

FARURILE COMISIEI EUROPENE A DUNĂRII DIN DELTA DUNĂRII ȘI DE PE INSULA ȘERPILOR (1856-1939)

Adrian POHRIB*

THE LIGHTHOUSES OF THE EUROPEAN COMMISSION OF THE DANUBE IN THE DANUBE DELTA AND ON THE SNAKE ISLAND (1856-1939)

Abstract

The study deals with the history of the lighthouses built by the European Commission of the Danube, which was created in compliance with the stipulations of Art. 16 of the Treaty from Paris from March 18/30th, 1856 and was constituted of the representatives of the seven great European powers of those times. Of a particular interest were the lighthouses that guided the navigation through the mouths of the Danube, near Sulina and near the Snake Island, and also the signaling stations placed all along the Danube with the aim of ensuring the safety of navigation.

The study also presents the historical context and the attitude adopted by the member countries of the European Commission of the Danube regarding the judicial statute of the lighthouses and their erection, between 1856 and 1939.

*

Keywords: *European Commission of the Danube, headlight history, Sulina, Captaincy of the Sulina Port, Snake Island, The General Administration of the headlights in the Ottoman Empire*

Cuvinte cheie: *Comisia Europeană a Dunării, istoricul farurilor, Sulina, Căpitania Portului Sulina, Insula Șerpilor, Administrația Generală a Farurilor din Imperiul Otoman (A.G.F.I.O.).*

Din anul 279 î.e.n., când Sostratos din Cnidos a terminat construcția din Alexandria – considerată una din cele șapte minuni ale antichității –, și până astăzi, farurile au constituit și constituie încă un mijloc de bază al asigurării siguranței navigației și ghidării marinarilor pe întinsurile mărilor și oceanelor.

În România, țară cu ieșire la Marea Neagră, farurile au un istoric și o tradiție, din păcate, puțin cercetate și cunoscute.

În a doua jumătate a secolului al XIX-lea și în prima jumătate a secolului al XX-lea, existența unora din farurile de pe litoralul românesc al Mării Negre a fost strâns legată de activitatea Comisiei Europene a Dunării (C.E.D.), instituție internațională care, între 1856 și 1947, a reglementat și ameliorat condițiile de navigație pe Dunărea de Jos¹.

Înființată în baza prevederilor art. 16 al Tratatului de la Paris din 18/30 martie 1856 și compusă din reprezentanții celor șapte mari puteri europene ale vremii, Comisia își începe efectiv activitatea la Galați la 4 noiembrie 1856².

* Serviciul Județean Galați al Arhivelor Naționale.

¹ Informații sumare despre istoricul acestor faruri se găsesc în lucrarea *** *La Commission Européenne du Danube et son oeuvre de 1856 à 1891*, Paris, 1931, p. 319-323.

² Serviciul Județean Galați al Arhivelor Naționale (în continuare S.J.A.N.G.), fond *Comisia Europeană a Dunării, Protocoale*, volum 1/1856-1859, f. 16.

Primul act normativ intern al Comisiei, respectiv „Regulamentul destinat să fixeze ordinea lucrărilor C.E.D.”, adoptat la 29 noiembrie 1856, stipula, la art. 35, printre atribuțiile Comitetului Administrativ și serviciul farurilor. În articolul 41 al aceluiași regulament, se specifica că regulamentele ce vor fi întocmite de Comitetul însărcinat cu elaborarea regulamentelor se vor aplica și farurilor³.

Este vorba de farurile considerate ca asigurând navigația la gurile Dunării: Sulina, Insula Șerpilor și Schablar-Saghi, în apropiere de Varna⁴.

Aceste faruri aparțineau Administrației Generale a Farurilor din Imperiul Otoman (A.G.F.I.O.), care concesiona asigurarea funcționării și întreținerii lor unor societăți particulare, prelevând un procentaj din încasările acestora⁵, provenite din taxe achitate de navele care beneficiau de serviciile acestor faruri.

În legătură cu aceste taxe, denumite „drepturi de far”, comisarul otoman (denumirea oficială a reprezentanților statelor membre în Comisie era în acea epocă *comisar*, ulterior *delegat*) își informează, la 3 martie 1857, colegii despre hotărârea Comisiei Internaționale instituită la Constantinopol pentru fixarea tarifului farurilor de pe tot litoralul Imperiului, care a întocmit un regulament general, urmare a căruia fiecare vas urma să achite, pe far și pe tonă de deplasament, suma de 30 parale.

Această dispoziție urma să se aplice farului de la Sulina, pentru cel din Insula Șerpilor adoptându-se taxa de 20 parale⁶.

Comisia a replicat că, în virtutea prevederilor art. 16 al Tratatului de la Paris, C.E.D. este investită cu dreptul de a fixa ea însăși taxele de far și că trebuia menținut tariful în vigoare la acea dată, până Comisia va fixa altul⁷.

Această ultimă prevedere va fi concretizată în „Tariful provizoriu al taxelor de navigație la gura brațului Sulina”, adoptat de Comisie la 25 iulie 1860. Art. 9 al *Tarifului* menționa taxele în vigoare pentru întreținerea farurilor de la Sulina și din Insula Șerpilor⁸.

Din punct de vedere tehnic, aceste două faruri sunt puse, de la 3 martie 1857, sub supravegherea Căpitaniei Portului Sulina, instituție trecută în subordinea Comisiei⁹.

În această perioadă de început a activității sale, Comisia se preocupă de instalarea și construcția unor faruri proprii. Prima acțiune în acest sens o constituie decizia din 19 octombrie 1859, prin care, în scopul facilitării circulației vaselor la gura brațului Sulina și economisirii timpului acestora, Căpitania portului este autorizată „să plaseze câte un felinar portativ la extremitatea fiecăruia din cele două diguri a căror construcție a început la gură”¹⁰.

La digul de Nord această instalație devine permanentă, bugetul Comisiei pe anul 1863 menționând, pentru prima dată, o cheltuială legată direct de faruri și anume suma de 182 ducați pentru salariul gardianului „felinarului de la digul Nord”¹¹.

Un far în adevăratul sens al cuvântului a fost construit de Comisie în acești ani, la gura brațului Sf. Gheorghe al Dunării. Inițiativa a aparținut comisarului Prusiei, Bitter, care în ședința din 29 august 1859, în cadrul dezbaterilor referitoare la îmbunătățirea pentru navigația gurilor Dunării, în special a brațului Sf. Gheorghe preciza: „Observ că vasele care se îndreaptă de la Bosfor spre gurile Dunării întâlnesc în calea lor, înainte de a atinge înălțimea gurilor brațului Sf. Gheorghe, o puternică proeminență formată de coasta occidentală a Mării Negre în direcția est – nord-est și că există un pericol pentru navigație, cu atât mai dificil de evitat cu cât puțină înălțime a malului nu permite de a o recunoaște de la o distanță suficientă; că este necesar, în

³ *Ibidem*, f. 25-26.

⁴ *Ibidem*, vol. 12/1867-1868, f. 37.

⁵ „*La commission...*”, p. 320.

⁶ S.J.A.N.G., fond *Comisia Europeană a Dunării, Protocoale*, volum 1/1856-1859, f. 49.

⁷ *Ibidem*, f. 56.

⁸ *Ibidem*, vol. 8/1859-1861, f. 119.

⁹ *Ibidem*, vol. 1/1856-1859, f. 47.

¹⁰ *Ibidem*, vol. 8/1859-1861, f. 73.

¹¹ *Ibidem*, vol. 3/1859-1887, f. 16.

consecință, să se stabilească în acest punct un far provizoriu, în așteptarea executării lucrărilor propuse pentru ameliorarea gurii brațului Sf. Gheorghe... Farul în discuție, servind la semnarea punctului periculos al coastei, ar permite, în plus, navelor să ajungă la gura Sulina de-a lungul litoralului, fără să fie obligate să se îndepărteze din drumul lor pentru a recunoaște Insula Șerpilor”¹².

În închidere, Bitter propune ca farul să fie plasat în punctul cel mai proeminent al coastei (extremitatea meridională a insulei Olinka) și ca, înainte de a se întreprinde lucrările, să fie consultat guvernul otoman dacă e dispus să le ia în sarcina sa¹³.

După tratative cu guvernul otoman și societatea „Collas et Michel” (concesionara farurilor otomane) și discutarea mai multor soluții constructive (spre exemplu, propunerea comisarului Franței, Engelhardt, de utilizare a unui far plutitor) și financiare (ca cea formulată în memoriul din 18 iunie 1863 al comisarului Austriei, Kremer, de utilizare în acest scop a sumei destinate tăierii curbei în formă de „M” de pe brațul Sulina, deoarece „construcția farului este mai urgentă decât executarea tăierii proiectate. Curba de la Sulina, desemnată prin litera „M”, nu reprezintă un obstacol absolut pentru navigație, în timp ce absența unui far compromite siguranța multor nave”), s-a ajuns la soluția construirii farului de către C.E.D.¹⁴.

La 14 iulie 1864 s-a hotărât „... ca un far provizoriu, purtând un foc turnant din 2 în 2 minute (în scopul de a-l distinge de focul de pe Insula Șerpilor, turnant din 20 în 20 de secunde) și vizibil de la cel puțin 10 mile, să fie stabilit pe punctul coastei care va fi recunoscut drept cel mai favorabil pentru a semnaliza capătul de sud-est al bancului care se întinde la sud de gura brațului Sf. Gheorghe și că aparatul va fi plasat pe un eșafodaj din lemn de stejar, la o înălțime suficientă pentru a obține bătaia de 10 mile”¹⁵.

Finanțarea construcției s-a făcut din împrumutul efectuat de C.E.D. la Banca Germaniei de Nord. La 21 noiembrie 1864, Comisia comandă în Franța, pentru acest far, un aparat lenticular de ordinul al patrulea, turnant din minut în minut, cu sclipiri alternative roșii și albe, cu eclipse totale.

La propunerea inginerului-șef, s-a aprobat și instalarea a două balize noi la gura brațului Sf. Gheorghe, la circa 1,5 mile de turnul noului far, ca o măsură suplimentară de semnalare a bancului¹⁶. Peste câteva luni, la 24 aprilie 1865, construcția farului fusese terminată, se emisese un aviz către navigatori, difuzat în porturile de la Dunărea de Jos, litoralul occidental al Mării Negre și la Constantinopol, informând despre punerea în funcțiune în seara de 4 mai; fuseseră deja numiți doi, din cei trei paznici de far. Funcționarea farului urma să fie supravegheată din punct de vedere tehnic de inginerul-șef al Comisiei și administrativ de căpitanul portului Sulina, prin inspecții lunare¹⁷.

La 28 aprilie, farul a fost vizitat de comisarii Franței, Marii Britanii, Imperiului Otoman, Italiei și Prusiei, care „au găsit totul în cele mai bune condiții”. Totalul cheltuielilor de construcție, de cumpărare a aparatului și pieselor de schimb necesare se cifrase la 4.000 ducăți¹⁸. În consecință, în bugetul Comisiei pe 1865 este înscrisă pentru faruri suma totală de 1.182 ducăți, din care 614 ducăți pentru salariile celor patru paznici de far și 568 ducăți cheltuieli de întreținere și iluminat¹⁹.

O altă etapă a existenței C.E.D. este marcată de tratatul internațional intitulat „Actul Public relativ la navigația la gurile Dunării”, semnat la 2 noiembrie 1865 de reprezentanții celor șapte state membre ale C.E.D., tratat care prelungește existența Comisiei și îi precizează atribuțiile. Referitor la subiectul care ne interesează, art. 17 stipula că: „Administrația Generală a Farurilor din Imperiul Otoman, fiind însărcinată cu cheltuielile de iluminat, administrarea și întreținerea farurilor

¹² *Ibidem*, vol. 8/1859-1861, f. 59.

¹³ *Ibidem*.

¹⁴ *Ibidem*, vol. 8/1858-1861, f. 69, 106, 184, 197, 208 și vol.10/1861- 1864, f. 134, 184.

¹⁵ *Ibidem*, vol.10/1861- 1864, f. 134.

¹⁶ *Ibidem*, f. 184.

¹⁷ *Ibidem*, vol. 11/1865-1866, f. 2.

¹⁸ *Ibidem*, f. 27.

¹⁹ *Ibidem*, vol. 3/1856-1887, f. 25.

compunând sistemul de iluminat al gurilor Dunării, cota-parte reprezentând drepturile de far din totalul taxelor percepute la Sulina va fi vărsată în mâinile numitei Administrații, dar este stabilit că aceste drepturi nu vor putea avea ca obiect decât de a acoperi cheltuielile reale²⁰. Se face precizarea că această clauză nu privește farul de la Sf. Gheorghe, construit și întreținut de Comisie²¹.

În directă legătură cu conținutul art. 17 din Actul Public se află, în anii 1867-1868, problema sumelor plătite, prin intermediul Comisiei, de vasele care navigau pe Dunărea de Jos Administrației Generale a Farurilor otomane, ca „drepturi de far”. Problema avea implicații în primul rând financiare, dar și tehnice și de drept internațional.

Discuția este deschisă, în ședința plenară a C.E.D. din 30 aprilie 1867, de comisarul britanic, maiorul John Stokes, care atrage atenția asupra necesității de a se asigura mai bine aplicarea art. 17 al Actului Public. Concret, Stokes arată că, chiar după datele Administrației Generale a Farurilor Otomane (de fapt, ale societății concesionare „Collas et Michael”) cheltuielile anuale pentru cele trei faruri (Sulina, Insula Șerpilor și Schablar-Saghi) se ridicau la 42.142 franci/an, totalizând 252.876 franci în intervalul 1861-1866, de când menționata societate preluase concesiunea, iar suma vărsată de C.E.D. se ridica la 303.022 franci, rezultând o diferență de peste 50.000 franci. De fapt – continuă Stokes – cheltuielile sunt mult inferioare cifrelor indicate de societate; la Insula Șerpilor, acesta le evaluează la 15.610 franci/an, pe când, după informațiile culese, la Sulina ele se ridică la maximum 9.835 franci/an. La fel se prezintă situația și la celelalte două faruri.

„Este astfel constatat – conchide reprezentantul britanic – că navigația de pe Dunăre varsă în mâinile Administrației Farurilor o sumă care depășește considerabil cheltuielile, contrar unei prevederi exprese a Actului Public”²².

Stokes opinează în continuare că nu este deloc echitabil ca navigația de pe Dunăre să suporte singură toate cheltuielile farurilor care sunt cuprinse în ceea ce societatea concesionară numește sistemul gurilor Dunării și își motivează opinia prin faptul că farul de la Schablar-Saghi, situat aproape de Varna, nu este util decât indirect navigației dunărene, dar foarte necesar navelor care vin din Bosfor la Varna și Constanța, nave care nu contribuiau deloc la întreținerea lui, și, în consecință, propune:

1. Să fie luate măsurile necesare ca navigația de pe Dunăre să nu suporte, pentru întreținerea farurilor de care profită, o sarcină mai mare decât cheltuielile reale și ca art. 17 al Actului Public să fie astfel respectat.

2. Să se constate, cu avizul persoanelor competente, care sunt farurile care trebuie cuprinse în sistemul de iluminat al gurilor Dunării și în ce măsură navigația de pe fluviu să contribuie la întreținerea lor.

Comisia aprobă propunerile și însărcinează Comitetul Executiv cu soluționarea problemei²³.

Ca urmare, la 7 noiembrie 1867, Comitetul Executiv raporta ședinței plenare a comisarilor că:

1. S-au încheiat două procese-verbale, unul cuprinzând opiniile a opt căpitani de nave comerciale sub pavilion britanic, italian, francez, austriac, și altul avizul comandanților navelor militare ale unor state membre ale C.E.D. (Marea Britanie, Rusia, Franța, Austria) asupra utilității fiecăruia din farurile în discuție pentru navigația la gurile Dunării;

2. Comitetul Executiv a întocmit o notă comparativă a sumelor vărsate anual de C.E.D. pentru faruri societății concesionare și a cheltuielilor reale;

3. Căpitiile ale acestor documente au fost înmânate comisarului otoman, spre a le supune atenției guvernului său²⁴.

Dintre aceste documente, un interes deosebit îl prezintă procesul-verbal încheiat la 23 mai 1867 de comandanții navelor militare, care conchidea tranșant că:

²⁰ *Ibidem*, vol. 11/1865-1866, f. 37.

²¹ *Ibidem*, f. 29.

²² *Ibidem*, vol. 18/1867-1868, f. 37.

²³ *Ibidem*.

²⁴ *Ibidem*, f. 60.

1. Farul din Insula Șerpilor este indispensabil pentru navigația în partea occidentală a Mării Negre în general și trebuie să funcționeze, chiar dacă se face complet abstracție de navigația dunăreană. Nu este echitabil ca aceasta din urmă să suporte toate cheltuielile;

2. Farurile de la gura brațului Sulina sunt necesare exclusiv navelor care se îndreaptă spre Dunăre și care trebuie, în consecință, să suporte singure cheltuielile;

3. Farul de la Sf. Gheorghe este de o importanță specială și foarte mare pentru navigația dunăreană, dar, în același timp, de o importanță notabilă pentru navigație în general. Este echitabil ca navigația dunăreană să acopere 3/5 din cheltuielile farului;

4. Farul de la Schablar-Saghi și-a pierdut din importanță de când un far de mare putere a intrat în funcțiune la capul Caliacra. Aceste două faruri nu au decât o importanță generală și secundară pentru navigația pe Dunăre care nu trebuie, în consecință, să participe la acoperirea cheltuielilor lor²⁵.

În această situație, la propunerea lui Stokes, sprijinită de voturile comisarilor Austriei, Italiei și Rusiei (cel al Imperiului Otoman se abține de la vot), Comisia hotărăște că:

1. De la 1 ianuarie 1868 C.E.D. va rambursa cheltuielile farurilor pe baza cifrelor reale constatate de comisie, dacă A.G.F.I.O. nu-și probează ea cheltuielile reale;

2. De la 1 iunie 1868, dacă nu se ajunge la un aranjament definitiv, Comisia va reduce rambursarea, conform propunerilor formulate în procesul-verbal al comandanților militari²⁶.

Problema este definitiv rezolvată în aprilie 1868, când Comisia stabilește ca navigația dunăreană să suporte jumătate din cheltuielile de întreținere ale farului de pe Insula Șerpilor, totalitatea celor pentru farurile de la Sulina și 3/5 din cele ale farului de la Sf. Gheorghe. Pentru societatea concesionară se fixează suma de 32.000 franci/an²⁷.

În această perioadă, ca lucrări de construcție mai importante executate de C.E.D., se pot semna, în 1870, înlocuirea farului provizoriu din lemn de pe digul Nord de la Sulina, înzestrat cu un aparat de iluminat de ordinul 5, cu un far definitiv din fier, dotat cu un aparat de ordinul 4, lucrare care a costat 50.000 franci, și construcția de locuințe pentru cei patru paznici ai farului Sf. Gheorghe, care locuiseră până atunci în barăci de lemn, cheltuindu-se pentru aceasta 12.500 franci²⁸.

Tratatul de la Berlin, din 1/13 iulie 1878, întărește considerabil poziția C.E.D. în calitate de organism internațional. În acest sens, art. 53 al Tratatului stipula: „Comisia Europeană a Dunării, în care România va fi reprezentată, este menținută în funcțiile sale și le va exercita de acum înainte până la Galați, într-o completă independență față de autoritatea teritorială. Toate tratatele, angajamentele, actele și deciziile relative la drepturile, privilegiile, prerogativele și obligațiile sale sunt confirmate”, iar art. 56 menționa că C.E.D. se va înțelege cu cei în drept pentru a asigura întreținerea farului de pe Insula Șerpilor²⁹.

C.E.D. trece la punerea în practică a acestor prevederi, stabilind în privința farurilor, la 16 noiembrie 1878, că „în virtutea principiului completei sale independente față de Autoritatea teritorială, Comisia revendică administrarea și întreținerea farurilor constituind sistemul de iluminare al gurilor Dunării”. Ea invită, în consecință, Comitetul Executiv să se pună în legătură cu cei în drept pentru luarea în posesiune în scurt timp a farurilor din Insula Șerpilor și de la Sulina, exprimând părerea ca problema să fie rezolvată pentru data de 1 ianuarie 1879³⁰.

În consecință, A.G.F.I.O. predă Serviciului Tehnic al C.E.D. farul de la Sulina la 1 aprilie 1879, iar cel din Insula Șerpilor la 3 aprilie³¹.

Rămânea de reglementat mărimea sumei de acordat ca despăgubire societății „Collas et Michael”, a cărei concesiune expira abia la 4 septembrie 1884. Față de pretențiile societății, care cerea 200.816 franci, Comisia, constatând că aceasta introduce în calcul și farul de la Schablar-Saghi,

²⁵ *Ibidem*, f. 62.

²⁶ *Ibidem*, f. 61.

²⁷ *Ibidem*, f. 106-107.

²⁸ *Ibidem*, vol.14/1869-1870, f. 78.

²⁹ „*La Commission...*”, p. 427.

³⁰ S.J.A.N.G., fond *Comisia Europeană a Dunării. Protocoale*, vol. 20/1876-1878, f. 35.

³¹ *Ibidem*, vol. 21/1879-1880, f. 42.

care nu mai aparținea sistemului, că nu scade, cum ar fi fost normal, procentajul de 22% care se plătea guvernului otoman și că socotea media încasărilor sale pentru viitor fără a ține cont de dreptul C.E.D. de a reduce taxele, decide să fixeze indemnizația de oferit la suma de 40.965 franci³².

La 14 mai 1880 chestiunea era închisă, societatea primind indemnizația de deposedare de 40.965 franci și 5.725 franci contravaloarea stabilită, de comun acord, a materialelor existente la cele două faruri în momentul remiterii lor Comisiei³³.

Noua stare de lucruri a fost statuată prin Actul Adițional din 28 mai 1881 la Actul Public, care, în art. 5, stabilea următoarele: „Comisia Europeană a Dunării este însărcinată cu întreținerea și repararea tuturor farurilor compunând sistemul de iluminat al gurilor Dunării, ca urmare cota-parte reprezentând drepturile de far din totalul taxelor percepute la Sulina va fi integral achitată Casei de Navigație a C.E.D.”³⁴. În practică, prin Instrucțiunile din 19 mai 1881, farurile și personalul acestora sunt puse, din punct de vedere administrativ și disciplinar, sub autoritatea căpitanului portului Sulina, iar din punct de vedere tehnic, supuse supravegherii inginerului șef al Serviciului Tehnic³⁵.

Ca urmare a preluării farurilor de la Sulina și din Insula Șerpilor, cresc nu numai încasările Comisiei din „drepturile de far”, ci și cheltuielile pentru întreținere și personal.

Astfel, dacă în bugetul pe 1873 se prevedea în total pentru faruri suma de 14.210 franci, acesta crește la 33.070 franci în 1879 și la 35.784 franci în 1887³⁶.

Modul de organizare și funcționare a farurilor C.E.D. nu mai suportă modificări până la Primul Război Mondial. Trebuie să însemnalte o serie de lucrări cu caracter tehnic, de completare și modernizare. Dintre acestea, cea mai importantă este introducerea iluminatului electric. Promotorul acestei idei a fost delegatul Italiei, Corte, care, în ședința din 22-25 mai 1889, propune introducerea iluminatului electric la faruri și geamanduri. Se opun inginerii Comisiei, apreciind că sistemul existent (iluminat cu felinare cu ulei) „pare suficient”. Iluminatul electric, susțin ei, ar produce mai mult rău decât bine, în special la geamanduri. Delegatul italian insistă, argumentând că „acest sistem (iluminatul electric) este aproape universal adoptat, mai ales în America”³⁷.

La 5 noiembrie 1889, Corte revine, atacând problema din alt punct de vedere. El cere căpitanului portului Sulina, Pavlovich, informații asupra farului de la Sf. Gheorghe. Acesta răspunde că, pe timp obișnuit, vizibilitatea este de 10 mile, când atmosfera este foarte senină se vede la Sulina, deci la 18 mile, iar pe timp de ceață, până la 3 mile, și adaugă că: „Printre căpitanii navelor care se îndreaptă spre Sulina, cei mai prudenți continuă să se ghideze după farul din Insula Șerpilor, dar, de câțva timp, cei mai îndrăzneți, și mai ales cei ai navelor poștale, au luat obiceiul de a se ghida după farul de la Sf. Gheorghe”³⁸.

Câteva zile mai târziu, la 21-22 noiembrie, are loc în plenul Comisiei o ascutită confruntare de idei între Corte și inginerul consultant al Comisiei, Charles Hartley, pe tema iluminatului electric. Primul prezintă un memoriu în care își susține părerea. În plus, atrăgând atenția că „lumina farului de la Sf. Gheorghe, în timp de ceață, nu ajunge la două mile și, în consecință, din cauza curenților puternici determinați de diferite guri ale Dunării, care se modifică în fiecare moment din cauza vânturilor, nu poate servi la prevenirea posibilelor dezaastre”³⁹, cere înlocuirea acestui far cu unul nou, iluminat, bineînțeles, electric. Hartley apără teza inginerului-șef al Serviciului Tehnic, Kühl, conform căreia „lumina electrică prezintă inconvenientul de a orbi cu razele sale la distanțe mici pe navigator și de a produce umbre foarte incomode”⁴⁰.

³² *Ibidem*, f. 127-129.

³³ *Ibidem*, vol. 22/1881-1881, f. 4.

³⁴ „*La Commission...*”, p. 429.

³⁵ S.J.A.N.G., fond *Comisia Europeană a Dunării. Protocoale*, vol. 22/1880-1881, f. 175.

³⁶ *Ibidem*, vol. 3/1856-1887, f. 51, 52, 59, 71, 109, 111, 112.

³⁷ *Ibidem*, vol. 29/1888-1889, f. 160.

³⁸ *Ibidem*, f. 238.

³⁹ *Ibidem*, f. 255.

⁴⁰ *Ibidem*, f. 257.

Pornind de la afirmația aceluiași Kühl, care, constatând că sistemul de faruri Sulina – Insula Șerpilor – Sf. Gheorghe domină o întindere de 52 mile pe direcția N-S și 64 mile pe direcția SV-NE, îl caracterizează ca fiind de „o perfecțiune, grație întâmplării existenței Insulei Șerpilor, foarte rar atinsă”⁴¹, Hartley se pronunță și împotriva înlocuirii farului de la Sf. Gheorghe și concluzionează că „singurul lucru de făcut pentru a ameliora iluminatul actual al gurilor Dunării ar fi ancorarea pe mare, la 3-4 mile de intrarea pe brațul Sulina, a unei nave-far, dar cheltuiala ar fi considerabilă”⁴².

Corte obține totuși cumpărarea unui proiector electric (care urma să fie instalat pe noul vas de inspecție al Comisiei) pentru efectuarea de experimente și studierea în continuare a problemei farului de la Sf. Gheorghe⁴³.

În ședința din 24 mai 1890, pe baza unui amplu studiu semnat de Hartley, Comisia decide că „nu este cazul să transforme farul Sf. Gheorghe în far de prim ordin și să-i aplice electricitatea, dar, din rațiunea necesității de a semnala navigației coasta pe timp de ceață, când lumina electrică este la fel de ineficientă ca și alte moduri de iluminat, Comisia adoptă, în principiu, la propunerea lui Hartley, instalarea unui sistem de semnale explozive și a unei balize adiționale”⁴⁴.

Introducerea iluminatului electric la farurile Comisiei era astfel întârziată cu 20 de ani.

Ca instalație ajutoare pentru faruri, încă din 1886, se plasase o geamandură cu sirenă, sistem Courtney, ancorată la 800 m. de semnalul de intrare pe brațul Sulina, semnalând locul unde navele trebuiau să aștepte pilotul⁴⁵. La aceasta se adaugă, la Sulina și Sf. Gheorghe, instalarea de semnale de ceață cu explozivi și o nouă baliză la Sf. Gheorghe, în 1890, cheltuindu-se în total 11.651 franci⁴⁶. Conform raportului Serviciului Tehnic din 16 mai 1892, aceste semnale prezentau „un mare avantaj pentru navigație” ținând cont că, în perioada 1 martie 1891 – 1 martie 1892, s-au înregistrat 373 ore cu ceață la Sulina (din care maximum lunar de 113 ore în martie 1891)⁴⁷.

În 1891 se efectuează și reconstrucția fundamentului farului de la Sf. Gheorghe⁴⁸.

În sfârșit, în anii 1910-1911 se introduce iluminatul electric la farurile de la Sulina și de la Insula Șerpilor, operațiune care a costat 21.474 franci⁴⁹, iar în 1913 un semnal de ceață cu exploziv este instalat și pe Insula Șerpilor⁵⁰.

În 1914, sistemul de faruri al C.E.D cuprindea farurile de la Sulina (de pe digul Nord), cele de la Sf. Gheorghe și de pe Insula Șerpilor și două focuri Lindberg la gura brațului Sulina, având în total 13 paznici. Totalul cheltuielilor se ridicau, conform bugetului pe acest an, la 50.631 franci, din care 23.808 pentru salariile personalului, 8.635 pentru iluminat, 2.188 pentru încălzire, 5.000 pentru întreținere, 1.000 alte cheltuieli și 10.000 pentru semnalele pe timp de ceață⁵¹.

Izbucnirea Primului Război Mondial a avut grave consecințe și asupra navigației pe Dunăre în general și situației și activității C.E.D. în special.

Astfel, dacă în 1913 – ultimul an de pace – au ieșit de pe Dunăre 936 nave comerciale, cu un tonaj total de 1.742.907 t, în 1915 numărul lor s-a redus la 96, cu un tonaj de 102.627 t, pentru ca, în 1917, circulația comercială să fie total întreruptă, cele 142 nave cu tonajul de 146.373 t reprezentând exclusiv transporturi militare rusești. Abia în 1920 navigația comercială pe Dunăre

⁴¹ *Ibidem*.

⁴² *Ibidem*, f. 249.

⁴³ *Ibidem*, f. 252.

⁴⁴ *Ibidem*, vol. 30/1890-1891, f. 61.

⁴⁵ „*La Commission...*”, p. 323.

⁴⁶ S.J.A.N.G., fond *Comisia Europeană a Dunării. Protocoale*, vol. 30/1890-1891, f. 178-179 și *Note sur les travaux techniques de la Commission Européenne du Danube. 1856-1911*, p. 32.

⁴⁷ S.J.A.N.G., fond *Comisia Europeană a Dunării. Protocoale*, vol. 32/1892-1893, f. 55.

⁴⁸ *Ibidem*, vol. 30/1890-1891, f. 255, 280 și *Note sur les travaux...*, p. 32.

⁴⁹ *Note sur les travaux...*, p. 32.

⁵⁰ „*La Commission...*”, p. 326.

⁵¹ S.J.A.N.G., fond *Comisia Europeană a Dunării. Protocoale*, vol. 49/1913-1915, f. 141.

dă semne de redresare, numărul navelor atingând 648, cu un tonaj situat totuși la numai circa jumătate din cel al anului 1913, respectiv 958.563 t⁵².

În privința farurilor C.E.D., evenimentul cel mai dramatic provocat de război l-a constituit distrugerea aproape completă a celui din Insula Șerpilor, de către bombardamentul efectuat la 25 iunie 1917 de crucișătorul german „Breslau”, trecut de circumstanță, în august 1914, sub pavilion otoman. Din întregul far nu au mai rămas în picioare decât o parte din zidul de incintă, o cameră a locuinței paznicilor și aparatul de semnalizare acustică pentru ceață⁵³. Totalul pagubelor provocate era estimat la suma de 491.000 franci-aur⁵⁴.

Modificările majore produse pe harta politică și în raportul de forțe în Europa de Primul Război Mondial s-au răsfrânt și asupra statului și componenței C.E.D..

Ca urmare a unei conferințe internaționale care a avut loc la Paris, la 23 iulie 1921 s-a semnat de către reprezentanții guvernelor Belgiei, Franței, Marii Britanii, Greciei, României, Regatului Sârbilor Croaților și Slovenilor și Cehoslovaciei „Convenția stabilind regimul definitiv al Dunării”. Conform art. 4, numărul statelor membre ale Comisiei se reduce de la 8 la 4, respectiv România (stat riveran la gurile Dunării) și marile puteri europene învingătoare din război – Franța, Marea Britanie și Italia. Important este și faptul că, prin art. 5, se stabilea: „Comisia Europeană exercită puterile pe care le avea înainte de război. Nu este nimic schimbat în drepturile, atribuțiile și imunitățile pe care le deține prin Tratatete, Convențiile, Actele și Aranjamentele internaționale relative la Dunăre și la gurile sale”⁵⁵. Rezultă, firește, că și în privința regimului farurilor, nimic nu era schimbat.

Din punct de vedere practic, prima urgență o constituia reconstrucția farului din Insula Șerpilor. Este adevărat că, în 1918, rușii instalaseră un far provizoriu pe un turn de lemn, dar bătaia acestuia era slabă, abia 4-5 mile, în raport cu 18 mile a celui distrus. Problema s-a discutat în ședințele plenare ale C.E.D. din 26 mai și 29 noiembrie 1920, estimându-se că prețul noului far s-ar ridica la circa 1.000.000 franci francezi⁵⁶.

La 26 noiembrie, delegatul britanic insistă în mod deosebit asupra problemei, legând-o și de achiziționarea unei pilotine și a unei drăgi. „Dacă s-ar produce o catastrofă – declară el – din lipsa farului din Insula Șerpilor sau a pilotinei (necesară pentru transportul piloților la nave), sau dacă oprirea singurei drăgi care funcționează ar face să se suspende navigația, responsabilitatea Comisiei ar fi foarte grea. Ce contează o cheltuială de câteva milioane de franci față de pierderea unui singur vas, care valorează de la 20 la 40 milioane, fără a mai socoti pierderile de vieți omenești?”⁵⁷.

În ciuda unor rezerve formulate de delegatul României, care cere o ordine a priorităților, în care ameliorarea trecerii barei și intrării pe Dunăre (deci pilotina și draga) primează față de far, se hotărăște reconstrucția acestuia⁵⁸.

Tot în 1920-1921, o altă problemă aflată în atenția Comisiei a constituit-o modul de iluminare, datorită faptului că cel utilizat în acel moment (cu petrol lampant) era nesatisfăcător din punct de vedere al exploatării, deficitar calitativ și ridica probleme de aprovizionare. S-au discutat soluțiile iluminatului și cu electricitate și cu acetilenă⁵⁹.

Între anii 1921-1923 s-a efectuat reconstrucția farului din Insula Șerpilor (intrat oficial în funcțiune la 1 decembrie 1922, dar la care au continuat și după acea dată o serie de lucrări) la un cost total de 450.000 franci francezi, dotat cu un sistem de triplă strălucire, care îl făcea foarte

⁵² *Ibidem*, vol. 47/1911-1920, f. 207.

⁵³ *Ibidem*, vol. 53/1920, f. 61.

⁵⁴ *Ibidem*, fond *Comisia Europeană a Dunării. Secretariatul General*, dosar 82/1919-1923, f. 32-33.

⁵⁵ *Ibidem*, fond *Comisia Europeană a Dunării. Protocoale*, vol. 55/1921, f. 399.

⁵⁶ *Ibidem*, vol. 52/1920, f. 116, 61.

⁵⁷ *Ibidem*.

⁵⁸ *Ibidem*, f. 62.

⁵⁹ *Ibidem*, vol. 53/1920, f. 14, 85.

diferit, și deci ușor de recunoscut față de celelalte faruri din zonă, ca și unele lucrări de reparații și amenajări la celelalte trei faruri (Sf. Gheorghe, Sulina și cel de pe digul Nord Sulina)⁶⁰.

O problemă calitativ nouă pentru evoluția tehnică a farurilor, discutată ani de zile de Comisie, dar nefinalizată, a constituit-o aceea a instalării unor radiofaruri, care să dubleze farurile clasice existente.

Propunerea inițială a fost formulată într-o adresă către C.E.D din 7 septembrie 1925 a Uniunii Generale a Marinarilor Români. Se cerea, după exemplul țărilor occidentale, instalarea de radiofaruri la Sf. Gheorghe și pe Insula Șerpilor”, ... întrucât aceste regiuni sunt periculoase navigației din cauza curenților, bancurilor și cețurilor mai cu seamă iarna, când vasele sunt continuu expuse pericolelor și accidentelor, aspectul coastei fiind uniform și chiar invizibil de la distanțe mai mari⁶¹. Câteva zile mai târziu, la 12 septembrie, ziarul „Argus” publica un articol în sprijinul propunerii⁶².

Abia peste cinci ani, la propunerea delegatului Italiei, problema intră în discuția ședinței plenare la C.E.D. din 17 mai 1930, subliniindu-se necesitatea instalării la Sf. Gheorghe a unui radiofar, care să completeze pe cel deja instalat de România la Caliacra și cel proiectat la Constanța. Totodată, se discută și necesitatea reconstrucției în întregime a farului clasic de la Sf. Gheorghe „care se află într-o stare de conservare mediocră”⁶³.

Ca urmare a întrebării delegatului britanic, dacă în același loc este util un far clasic și un radiofar, inginerul Ion Vardala, expert din partea guvernului român, sintetizează esența problemei, afirmând că: „Ambele sunt necesare. Cele radiogoniometrice sunt de o funcționare prea delicată să se poată conta în mod absolut pe ele și nu servesc decât vasele care au radiotelegrafist. Este deci mai prudent de a păstra și farul luminos”⁶⁴.

În 1934, proiectul suferă modificări, în sensul refacerii farului Sf. Gheorghe și alimentării lui cu electricitate și instalării radiofarului la Sulina⁶⁵. În anii următori, în ciuda prezenței continue a acestor probleme pe ordinea de zi a C.E.D., nu s-a realizat nimic concret, mai ales datorită costului ridicat al radiofarului, estimat de la 30.200 la 42.200 franci aur⁶⁶, în condițiile în care finanțele Comisiei se aflau într-o situație deloc strălucită.

În anul 1934, paznicii farului din Insula Șerpilor au fost în două rânduri implicați în evenimente dramatice. La 16 iunie și 16 septembrie, pe insulă au debarcat două grupuri de comuniști bulgari, fugiți cu bărci de la Varna cu destinația Odesa. Deși pe insulă se afla o mică garnizoană, formată din soldați din marina militară înarmați, primul grup, format din 12 persoane, după o ședere de 3 zile pe insulă, sub amenințarea revolverelor, și-a continuat drumul spre Odesa. Căpitania portului a fost informată despre eveniment abia pe 18 iulie, când unul din paznici a revenit la Sulina.

Al doilea grup, format din 13 indivizi, printre care și o femeie, a fost silit să debarce de marinari care au deschis focul asupra bărcii. S-a semnalat optic spre Sulina, dar fără rezultat, din cauza furtunii și ceții. Temându-se să nu fie arestați, bulgarii au plănuțit uciderea celor 6 marinari și 3 paznici de far, dar planul lor a fost divulgat de femeie. În această situație, ei au fost dezarmați și legați, iar paznicul-șef Ioan Vasile a plecat cu o barcă la Sulina, împreună cu șeful comuniștilor bulgari⁶⁷.

Documentele din arhiva Comisiei nu furnizează informații despre soarta ulterioară a celui de-al doilea grup. În orice caz, în cadrul C.E.D. s-a discutat despre posibilitatea înarmării

⁶⁰ *Ibidem*, vol. 66/1921, f. 46, 53; vol. 59/1922, f.161; vol. 61/1923, f. 46, 61.

⁶¹ *Ibidem*, fond *Comisia Europeană a Dunării* Secretariatul General, dosar 227/1925-1928, f. 5.

⁶² *Ibidem*, f. 6.

⁶³ *Ibidem*, fond *Comisia Europeană a Dunării* Protocoale, vol. 81/1930, f. 45, 6, 69.

⁶⁴ *Ibidem*, f. 69.

⁶⁵ *Ibidem*, vol.95/1934, f. 89.

⁶⁶ *Ibidem*, vol. 98/1935, f. 37-38; 99/1935, f. 16; vol. 100/1936, f. 97-99; vol.101/1936, f. 63; vol. 103/1937, f. 4; vol.104/1937, f. 19-20, 51.

⁶⁷ *Ibidem*, fond *Comisia Europeană a Dunării* Secretariatul General, dosar 597/1934-1937, f. 7, 10, 12-13.

paznicilor acestui far, spre a se evita repetarea unor asemenea incidente, dar, până la urmă, nu s-a luat nicio măsură efectivă⁶⁸.

În legătură cu Insula Șerpilor, s-a mai vehiculat un plan, din fericire nepus în aplicare. Abia instalată, dictatura regală a lui Carol al II-lea proiectase înființarea pe insulă a unui penitenciar pentru 1.500 de deținuți politici. O serie de ziare românești („Curentul”, „Informația”, „Acțiunea”) au publicat, la sfârșitul lunii martie 1938, informații referitoare la acest proiect și reportaje despre insulă și far. Termenul „gulag” neavând notorietatea de astăzi, expresia utilizată de presă a fost aceea de „Guyană românească”⁶⁹.

În contextul politic din anii 1938-1939, marcat de puternica expansiune a Germaniei hitleriste în direcția bazinului dunărean și a Peninsulei Balcanice, și ca urmare a eforturilor diplomatice desfășurate timp de mai mulți ani de România pentru a dobândi suveranitatea efectivă asupra gurilor Dunării, la 20 august 1938 și 1 martie 1938, se încheie două tratate importante: este vorba despre de Aranjamentul de la Sinaia prin care România preia, prin Direcția Dunării Maritime, toate atribuțiile efective ale C.E.D., care rămâne cu un caracter consultativ, și Tratatul de la București, prin care Germania devine membră a Comisiei.

Articolul 1 și 2 ale Aranjamentului de la Sinaia stipulau clar că C.E.D. și agenții săi încetează să-și exercite puterile care le-au fost conferite în ceea ce privește navigația și de asemenea, că „încetează să-și exercite în portul și rada Sulina puterile speciale care le-au fost conferite”⁷⁰.

În conformitate cu rezoluția sesiunii extraordinare de la Nisa a C.E.D. din 20 martie 1939, întreg patrimoniul (deci și farurile) și personalul tehnic ale Comisiei trec, începând cu data de 13 mai 1939, în posesia și subordinea statului român⁷¹.

Acesta este punctul final al istoricului, de peste 8 decenii, al farurilor din Delta Dunării și Insula Șerpilor, în subordinea Comisiei Europene a Dunării.

BIBLIOGRAFIE

*** Serviciul Județean Galați al Arhivelor Naționale (S.J.A.N.G) fond: *Comisia Europeană a Dunării*

*** *La Commission Européenne du Danube et son seuvre de 1856 à 1891*, Paris, 1931.

FOTOGRAFII

Foto 1. 1930. Palatul Comisiei Europene a Dunării situat în Galați, str. Mihai Bravu, în prezent este sediul Bibliotecii „V. A. Urechia”

La Commission Européenne du Danube et son seuvre de 1856 à 1891, Paris, 1931, p. 56.

Foto 2. 1930. Farul de la Sulina

La Commission Européenne du Danube et son seuvre de 1856 à 1891, Paris, 1931, p. 332.

Foto 3. 1930. Orașul Sulina, Moscheea și Farul

S.J.A.N.G., fond *Comisia Europeană a Dunării. Secretariatul General*, dosar 445/1931, foto 127.

Foto 4. 1930. Farul amplasat pe brațul Sf. Gheorghe al Dunării

La Commission Européenne du Danube et son seuvre de 1856 à 1891, Paris, 1931, p. 324.

Foto 5. 1928. Stațiunea de semnalizare pe timp de ceață de la Sulina în iarna anilor 1928-1929

S.J.A.N.G., fond *Comisia Europeană a Dunării. Secretariatul General*, dosar 445/1931, foto 120.

Foto 6.1 1930. Stația de semnalizare a navigației pe timp de ceață

La Commission Européenne du Danube et son seuvre de 1856 à 1891, Paris, 1931, p. 324.

Foto 7. 1930. Insula Șerpilor cu farul reconstruit în anul 1922 de Comisia Europeană a Dunării

La Commission Européenne du Danube et son seuvre de 1856 à 1891, Paris, 1931, p. 332.

Foto 8. 1930. Farul Comisiei Europene a Dunării de pe Insula Șerpilor

S.J.A.N.G., fond *Comisia Europeană a Dunării. Secretariatul General*, dosar 445/1931, foto 132.

Foto 9. 1912. Vaporul englez „Conischiffe”, naufragiat la țărmul Insulei Șerpilor la 21 martie 1912

S.J.A.N.G., fond *Comisia Europeană a Dunării. Secretariatul General*, dosar 445/1931, foto 131.

⁶⁸ *Ibidem*, f. 15-19.

⁶⁹ *Ibidem*, dosar 693/1937-1938, f. 60-66.

⁷⁰ *Ibidem*, fond *Comisia Europeană a Dunării* Protocoale, vol. 110/1938-1939, f. 4.

⁷¹ *Ibidem*, fond *Comisia Europeană a Dunării* Secretariatul General, dosar 795/1939-1940, f. 48.

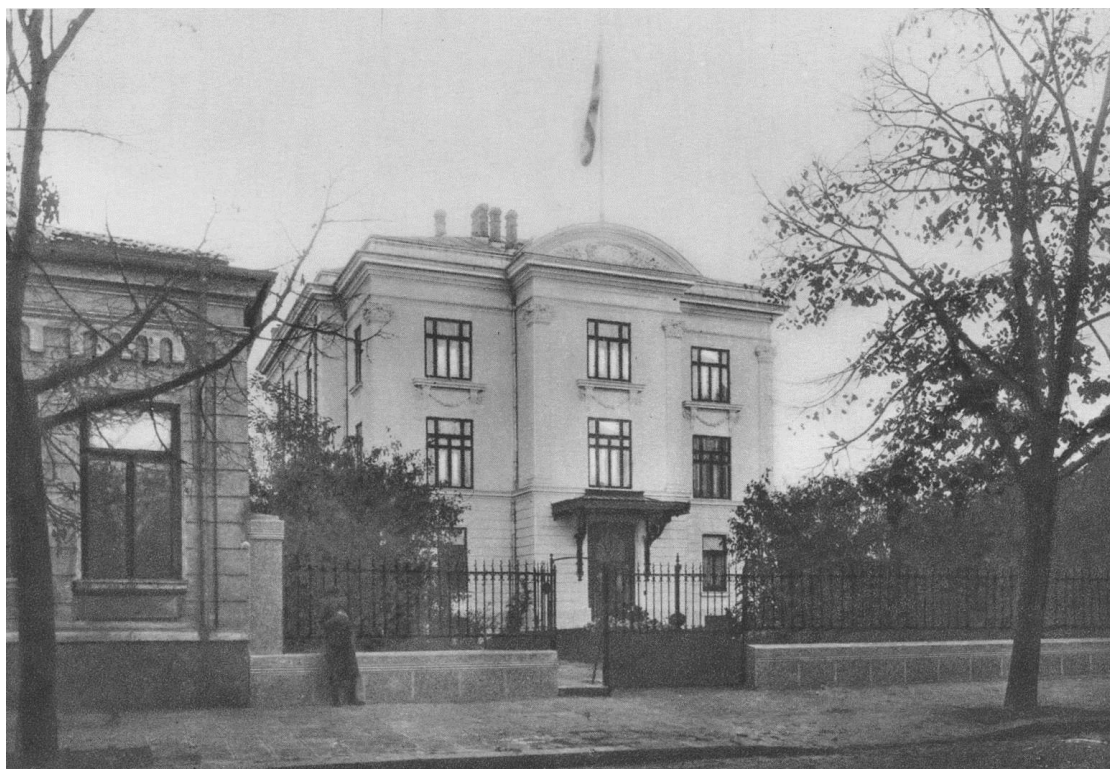


Foto 1

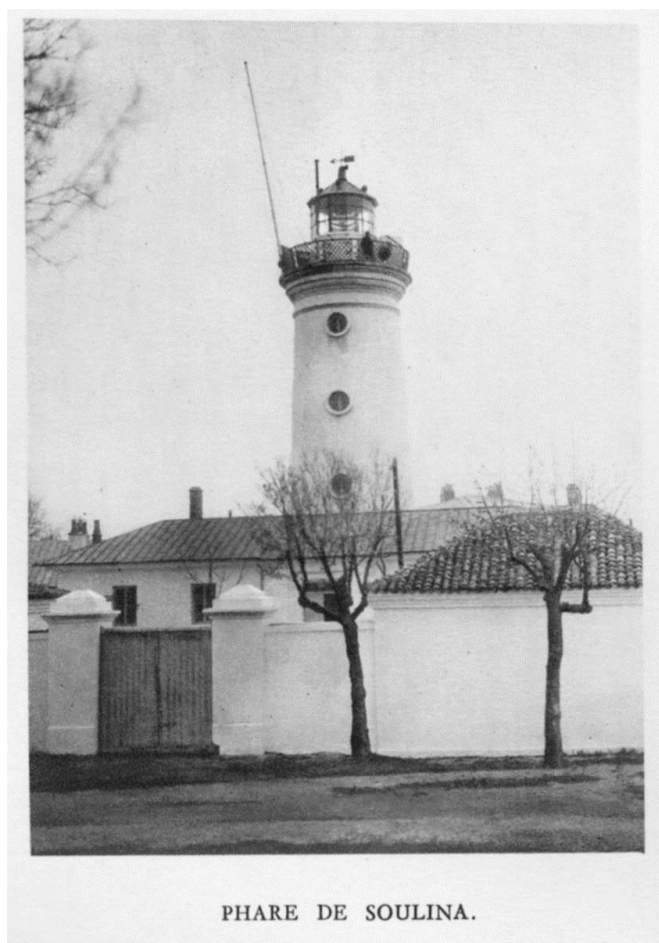
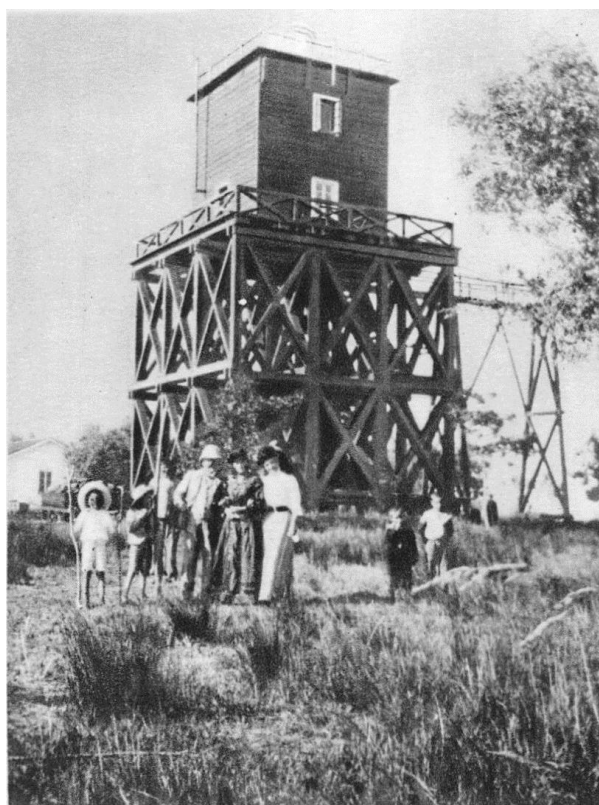


Foto 2

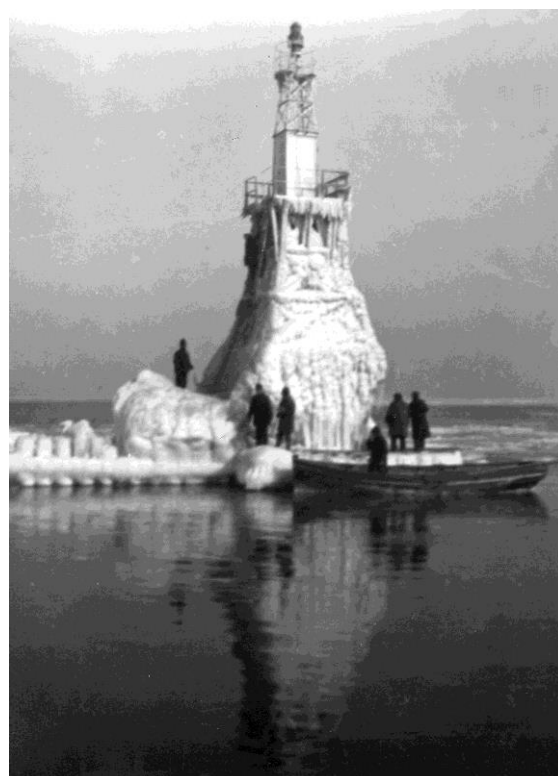


Foto 3



PHARE DE SAINT-GEORGES.

Foto 4



Phare du musoir de la digue Sud.
pendant l'hiver 1928 - 1929.

Foto 5



Foto 6



Foto 7



Foto 8



Foto 9