

**LUCRĂRI REALIZATE  
DE CĂTRE COMISIA EUROPEANĂ A DUNĂRII  
ÎN LUNGUL DUNĂRII MARITIME. 1856-1939**

ANA PETRESCU<sup>1</sup>

**CONSTRUCTIONS REALIZED  
BY THE EUROPEAN COMMISSION  
OF DANUBE ALONG MARITIME DANUBE. 1856-1939**

ABSTRACT

*The present study is a component of my PhD research Port-cities under the influence of the European Danube Commission. 1856-1948. The research has, as main objective, the analysis of the spatial and urban development of maritime Danube, as a result of the activities developed by EDC between 1856 and 1948.*

*The main objective of the present study is to present the extensive character of the work done by the European Commission of Danube (ECD) along the bankside of maritime Danube in order to facilitate the navigation and the river commerce. As part of the infrastructure build by ECD in this paper will be presented the following categories of buildings: administrative buildings, housing for the Commission's employees, port constructions, roads, hydro-technical works, related functions destined to offer a better life quality for the Commissions employee. ECD also created its own infrastructure for the extraction of natural resources in order to obtain building materials.*

**Keywords:** administrative buidings, port constructions, urban development, tehcnical constructions, river navigation.

Cercetarea de față este o componentă esențială a tezei de doctorat *Orașele port sub influența Comisiei Europene a Dunării. 1856-1948.*

Teza are ca obiectiv principal analiza influenței urbanistice, arhitecturale, economice și administrative a Comisiei Europene a Dunării (CED) asupra teritoriului românesc și cu precădere a sectorului maritim al Dunării. Lucrarea analizează dezvoltarea orașelor-port din sectorul Brăila-Sulina în perioada 1856-1948 și realizează un studiu urbanistic al porturilor, în calitatea lor de zone funcționale urbane.

---

<sup>1</sup> Arhitect, doctorand Școala Doctorală de Arhitectură a Universității de Arhitectură și Urbanism "Ion Mincu" – București; e-mail: anamariapetrescu17@gmail.com.

Având în vedere principalele teme de studiu, expuse anterior, cercetarea de față are ca obiectiv prezentarea caracterului amplu al lucrărilor realizate de CED în lungul Dunării maritime, cu scopul de a facilita navigația pe Dunăre și comerțul fluvial: clădiri administrative, locuințe ale funcționarilor Comisiei, construcții portuare, căi de comunicații, lucrări hidro-tehnice, tehnico-edilitare, precum și unele funcțiuni conexe activității de bază a CED, cu rol de creștere a calității vieții. La aceste construcții se adaugă infrastructura necesară exploatarea resurselor naturale și obținerii de materiale de construcții.

În ceea ce privește studiul construcțiilor realizate de CED s-au utilizat ca principale surse de cercetare documentele CED păstrate în Arhivele Naționale, Serviciul Județean Galați, Fond *Comisia Europeană a Dunării (C.E.D.). 1856-1948*.

### **1. Comisia Europeană a Dunării. Scurtă prezentare**

Comisia Europeană a Dunării a fost un organism internațional care, timp de aproape nouă decenii (1856-1948), a gestionat navigația pe sectorul maritim al fluviului Dunărea. Comisia a funcționat ca o autoritate independentă de legile statului român, având propriul sistem administrativ, legislativ și juridic, și deținând inclusiv propriul steag.

Necesitatea unor astfel de comisii, care să creeze un cadru legislativ unitar și care să asigure o infrastructură care facilitează navigația pe fluviile internaționale a fost semnalată încă de la începutul secolului al XIX-lea. Prin *Tratatul de la Paris*<sup>2</sup> din 1814 și *Actul final al Congresului de la Viena*<sup>3</sup> din 1815 sunt definite fluviile internaționale, principiile care guvernează circulația pe aceste fluvii și se prevede înființarea unor comisii internaționale care să gestioneze circulația pe marile cursuri de apă europene<sup>4</sup>.

Principiile<sup>5</sup> definite de Tratatul din 1815, ca bază a reglementărilor comisiilor fluviale, sunt următoarele: navigația comercială pe sectorul navigabil a râului va fi liberă, neputând fi interzisă nimănui; reglementările poliției fluviale vor fi nepărtinitoare și favorabile comerțului tuturor națiunilor. De asemenea, reglementările vor avea în vedere și perceperea taxelor. Reglementările vor fi uniforme pentru întregul curs al râului și se vor aplica și asupra

---

<sup>2</sup> Ștefan Stanciu, Alexandru Duță, *Tratate, convenții și alte documente referitoare la regimul navigației pe Dunărea Maritimă*, Ediția a II-a, Galați, Editura Partener, 2009, p. 4.

<sup>3</sup> *Ibidem*, p. 6.

<sup>4</sup> Cf. *Anexa 16B*, din 25 martie 1815 - *Regulamente privind libera navigație pe râuri*, aferentă *Actului final al Congresului de la Viena*; cf. [http://www.ccrzkr.org/files/histoireCCNR/02\\_annexe-16-b-du-24-mars-1815.pdf](http://www.ccrzkr.org/files/histoireCCNR/02_annexe-16-b-du-24-mars-1815.pdf) (site oficial al Comisiei Centrale pentru Navigație pe Rin, accesat: 26.09.2017).

<sup>5</sup> În *Actul final al Congresului de la Viena din 9 iunie 1815*, art. 108-110 (cf. Șt. Stanciu, Al. Duță, *op. cit.*, p. 6).

afluenților, care, pe porțiunile lor navigabile, au rol de graniță sau care traversează mai multe state.

Aplicarea acestor principii, în cazul Dunării, s-a realizat prin semnarea *Tratatului de Pace de la Paris* din 1856<sup>6</sup>, prin care se prevedea înființarea Comisiei Europene.

Scopul Comisiei<sup>7</sup>, conform *Tratatului*, era acela de a asigura libera navigație a vaselor pe Dunăre, de a reglementa regimul navigației pe Dunăre și de a aplica prevederile referitoare la regulamentele și taxele aferente navigației pe Dunăre, stabilite tot în cadrul *Tratatului*.

De asemenea, în atribuțiile Comisiei Europene intra și efectuarea lucrărilor tehnice de fluidizare a căilor de navigație prin operațiuni de dragare a gurilor Dunării (eliminarea nisipului și a obstacolelor care împiedică navigația), pe sectorul Isaccea-Marea Neagră și a porțiunilor din malul Mării Negre adiacente gurilor de vărsare ale Dunării în Marea Neagră, în vederea obținerii "celor mai bune condiții posibile de navigabilitate"<sup>8</sup>. Aceste lucrări urmau a fi finanțate din taxele fixe percepute vaselor, indiferent de pavilion, care navigau pe Dunăre.

CED a fost alcătuită din reprezentanți ai unor state neriverane Dunării, dar cu interese politice, militare și economice directe în controlul circulației fluviale dunărene. Astfel, prin art. 16 al *Tratatului*, Comisia este alcătuită din delegați ai celor șapte mari puteri europene: Marea Britanie, Austria, Franța, Prusia, Rusia, Sardinia și Turcia. Este de menționat lipsa reprezentanților Țărilor Române din această Comisie.

Inițial, prin *Tratat*, durata de viață a Comisiei a fost limitată la 2 ani, perioadă în care se considera că vor fi efectuate toate lucrările necesare fluidizării circulației la gurile Dunării.

Ulterior, perioada de funcționare a Comisiei a fost prelungită periodic, în scopul finalizării lucrărilor tehnice, până la desființarea acesteia în anul 1948. Cu timpul, interesele Comisiei s-au extins în amonte de orașul Isaccea, ajungând ca la finalul funcționării sale să gestioneze sectorul cuprins între Brăila și gurile de vărsare ale Dunării în Marea Neagră.

Prelungirea funcționării CED și extinderea regiunii pe care a avut-o în gestiune s-a făcut prin o serie de tratate, convenții și acorduri internaționale: în 1858<sup>9</sup> se decidea prelungirea existenței Comisiei până la finalizarea lucră-

---

<sup>6</sup> Șt. Stanciu, Al. Duță, *op. cit.*, p. 20-21.

<sup>7</sup> Art. 16 al *Tratatului de Pace de la Paris* din 30 martie 1856 (cf. Șt. Stanciu, Al. Duță, *op. cit.*, p. 20).

<sup>8</sup> Șt. Stanciu, Al. Duță, *op. cit.*, p. 20.

<sup>9</sup> *Convenția de la Paris din 19 august 1858 încheiată între Austria, Franța, Marea Britanie, Prusia, Rusia, Sardinia și Turcia*, Protocolul nr. 19 (cf. Șt. Stanciu, Al. Duță, *op. cit.*, p. 22).

rilor prevăzute în Tratatul din 1856; în 1866<sup>10</sup>, existența Comisiei este prelungită cu încă 5 ani; în anul 1871<sup>11</sup>, durata Comisiei este extinsă până în 1883; prin Tratatul din 1878<sup>12</sup> se stabilește că CED va elabora regulamentele de navigație și poliție fluvială și pentru sectorul Porțile de Fier-Galați, se extinde autoritatea Comisiei până la Galați, se admite un reprezentant al României în cadrul Comisiei; în 1883<sup>13</sup> se decide extinderea jurisdicției CED până la Brăila și prelungirea mandatului CED pe 21 ani și apoi reînnoirea mandatului CED din 3 în 3 ani; în 1919<sup>14</sup> se schimbă componența CED (reprezentanți ai Marii Britanii, Franței, Italiei și României); în 1932<sup>15</sup> CED cedează României dreptul exercitării puterii juridice pe sectorul Brăila-Galați; în 1938 CED cedează României controlul asupra sectorului fluviului Dunărea cuprins între Brăila și Marea Neagră, iar Germania este admisă ca membru al CED. În 1939<sup>16</sup> a avut loc un transfer de putere și atribuțiile CED privitoare la perceperea taxelor, gestiunea fondurilor, proiectarea și executarea lucrărilor tehnice, sunt cedate Direcției Dunării Maritime, iar CED a păstrat ”rolul unui control și a unei supravegheri mai mult morale”<sup>17</sup>.

Comisia Europeană a Dunării a fost desființată în 1948<sup>18</sup>, moment în care a fost creată o nouă Comisie, formată din statele riverane, care să gestio-

---

<sup>10</sup> În cadrul Conferinței ținută la Paris în 1866 cu participarea reprezentanților Franței, Marii Britanii, Italiei, Rusiei, Prusiei, Austriei și Turciei, prin Protocolul 6, din 24 aprilie 1866 (cf. *Ibidem*, p. 50).

<sup>11</sup> *Tratat aducând modificări Tratatului de la Paris din 30 martie 1856, semnat la Londra la 18 martie 1871 de reprezentanții Austro-Ungariei, Franței, Italiei, Turciei, Germaniei, Marii Britanii și Rusiei*, art. 4 (cf. *Ibidem*, p. 53).

<sup>12</sup> *Tratatul de Pace de la Berlin, 13 iulie 1878, încheiat între reprezentanții Marii Britanii, Franței, Austro-Ungariei, Italiei, Prusiei, Rusiei și Turciei*, art. 52, 55 (cf. *Ibidem*, p. 59, 61, 62).

<sup>13</sup> Tratatul de la Londra, semnat la 10 martie 1883 între reprezentanții Austro-Ungariei, Franței, Marii Britanii, Italiei, Rusiei, Germaniei și Turciei, art. 1, art. 2 (cf. Comisia Europeană a Dunării, *La Commission Europeenne du Danube et son oeuvre de 1856 a 1931*, Paris, Imprimerie Nationale, 1931, p. 432-433).

<sup>14</sup> Prin *Tratatul de Pace între Puterile Aliate și Asociate și Germania și protocolul semnat la Versailles la 28 iunie 1919, Capitolul III. Clauze privitoare la Elba, la Oder, la Niemen și la Dunăre. 3. Dispoziții speciale referitoare la Dunăre*, art. 346 (cf. Șt. Stanciu, Al. Duță, *op. cit.*, p. 108, 111, 114).

<sup>15</sup> Dinu Giurescu, *Istoria României în date*, București, Editura Enciclopedică, 2010, p. 422.

<sup>16</sup> Cf. Șt. Stanciu, *România și Comisia Europeană a Dunării. Diplomatie, suveranitate, cooperare internațională*, Galați, Editura Pax Aura Mundi, 2002, p. 306-307.

<sup>17</sup> *Ibidem*, p. 307.

<sup>18</sup> *Convenție despre regimul navigației pe Dunăre, semnată la Belgrad 18 august 1948* (cf. Șt. Stanciu, Al. Duță, *op. cit.*, p. 429-438).

neze circulația pe sectorul navigabil al Dunării cuprins între Ulm și Marea Neagră.

## **2. Proprietăți ale Comisiei Europene a Dunării în orașele-port dunărene**

Comisia Europeană a Dunării a realizat un număr semnificativ de clădiri și construcții, ca parte a atribuțiilor sale, așa cum au fost prevăzute prin *Tratatul de la Paris* din 1856 și detaliate ulterior prin *Actul Public* din 1865<sup>19</sup>: clădiri administrative, birouri și locuințe ale funcționarilor Comisiei, construcții portuare, căi de circulații terestre, unele funcțiuni conexe activității de bază a CED, destinate funcționarilor săi. La acestea se adaugă o serie de construcții destinate exploatarea resurselor naturale: cariere de piatră, depozite și căi de rulaj a materiei extrase din cariere.

Aceste construcții aveau rol secundar în asigurarea bunei desfășurări a navigației fluviale și împreună cu lucrările hidro-tehnice desfășurate în lungul cursului Dunării maritime au făcut parte, până în 1939, din patrimoniul Comisiei.

Principalele clădiri administrative, locuințe ale funcționarilor și construcții care adăpostesc activități socio-culturale, conexe locuirii, au fost amplasate în principalele porturi dunărene în care CED și-a desfășurat activitatea: Sulina, Tulcea, Isaccea, Galați, Brăila.

### 1.1. Clădiri administrative

Conform *Actului Public privind navigația la gurile Dunării* din 1865, rolul CED era acela de a realiza clădiri administrative și clădiri complementare desfășurării activității Comisiei și angajaților acesteia.

Palatul Administrativ al Comisiei Europene a Dunării din Galați<sup>20</sup> a fost sediul Comisiei de la construcția sa, în 1896, până în 1939, când a fost trecut în proprietatea Statului Român. Terenul pe care a fost construit palatul, situat în Municipiul Galați, str. Mihail Bravul, nr. 14, se afla în proprietatea CED din aprilie 1893 (**Fig. 1**).

Documentele CED păstrate în Arhivele naționale oferă informații tehnice referitoare la această proprietate a CED: terenul, în 1939, are o suprafață de 4.560 mp (din care 565 mp sunt taluz); prețul de achiziție al terenului

---

<sup>19</sup> *Actul Public privitor la navigația la gurile Dunării*, semnat pe 2 noiembrie 1865 (cf. *Ibidem*, p. 30-35).

<sup>20</sup> Informațiile referitoare la Palatul Administrativ al CED din Galați sunt extrase din Serviciul Județean Galați al Arhivelor Naționale (SJGAN), Fond *Comisia Europeană a Dunării*, Dosar 644, *Comisia Europeană a Dunării. Secretariatul General. Corespondență cu diferite societăți de asigurare din străinătate, cu privire la asigurarea bunurilor C.E.D. Planuri de situație ale imobilelor C.E.D. din dreapta și din stânga Dunării, la scara 1:500. 1935-1939*, f. 3-8.

a fost de 28.000 lei; terenul a fost cumpărat de la N.V. Theodoru (cf. Copiei Contractului de vânzare autenticat de Tribunalul Covurlui, I Secțiune, nr. 549/1893, transcriere nr. 225/1893). La rândul său, N.V. Theodoru a cumpărat, în 1889, terenul de la Creditul Funciar Urban București, în calitate sa de creditor al doamnei Efrosina Duca. Terenul se afla în posesia Efrosinei Duca anterior anului 1883, când aceasta a ipotecat terenul.

Prima clădire a palatului administrativ a fost construită în 1896 și distrusă în urma bombardamentului din 10 octombrie 1917. Actuala clădire a Palatului Administrativ a fost construită, pe același amplasament, în 1923.

Terenul și birourile Inspecției Navigației Tulcea, și locuințele funcționarilor Inspecției<sup>21</sup>, se aflau în proprietatea CED din 1857. Terenul, în 1939, are o suprafață de 7,4 ha.

La sfârșitul secolului al XIX-lea, terenurile aflate în proprietatea CED se aflau în afara orașului Tulcea, la vest de acesta, în amonte de Dunărie.

Analiza documentelor de arhivă și a planurilor de situație existente, din 1879 și 1939, evidențiază faptul că în orașul Tulcea Comisia a deținut un număr semnificativ de construcții cu caracter administrativ. În 1879 Comisia deținea trei terenuri în Tulcea:

- Terenul nr. 1. Teren pe care erau amplasate locuințele funcționarilor: locuința Inspectorului Navigației, împreună cu 3 anexe gospodărești; locuința Secretarului Inspecției, cu două anexe gospodărești; locuință secundară pentru inginerul și cancelarul Inspecției. Fiecare locuință dispune de o curte proprie. Conform Protocolului nr. 235, aceste locuințe au fost construite în 1869. Terenul era localizat pe o colină, la vest de Lacul Ciuperca și drumul către Isaccea;

- Terenul nr. 2. Teren localizat pe malul Dunării, pe care erau amplasate locuința Inginerului Inspecției și trei depozite. Acesta este un teren îngust și lung, cuprins între Lacul Ciuperca și Dunăre;

- Terenul nr. 3. Terenul aferent circulației care leagă primele două terenuri: *Chaussee de la Commission* (Șoseaua Comisiei, denumită și *Drumul C.E.D.*).

În perioada 1879-1936, Comisia extinde fondul construit existent pe aceste terenuri: se înmulțesc locuințele funcționarilor amplasate pe Terenul nr.

---

<sup>21</sup> Informațiile referitoare la Terenul și birourile Inspecției Navigației Tulcea sunt extrase din SJGAN, *fd. cit.*, f. 9-15.

1<sup>22</sup>; crește numărul clădirilor destinate birourilor de pe Terenul nr. 2<sup>23</sup>; pe frontul sudic al Șoselei Comisiei, pe un teren nou al Comisiei, este construit un pod-bască; pe faleza Dunării, între Șoseaua Comisiei și biroul Serviciului Tehnic, sunt amplasate docuri portuare.

Adiacent terenurilor destinate Inspecției Navigației din Tulcea, pe malul Dunării se află terenul și construcțiile depozitului de piatră<sup>24</sup>. Terenul are o suprafață de 3,5 ha. Conform fișei imobilului, existentă în fondul Secretariatului General al CED, terenul se afla în proprietatea CED din 1858. Clădirile existente pe teren în 1939 sunt: biroul depozitului, depozitul de cărbuni, magazine, podul-bască cu cabină. Terenul este mărginit de drumul de halaj<sup>25</sup> adiacent Dunării la nord, de Drumul CED la vest și de proprietatea Avramide la sud și est.

Pe lângă birourile din principalele orașe, Comisia a deținut și o serie de proprietăți izolate, în teritoriul adiacent Dunării. În anul 1937, CED avea în proprietate terenuri în comuna Principele Carol<sup>26</sup>: terenul de la punctul Ciatal<sup>27</sup>, pe malul drept al brațului Sulina, destinat locuințelor supraveghetorului Comisiei și matelotului, și biroul Serviciului PTT. Două terenuri în satul Gorgova destinate stațiunii fluviale (locuința supraveghetorului) și biroul serviciului oficiului PTT, amplasate între malul drept al Dunării și Balta

---

<sup>22</sup> Modificările aduse fondului construit pe terenul 1 sunt: a) este construit Biroul Inspecției Navigației, în conexiune cu locuința Inspectorului Navigației (construcție existentă pe planul din 1879); la acestea se adaugă 6 construcții anexe; b) locuința secundară a Inginerului și Cancelarului Inspecției (1879) este transformată în locuința Inspectorului-adjunct; c) este realizat un drum de acces către locuința Inspectorului-adjunct; d) este construită locuința Cancelarului Inspecției Navigației; e) este construită locuința Administratorului, adiacentă locuinței Inspectorului Navigației; f) este construită locuința Secretarului, amplasată la nord de locuința Inspectorului Navigației; g) locuința Secretarului Inspecției este transformată în locuința gardianului de noapte, în partea de sud-est; h) sunt construite clădirile care adăpostesc depozitele de armament ale Inspecției, la limita de nord (*Ibidem*, f. 11).

<sup>23</sup> Pe terenul nr. 2, pe faleza Dunării, este construit biroul Serviciului Tehnic, la sud de acesta sunt construite depozite, iar mai la sud de acesta a fost construită o magazie (*Ibidem*, f. 11).

<sup>24</sup> SJGAN, *fd. cit.*, f. 12-15.

<sup>25</sup> Lățimea drumului de halaj este de 6,10 m, în conformitate cu Regulamentul de Navigație și Poliție al CED, valabil la data de 26 noiembrie 1929; modul de utilizare al drumului de halaj era cel stabilit prin Regulamentul menționat anterior (SJGAN, *fd. cit.*, f. 14).

<sup>26</sup> SJGAN, *fd. cit.*, Dosar 684 *Secretariatul General, Dosar Situația proprietăților C.E.D. Planuri și Hărți reprezentând amplasarea acestora. Acte doveditoare a proprietății C.E.D. asupra lor. 1936-1939*, f. 101.

<sup>27</sup> *Ibidem*, f. 102.

Pescării<sup>28</sup>. În comuna Carmen Silva (Ceamurlia), CED are în proprietate două terenuri, de asemenea destinate locuințelor supraveghetorului Comisiei, materialului și biroul Serviciului PTT<sup>29</sup>.

### 1.2. Construcții în orașul Sulina

Conform *Actului Public* din 1865<sup>30</sup>, art. 4, Turcia permite CED utilizarea de terenuri în zona portuară a orașul Sulina, pe "malul stâng, începând de la capătul digului de nord, pe o distanță de șapte sute șaiszeci metri urcând pe fluviu și pe o lățime de o sută cincizeci metri de mal" și "un amplasament adecvat, pe malul drept pentru construcții (...), pentru deservirea portului Sulina, pentru spitalul Marinei și pentru celelalte nevoi ale administrației". Aceste terenuri sunt concesionate în schimbul unor taxe anuale, conform legislației turcești care se aplică bunurilor imobile. Ulterior, după 1878, aceste terenuri trec în proprietatea Comisiei.

Astfel, teritoriul deținut de Comisie în orașul Sulina este împărțit pe ambele maluri ale Dunării<sup>31</sup>: pe malul de nord sunt amplasate atelierele (**Fig. 2, Fig. 3**), în timp ce pe malul sudic sunt amplasate clădirile administrative – dintre care se remarcă Palatul Administrativ –, locuințele funcționarilor, spitalul, clădiri destinate birourilor, farul și alte clădiri auxiliare (**Fig. 4, Fig. 5**). În total, în 1939 Comisia deținea în Sulina aproximativ 100 de clădiri.

În orașul Sulina, din patrimoniul Comisiei au făcut parte și trei faruri<sup>32</sup>, existente în prezent și devenite emblematice pentru activitatea Comisiei la gurile Dunării. Primul far a fost construit de Imperiul Otoman în 1869-1870 și preluat de Comisie în 1879 (**Fig. 6a**). Acesta este amplasat în vecinătatea Palatului Administrativ al Comisiei, iar în momentul construirii sale era amplasat în vecinătatea malului; continua înaintare a malurilor Deltei Dunării a făcut, în timp, farul inutil. Cel de-al doilea a fost construit în 1887 în capătul digului de nord al gurii brațului Sulina și a fost scos din uz în 1920 (**Fig. 6b**). Cel de-al treilea far a fost construit la începutul secolului al XX-lea și a fost amplasat în capătul digului sudic al gurii brațului Sulina (**Fig. 6c**).

Ca parte a activității de gestiune a infrastructurii terestre aferente circulației fluviale, în 1857 CED decide construirea a două spitale, la Tulcea<sup>33</sup>

---

<sup>28</sup> *Ibidem*, f. 103-104.

<sup>29</sup> *Ibidem*, f. 105-106.

<sup>30</sup> Șt. Stanciu, Al. Duță, *op. cit.*, p. 31.

<sup>31</sup> SJGAN, *fd. cit.*, f. 105-107.

<sup>32</sup> Comisia Europeană a Dunării, *op. cit.*, p. 153, 203, 275.

<sup>33</sup> Inițial, Spitalul din Tulcea a funcționat într-o clădire provizorie, neprimind niciodată o clădire construită în acest sens. Datorită condițiilor improprie și imposibilității financiare a Comisiei de a gestiona acest spital, în paralel cu spitalul din Sulina, acesta a fost închis în 1865 (cf. Comisia Europeană a Dunării, *op. cit.*, p. 175-177).



și la Sulina<sup>34</sup>. Aceste spitale erau destinate uzului angajaților Comisiei și ai societăților comerciale.

În martie 1861 începe construirea unui spital al marinei în orașul Sulina, destinat marinarilor și personalului administrativ din portul Sulina. Spitalul Marinei din Sulina este reconstruit în perioada 1867-1869, pe baza unor planuri aprobate în 1865 (**Fig. 7a**).

În 1894, Comisia decide construirea în Sulina a unui nou spital, dedicat bolnavilor contagioși, amplasat la o distanță semnificativă de oraș. În anii 1920, spitalul a fost reconstruit primind o structură de tip pavilionar – era compus din 9 pavilioane (**Fig. 7b**).

### **3. Lucrări tehnice efectuate în zona Dunării maritime**

#### Lucrări tehnice realizate de CED în perioada 1856-1865

Conform *Actului Public privind navigația la gurile Dunării* din 1865, rolul CED era acela de a realiza proiecte și lucrări tehnice pentru sistematizarea cursurilor de apă și pentru fluidizarea circulației pe apă.

Tot în *Actul Public*<sup>35</sup> din 1865 se face o trecere în revistă a lucrărilor efectuate de Comisie pe sectorul Isaccea-Marea Neagră și în zone învecinate mării, în perioada 1856-1865, cu scopul îmbunătățirii navigației fluviale.

Principalele lucrări edilitare efectuate de CED în perioada 1856-1865<sup>36</sup> includ: construcția a două diguri la vărsarea în mare a brațului Sulina, oferind posibilitatea circulației pe brațul Sulina a unor vase cu tonaj mai mare; construirea unui far la gura Sf. Gheorghe, lucrări de dragare și sistematizare a brațului Sulina; introducerea unui sistem de geamanduri pe toată porțiunea Isaccea-Marea Neagră; curățarea brațului de vasele naufragiate.

#### Sistematizarea brațelor Sulina și Sf. Gheorghe

Problema circulației pe brațul Sulina a fost intens discutată și negociată de-a lungul timpului. În ciuda faptului că sistematizarea brațului Sulina reprezenta una din principalele sarcini ale CED, declarată prin *Tratatul de la Paris* din 1856, lucrări care, conform aceluiași Tratat, urmau a fi finalizate până în 1858, în anul 1865 aceste lucrări se aflau într-un stadiu provizoriu. Astfel, în *Actul Public* din 1865 se stipulează că CED va stabili necesitatea definitivării lucrărilor la brațul Sulina prin prelungirea îndiguirii gurii brațului Sulina.

Prin *Actul Public* din 1865 se subliniază importanța sistematizării brațului și gurii Sf. Gheorghe, lucrare planificată, dar nerealizată până în 1865. În acest scop, Turcia își dă acordul să pună la dispoziția CED terenuri pentru

---

<sup>34</sup> Comisia Europeană a Dunării, *op. cit.*, p. 175-178.

<sup>35</sup> Șt. Stanciu, Al. Duță, *op. cit.*, p. 30-35.

<sup>36</sup> *Ibidem*, p. 30.

amplasarea infrastructurii necesare îmbunătățirii navigației pe brațul Sf. Gheorghe.

Ambele brațe, Sulina și Sf. Gheorghe, prezentau o serie de avantaje și dezavantaje pentru transportul fluvial: Brațul Sf. Gheorghe era mai adânc, mai protejat, iar orientarea sa pe direcția E-SE mult mai convenabilă pentru navigație; Brațul Sulina era mai scurt și avea ape mai adânci deasupra barei<sup>37</sup>.

De la înființarea sa și până la începutul secolului al XX-lea, CED a efectuat îmbunătățiri semnificative în zona Deltei Dunării, cu precădere pe brațul Sulina. Lucrările realizate pe întregul braț Sulina au fost lucrări ample, desfășurate în perioada 1868-1902 și împărțite în 10 etape (**Fig. 8**). Cea mai importantă lucrare realizată pe brațul Sulina este, de departe, scurtarea brațului cu 12 mile (de la 54 la 42 mile lungime), prin crearea unui canal – *Marele M* –, realizat în două faze: 1890-1893 și 1898-1902. Primele lucrări de anvergură au fost lucrările pentru realizarea canalului *Micul M*, care au început în 1868 sub coordonarea lui Sir Charles Augustus Hartley<sup>38</sup> și au fost finalizate în 1869.

Ca rezultat al diferitelor lucrări hidrotehnice, brațul Sulina a fost adâncit (în 1857 adâncimea minimă era de 9,5 picioare, iar în 1902 de 24 picioare), și sistematizat până la Ismail. În urma inundațiilor din 1861, bancul de nisip de la gura de vărsare a brațului în Marea Neagră a fost înlăturat și la gura Sulina au fost construite, în mare, două diguri. Adâncimea apei la gurile brațului a crescut de la 8 picioare în 1857, la 24 picioare la sfârșitul secolului al XX-lea. Aceste lucrări au permis vaselor de mare tonaj, de până la 6.000 tone, să ajungă până la Galați<sup>39</sup>.

În rada portului Sulina au fost realizate lucrări hidrotehnice în mod constant. Lucrările au fost proiectate de către Comitetul Tehnic Consultativ pentru Lucrările la Gura Sulina<sup>40</sup>. Planurile realizate de Comitet și păstrate în arhivele Comisiei ilustrează 4 etape relevante în ceea ce privește lucrările destinate facilitării accesului în portul Sulina: 1857, 1894-1895, 1914-1915 și 1921 (**Fig. 9**).

### Concluzii

În esență, CED a fost o organizație internațională cu interese comerciale pe teritoriul românesc, condusă de marile puteri europene, în administrarea căreia guvernul român a fost foarte puțin implicat. CED, ca o entitate

---

<sup>37</sup> W. Gordon East, *An Historical Geography of Europe*, ed. IV, London, Methuen & CO. LTD, 1956, p. 387-388.

<sup>38</sup> Cf. Comisia Europeană a Dunării, *op. cit.*, f.n.

<sup>39</sup> W. Gordon East, *op. cit.*, p. 388.

<sup>40</sup> SJGAN, *fd. cit.*, Dosar 48, *Protocoale. Proiect de regulament de navigație și pilotaj, aplicabil pentru Dunărea de Jos. Raportul Comitetului Consultativ al Inginerilor referitor la executarea lucrărilor de la gurile Dunării. 1911-1926*, f. 79.

de sine stătătoare, a beneficiat de propriul regulament de funcționare, propria legislație de funcționare și de un vast patrimoniu imobil care să îi permită desfășurarea activității.

Activitatea CED, prin măsurile administrative și de organizare spațială, a avut drept scop fluidizarea transportului fluvial și valorificarea poziției geografice a Dunării, la nivel european. Măsurile administrative au prevăzut realizarea unui cadru instituțional unitar de gestiune a circulației pe Dunăre. Măsurile referitoare la organizarea spațială au avut în vedere: sistematizarea căilor de navigație de pe sectorul maritim al Dunării și de la gurile Dunării, crearea de noi căi de transport terestru, organizarea activităților portuare, realizarea unui fond construit care să găzduiască aparatul administrativ și să susțină infrastructura socială de care aveau nevoie angajații săi.

Lucrările efectuate de Comisiune au reprezentat un punct de plecare pentru intervențiile efectuate de societăți private de transport fluvial în porturile maritime și pentru lucrările tehnico-edilitare și hidro-tehnice realizate de administrațiile publice române în zonele de influență ale cursului inferior al Dunării.

Este de menționat, însă, că aceste investiții private nu au avut niciodată amploarea lucrărilor efectuate de CED, care, pe lângă veniturile proprii obținute din taxele de transport, dispunea și de finanțare (sub formă de împrumuturi pe termen lung) din partea marilor puteri europene cu interes direct în dezvoltarea comerțului fluvial la gurile Dunării. Același lucru se poate spune și despre lucrările realizate de autoritățile române în perioada interbelică, când calitatea navigației pe Dunăre a scăzut considerabil.

#### **Lista ilustrațiilor:**

**Fig. 1** – Plan de situație al Palatului Administrativ Galați, 1937 (sursa: SJGAN, Fond *C.E.D.*, Dosar 644).

**Fig. 2** – Plan de situație al proprietăților Comisiei pe malul nordic al Dunării, în 1936, în Sulina (atelierele) (sursa: SJGAN, Fond *C.E.D.*, Dosar 644).

**Fig. 3** – **a.** Vedere aeriană a proprietăților Comisiei pe malul nordic al Dunării, în Sulina, la 1930; **b.** Atelierele Comisiei de pe malul nordic al Dunării în 1930 (sursa: *La Commission Europeenne du Danube et son oeuvre de 1856 a 1931*, Paris, Imprimerie Nationale, 1931, f.n.).

**Fig. 4** – Plan de situație al proprietăților Comisiei pe malul sudic al Dunării, în 1936, în Sulina (sursa: SJGAN, Fond *C.E.D.*, Dosar 644).

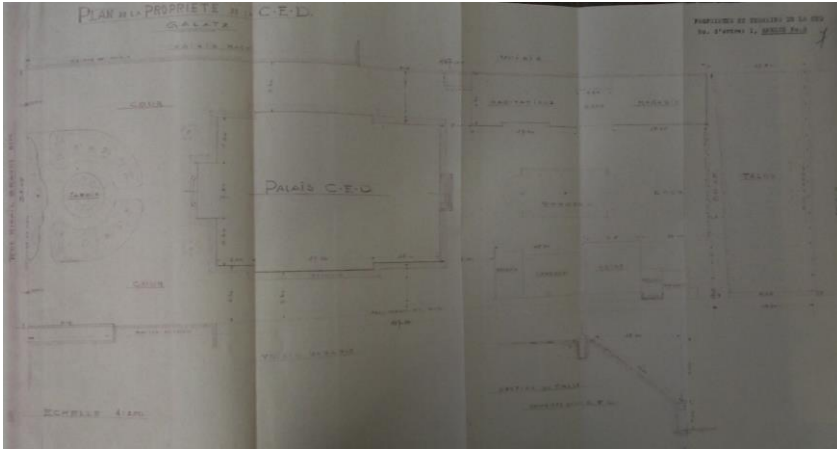
**Fig. 5** – Vedere aeriană a proprietăților Comisiei pe malul sudic al Dunării, în Sulina, în 1930 (sursa: *La Commission Europeenne du Danube et son oeuvre de 1856 a 1931*, Paris, Imprimerie Nationale, 1931, f.n.).

**Fig. 6** – **a.** Farul Comisiei amplasat în vecinătatea Palatului Administrativ al Comisiei (sursa: C.P., f.a., [www.delcampe.net](http://www.delcampe.net), accesat: 25.09.2017); **b.** Farul de pe digul nordic, ante 1931 (sursa: *La Commission Europeenne*, f.n.); **c.** Farul amplasat pe digul de sud al gurii Sulina, 1920 (sursa: C.P. 1920, [www.delcampe.net](http://www.delcampe.net), accesat: 25.09.2017).

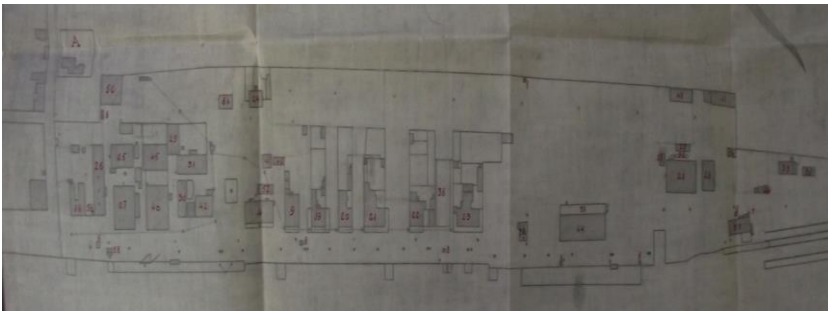
**Fig. 7** – **a.** Spitalul Marinei și vecinătatea Palatului Administrativ al Comisiei (sursa: C.P. 1910, [www.delcampe.net](http://www.delcampe.net), accesat 25.09.2017); **b.** Spitalul de contagioși din Sulina în 1931 (sursa: *La Commission Europeenne*, f.n.).

**Fig. 8** – Lucrări efectuate pe Brațul Sulina între 1858 și 1902, cu marcarea celor 10 etape de execuție (sursa: *La Commission Europeenne*, f.n.).

**Fig. 9** – Lucrări efectuate la gura de vărsare a brațului: **a.** 1857, **b.** 1894-1895, **c.** 1914-1915, **d.** 1921 (sursa: SJGAN, Fond C.E.D., Dosar 48, f. 79).



**Fig. 1**



**Fig. 2**

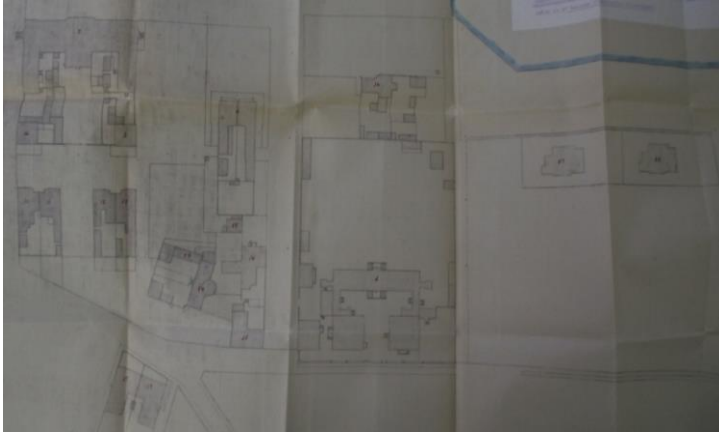


**a.**



**b.**

**Fig. 3**



**Fig. 4**



**Fig. 5**



**a.**



**b.**



**c.**

**Fig. 6**



a.

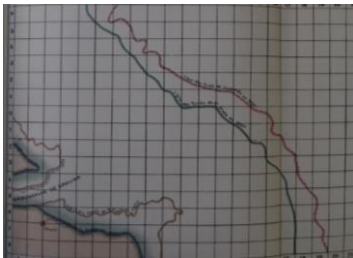


b.

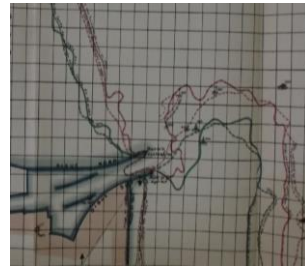
Fig. 7



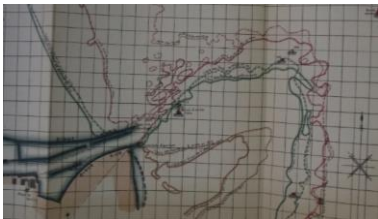
Fig. 8



a



b



c



d

Fig. 9