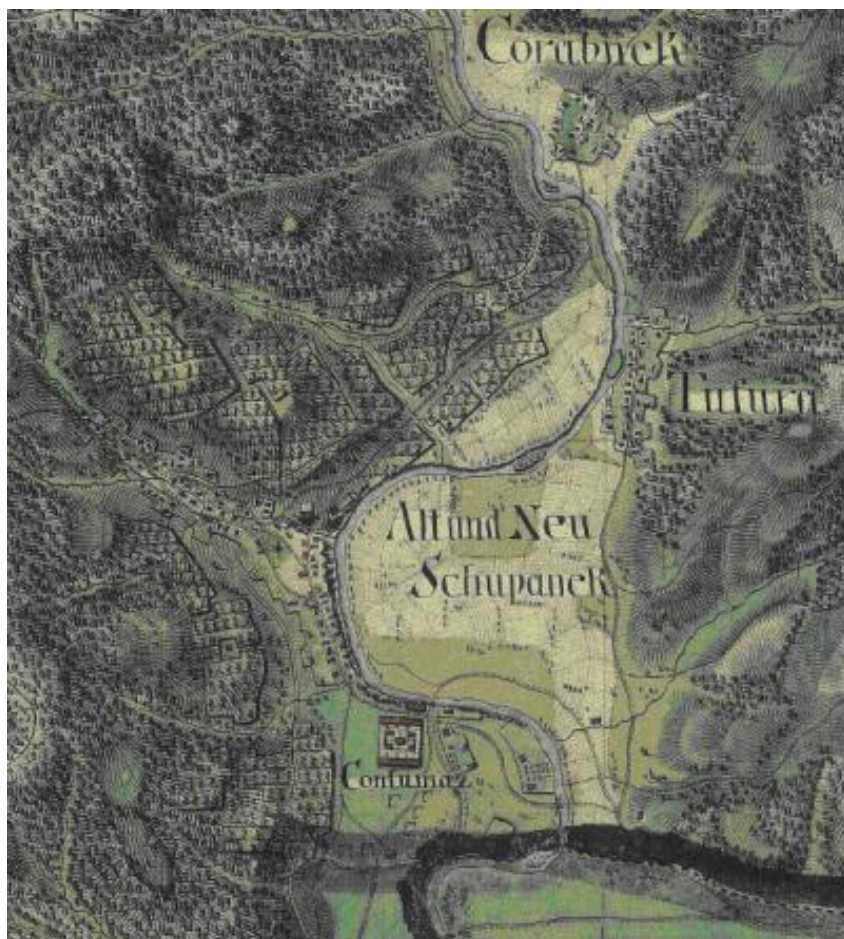


Fig.1. Prima ridicare iosefină-detaliu

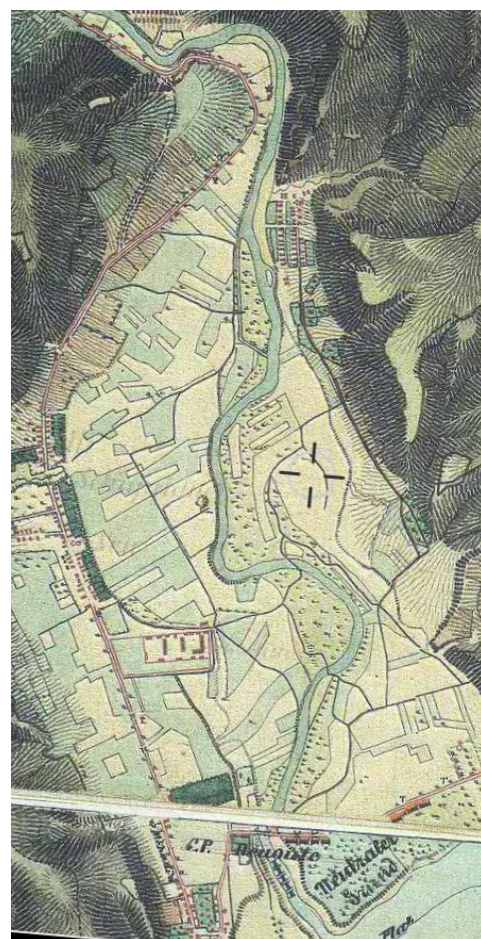


Fig.2. A doua ridicare -detaliu

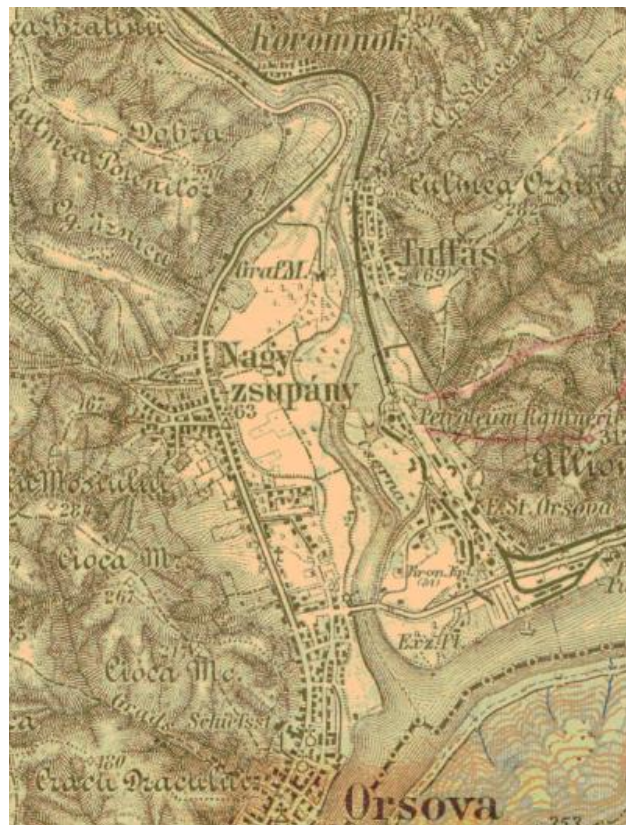


Fig.3. A treia ridicare-detaliu

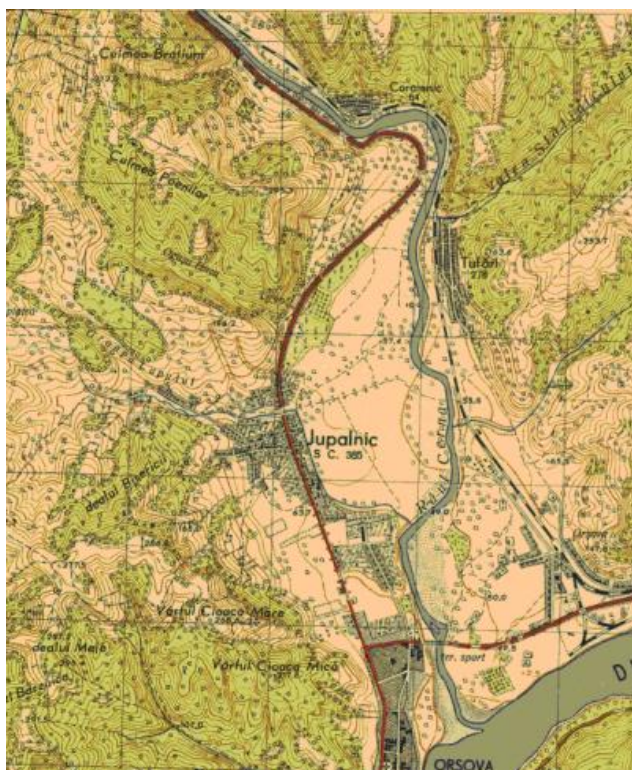


Fig.4. Careu topografic-detaliu L 34-117-D-d, anul 1951

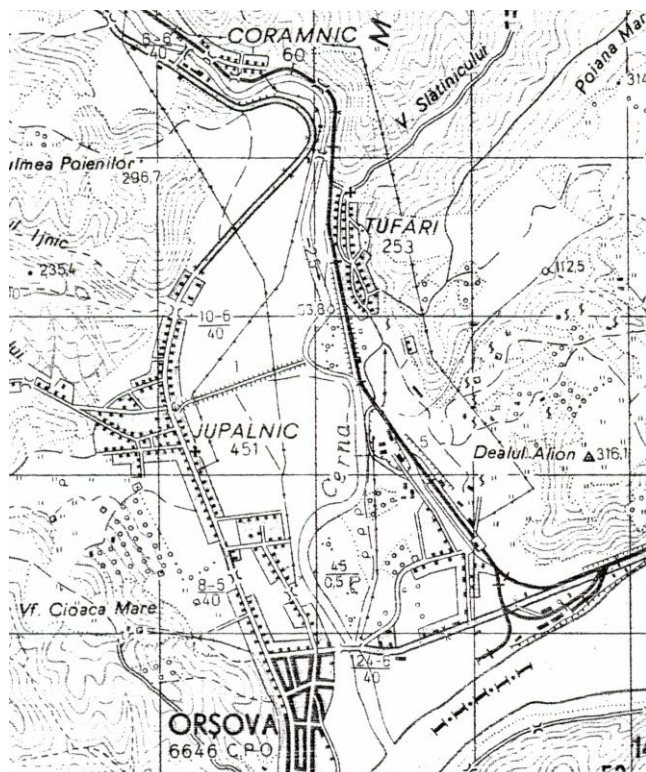


Fig.5. Careu topografic-detaliu L 34-117-D-d anul 1966

Astfel, pe la mijlocul secolului 18, Cerna, după ce scapa de strânsura dealurilor Drenec și Culmea Poienilor se îndrepta spre sud, cam până în dreptul mijlocului satului Tufări, primind ceva mai spre nord, la cateva sute de metri pâraul Slătinic (pe unele hărți fiind trecut cu pronunția Slăcenic) , și puțin mai sus fiind traversabilă prin locul cunoscut drept Vadul Tătărescu, unde apare construit un pod pe harta din 1966. Parcă forțată puțin de coama Culmei Ozoina și de o mică insuliță, cursul Cernei se curbează în semicerc spre dreapta, lund direcție vestică și primind pe dreapta pâraul Iznic, apoi continua până la poalele Dealului Viilor (pe care azi este construit bazinul de apa al orașului) și apoi se curbează într-un alt semicerc, de data asta spre stanga, punctul cel mai de vest fiind la întâlnirea pâraului Țurului, iar porțiunea de curgere spre răsărit începând ceva mai jos de ultima casă din Jupalnic. Cursul spre răsărit se face până la întâlnirea cu pâraul lui Ivan, după care se curbează destul de rapid spre sud, dar nu curge așa mai mult de cateva sute de metri, pentru ca apoi sa se întoarcă strâns spre vest, ca și cum ar dori să evite întâlnirea prea timpurie cu Dunărea, dar se răzgândește-neavând încotro- amenințată de apropierea de Dealul Moșului și o ia direct spre sud, spre Dunăre, vărsându-se obosită după doar trei-patru sute de metri. Pe harta respectivă mai sunt poziționate trei insulițe, una în curba Coramnicului, una înainte de confluența cu Iznicul și ultima în curba ultimei întoarceri spre vest. Menționăm acest lucru, deoarece mici insulițe vor mai fi găsite și pe alte hărți și în alte locuri, dovedind o capacitate însemnată de erodare a malurilor în timpul viiturilor. Ar mai fi de consemnat că la vărsarea în Dunăre se constată o mică deviere spre răsărit, firească prin forța disproporționată a Dunării, deși terenul era destul de coborât spre Orșova veche și că, de asemenea, există hărți anterioare (anul 1717) celei analizate în care Cerna se varsa în Dunăre prin doua brațe, unul mai apropiat de poalele Dealului Alion, iar pe o hartă posterioară (anul 1788) se prezintă mult mai “basculată” spre răsărit bucla din dreptul Jupalnicului.

Depresiunea Jupalnicului este plină de trasee de drumuri, fapt explicabil prin utilitatea lor imediată, nesupusă pe atunci vreunei sistematizări (operație începută prin elaborarea primului plan cadastral al Orșovei în anul 1816 și continuată mai serios până spre anul 1900, cu serioase intervenții între 1832 și 1850 și în preajma construirii căii ferate date în exploatare la 1778). Aceste drumuri traversează de mai multe ori Cerna, cel mai în nord fiind traversată în dreptul Coramnicului, apoi la Vadul Tătărescu și de trei ori la sud de Jupalnic. Astfel, drumul venit dinspre Varciorova se bifurca aproape de malul Dunării, sub Alion, și continuă ca drum principal spre vest prin terenul de prund către poalele Dealului Moșului, traversând Cerna pe pod de lemne și continuând către deal. Nu mult după aceea, întâlnea drumul mai îngrijit care

facea legatura dintre Orșova și Jupalnic și, de aici, mai departe spre Herculane, Mehadia, Caransebeș, Lugoj, Timișoara. Acesta traversa și Cerna printr-un vad făcând un ocol pe lângă Cerna spre Alion și întâlnindu-se într-o trifurcație cu drumul spre Tufări, cu alt drum care venea înapoi spre Cerna (pe care o traversa și se îndrepta către Jupalnic, pe lângă Cerna) și cu drumul spre Varciorova. Pe hartă, cu linii subțiri de culoare neagră sunt figurate foarte multe ulițe și chiar drumuri peste dealuri, care mijloceau accesul locuitorilor, cu căruțe, la terenurile pe care le aveau în proprietate.

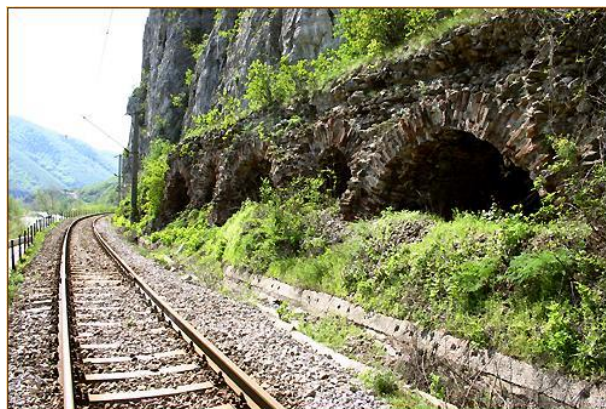


Fig.6. Ruinele apeductului turcesc

În legătura oarecum forțată cu cursul Cernei, de care ne ocupăm aici, pe hartă este figurat cu două linii paralele traseul apeductului tucesc, venit de lângă Herculane, pe lângă poalele dealurilor din dreapta Cernei, urmând “curbe de nivel” corespunzătoare, traversând peste poduri de piatră pâraiele întâlnite și continuând pe la vestul Orșovei până la Dalboca. Urmele acestui apeduct se mai văd pe lângă calea ferată la Topleț (fig. 6, v. <http://www.karpatenwilli.com/images/dia24.htm>), apeductul având rolul de a “corecta” prevederile Păcii de la Belgrad din 18 septembrie 1739 și de a reda Orșova turcilor. Se știe că inițial, conform tratatului de pace, se convenise că turcii revin cu stăpânirea până la Cerna (prin Pacea de la Passarowitz fuseseră nevoiți să cedeze Oltenia austrieilor) și printr-o convenție specială (v. <http://books.google.com/books?id=bmoDAAAQAAJ&oe=UTF-8>) semnată la Constantinopol în 2 martie 1741 (v.extras în fig.7) s-a convenit ca turcii “să mute” toată Cerna pe dincolo de Orșova, în termen de un an.

III. Sur l'Article V du Traité de paix, il s'est élevé des doutes qu'il a fallu éclaircir après la conférence tenue sur la détermination des limites du vieux Orsova, qui, en vertu de cette convention, doit appartenir à la Sublime Porte; & voici ce qui a été réglé d'un common consentement. Il a été dressé une Carte Topographique, dans laquelle on a tracé les lignes selon lesquelles on a déterminé les limites du vieux Orsova, & de la plaine vis-à-vis le Fort de l'Isle. Avant de parvenir à cette plaine, la ligne de séparation se courbe pour se rapprocher de la Czerna qui est dans ladite plaine, jusqu'à l'endroit où la rivière fait un coude; & de là jusqu'au lieu marqué sur la Carte du nouveau Canal, pour détourner les eaux de la rivière. Tout l'espace que cette ligne embrasse, appartiendra au vieux Orsova, & derrière ladite Ville, le nouveau Canal jusqu'au Danube, servira de limites. Suivant cette règle, les Commissaires des deux Puissances pourront, sans embarras & sans contestation, déterminer les limites, soit dudit Orsova, soit de la plaine vis-à-vis.

Fig.7. Extras din Conventia de la Constantinopol

Acest lucru, în fapt, nu s-a realizat prin acest apeduct/canal construit cu mari eforturi (multe mii de lucrători aduși din Oltenia) timp de aproape doi ani și pe care s-a forțat apa din Cerna (cu măturaoie și cu diverse vase) cât să antreneze o moară care să macine făina pentru o pâine-cum zice o poveste, dar a fost considerat, până la urmă, mulțumitor pentru porțiile semnate.

Interesant este că pe această hartă publicată în internet, în partea inferioară este conturată granița dintre imperii înainte și după realizarea apeductului (banda mai puțin accentuată, pe lângă poalele dealului).

Am prezentat acest episod pentru a arata că, pe lângă amenajări hidrotehnice care au servit exclusiv scopuri politice, și împotriva fluctuațiilor de curs ale Cernei s-au făcut diverse amenajări hidrotehnice, în principal diguri, în prima parte pentru a apăra de inundații porțiunea de la nord de Orșova Veche și pentru consolidarea malurilor Cernei în locurile în care acestea se erodau mai rapid, iar în spatele lor existau viroage potrivite pentru deschiderea de brațe la inundații, ori cu pericol de umplere și de băltire. Astfel de consolidări prin diguri serioase s-au făcut și pentru protejarea Rafinăriei de petrol și a cartierului de la gară, înfiripat și dezvoltat după anul 1900, fapt care a condus la stabilizarea în albie a cursului Cernei pentru următorii 70 de ani. Acestea nu au putut să înlăture inundațiile de la viiturile foarte mari și nici să împiedice revărsarea Dunării peste lunca inferioară a Cernei, până la soseaua națională (v.fig. 8)



Fig.8. Detaliu după o fotografie făcută de Willy Pragher, aprilie 1937

O mențiune, fără legătură cu traseul Cernei, exceptând faptul că poziția Lazaretului³ (v. imagine litografiată în fig.9) marcată distinct pe hartă (v.Contumaz) ar fi putut să fie determinată de configurația terenului și de poziția Cernei, este că locul de izolare temporară (carantină) a celor ce treceau granița în timpul molimelor, amplasat între Jupalnic și Orșova, este figurat pe hartă aproape lipit de Cerna. Schimbările temporare de curs ale Cernei în această zonă nu au condus la traversarea stabilimentului, dar au afectat locurile pe care erau amplasate serviciile și auxiliarii. O stradă din Orșova de dinainte de inundare purta numele de Lazaret, probabil cea care conducea de la podul peste Cerna spre cimitirul Jupalnicului (v.fig.3, 4 și 5).

Hărțile ulterioare date ca referințe mai sus nu mai consemnează, una față de alta, modificări substanțiale ale cursului Cernei, cu excepția "împingerii" mai spre cimitirul Jupalnicului a cursului Cernei (față de cum era pe la anul 1900) și aceasta făcându-se prin continuarea îndiguirii (spre sud-vest) începute în nordul Rafinăriei de petrol, cu scopul de a permite dezvoltarea în siguranță a cartierului din fața gării.

Dar între acestea și hărțile de până în 1800 există multe diferențe. Pe vechea albie a Cernei vine acum (înainte de inundare) la vărsare pârâul Țurlui, după ce traversează șoseaua națională. O urmează spre sud destul de aproape și se îndreaptă spre răsărit să se verse în Cerna, prin nordul stadionului și cimitirului comunei Jupalnic.

³ A se vedea alte materiale dedicate subiectului



Fig.8. Imagine a Lazaretului dupa o litografie editata de Kunike in anul 1825

Cele trei mari bucle ale cursului Cernei în depresiune sunt drastic corectate, intervențiile omului conducând la orientarea cât mai “liniară” spre sud a cursului spre vărsare. Această orientare, cu mici sinuozități este realizată inițial până în nordul Rafinării de petrol și, ulterior, după desființarea rafinării și amplasarea puțin mai sudică pe acest teren a sediului Intreprinderii Miniere Orsova (IMO), porțiunea liniară a cursului mai coboară puțin spre sud, dar este rapid deviată spre sud-vest, pentru a se asigura consolidarea zonei aferente cartierului gării, și apoi își reia cursul liniar spre sud până la vărsarea în Dunăre. Peste acest traseu al cursului Cernei s-a produs în anul 1972 inundarea depresiunii Jupalnicului, după realizarea barajului de la Porțile de Fier și creșterea nivelului apelor cu cca. 24 de metri. Când, din motive de gospodărire a volumului de apă din lacul de acumulare, scade nivelul normal descoperind lunca înămolită de la vestul fostului sat Tufări, Cerna încearcă să-și adâncească canal prin mărul gros de câțiva metri, cam pe vechiul curs.

Bibliografie:

1. Ridicări topografice militare habsburgice, Ionel Crăciun, la adresa: <http://www.banaterra.eu/romana/ridicari-topografice-militare-habsburgice>
2. SYSTEM OF THE 1:28 800 SCALE SHEETS OF THE SECOND MILITARY SURVEY IN TYROL AND SALZBURG- G Timar *In Acta Geod. Geoph. Hung.*, Vol. 44(1), pp. 95–104 (2009) DOI: 10.1556/AGeod.44.2009.1.9
3. ATLAS ISTORIC ILUSTRAT AL ROMANIEI-Petre Dan-Straulesti, publicat de Financiarul
4. http://www.antiquariedel.com/product_info.php?manufacturers_id=81&products_id=4530
5. Treaties between Turkey and Foreign Powers, 1535-1855, colecție publicată la adresa: <http://books.google.com/books?id=bmoDAAAQAAJ&oe=UTF-8>
6. Staatsarchiv Freiburg W 134 Nr. 012149, Sammlung Willy Pragher I: Rumänienbilder / ca. 1930-1992 > Donau [Filmnegative, Ordner 265] Orsova [Banat]: Donau, Hintergrund Sträucher / 30. April 1937, Fotograf: Willy Pragher, Art der Vorlage: Filmnegativ, Rechteinhaber: Landesarchiv Baden-Württemberg