

## **CONTRIBUȚIA FRAȚILOR COTOVU LA DEZVOLTAREA INFRASTRUCTURII PORTURILOR MARITIME ROMÂNEȘTI**

Familia Cotovu, de notorietate în spațiul dobrogean, îi are ca reprezentanți de marcă pe latinistul Ioan Cotovu (1835-1987), pe cei doi fii ai săi, arheologul Vasile Cotovu și etnograful Brutus Cotovu, ultimul având o fiică și doi fii, renumiții ingineri Virgil și Ovidiu Cotovu<sup>1</sup>.

Fiul Ecaterinei și al lui Brutus Cotovu, Virgil Cotovu s-a născut la 27 mai 1891, la Tulcea.

În ceea ce privește cariera militară a acestuia, în anul 1911, a fost șters din efectivele Regimentului 5 Pionieri, întrucât, devenind elev al Școlii Naționale de Poduri și Șosele București, s-a considerat că a satisfăcut obligațiile legii de recrutare. După absolvirea Școlii, la 1 iulie 1915, în baza Înaltului Decret Regal nr. 1765/1915, a fost avansat la gradul de sublocotenent în rezervă, fiind înscris în efectivele Regimentului 21 Artilerie. A fost mobilizat între 15 august 1915-1 aprilie 1918 și avansat, ulterior, la gradul de locotenent (la 1 aprilie 1917, conform Ordinului Marelui Cartier General nr. 18533), respectiv căpitan în rezervă (la 1 aprilie 1921).

A activat ca inginer clasa a II-a la Direcția Generală de Poduri și Șosele (1 iulie 1915), a fost detașat la lucrări strategice Buzău (până la 18 mai 1916), însărcinat cu girarea Serviciului de Poduri și Șosele Delta Sulinei (15 noiembrie 1918), șef de serviciu Poduri și Șosele pe județul Tulcea (14 decembrie 1918), înaintat inginer ordinar clasa a II-a (1 martie 1919), trecut inginer asistent la Serviciul Porturilor Maritime din cadrul Direcției Generale P.C.A. (octombrie 1919), avansat șef de Secție (martie 1920), încadrat șef de Secție clasa a II-a (18 martie 1921), înaintat inginer ordinar clasa I (10 mai 1922), înaintat subșef de serviciu clasa a II-a (17 iunie 1922), inginer șef clasa a II-a (17 decembrie 1925), șef de serviciu (17 decembrie 1928), inginer șef clasa I (17 decembrie 1929), subdirector (17 decembrie 1929) și director (martie 1931).

---

<sup>1</sup> *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, p. 87

A fost distins cu Medalia „Avântul țării” (1913), Ordinul „Steaua României” cu spade în grad de cavaler și panglică de „Virtutea Militară” (Brevet nr. 3636/1919), „Coroana României” în grad de ofițer (Î.D.R. nr. 5579/1922), Medalia „Victoria marelui război pentru civilizație 1916-1921” (Brevet nr. 210), Ordinul „Steaua României” în grad de ofițer (Î.D.R. nr. 1322/1926), „Răsplata muncii pentru învățământ” clasa a II-a (Brevet nr. 360/1926), Ordinul „Coroana României” în grad de comandor (Î.D.R. nr. 1864), Ordinul „Coroana Italiei” în grad de ofițer (25 aprilie 1932, Brevet nr. 325, autorizat de ministerul Afacerilor Străine român cu brevetul nr. 21229 din 22 aprilie 1932), Ordinul „Meritul cultural”, Medalia clasa a II-a pentru școală.

O imagine completă asupra întregii sale cariere profesionale o regăsim în „Memoriul asupra activității în serviciul Statului 1915-1934”<sup>2</sup>, datat 1 octombrie 1934, pe care în redăm integral:

*„Absolvind cu diplomă Școala de Poduri și Șosele din București, am fost numit la 1 iulie 1915 asistent la Serviciul de Studii și Construcții, din M.L.P. (Ministerul Lucrărilor Publice–n.n.), fiind imediat detașat la lucrările strategice din județul Buzău. Aici am lucrat la studii, trasare și executare de șosele în regiunea Monteoru și Nehoiași.*

*În vara anului 1916 am lucrat la un nivelment de circa 20 km pe albia Ialomiței, în regiunea Urziceni, în vederea unor lucrări de protecție contra inundațiilor în acea regiune.*

*În timpul războiului, la Regimentul 21 Artilerie, în afară de însărcinările armei, am fost utilizat în calitate de inginer la recunoașteri și amenajări de drumuri, construcții de podete și adăposturi.*

*În special am executat un pod peste Sușița pe piloți și observatoare și adăposturi puternice în fața Muncelului în toamna anului 1917.*

*Pentru modul cum mi-am îndeplinit însărcinările militare am fost decorat cu „Steaua României” cu spade în gradul de cavaler cu panglică de Virtutea Militară.*

*Demobilizat la 15 martie 1918, am fost detașat la Serviciul de Poduri și Șosele al județului Iași, unde am fost însărcinat cu executarea de proiecte, cu câteva inspecții prin județ, cu recepționarea lucrărilor de trecere peste Prut, executate de armatele rusești în județul Iași.*

*În același an toamna, am lucrat pe teren în Basarabia, la studiul șoselei Iași–Chișinău, în regiunea Călărași–Chișinău.*

*La 15 noiembrie 1918 am fost numit girant al Serviciului de Poduri și Șosele al Deltei, pentru a trece imediat la conducerea Serviciului de Poduri și Șosele al județului Tulcea.*

*Aici am lucrat la reorganizarea Serviciului și am început imediat lucrări*

---

<sup>2</sup> Muzeul Marinei Române, Fond Documentar, Registrul Control Md. G al ofițerilor de rezervă. S.S.M. Detașamentul Trupeii 1897-1945, p. 92

din fondurile pentru lucrări strategice. În câteva luni cât am stat la acest serviciu s-au refăcut șoselele Tulcea–Hagighiol-Babadag; Tulcea–Cataloi-Babadag, Tulcea-Malcoci.

S-au refăcut parte din cantoane, clădirea Serviciului din Tulcea etc. S-au executat în mare cantitate lucrări de prestație.

S-au început lucrări de refacere de școli în sate etc.

De la 1 noiembrie 1919 am trecut la Serviciul Porturilor Maritime, unde am funcționat până astăzi (1 octombrie 1934-n.n.).

Aici, în calitate de șef al Biroului Tehnic, am executat lucrări în birou: calcule, proiecte, dar în același timp am condus lucrări pe teren.

Iată câteva din studiile și lucrările mai importante ce am executat sau condus:

- Determinarea încărcărilor admisibile ale platformelor în spatele cheurilor, ținând seama de natura neomogenă a împlinirilor, anrocamente și argilă, sub sau deasupra nivelului apei (1919);

- Un proiect pentru supraînălțarea zidului de gardă a digului dinspre larg–1930;

- Studii cu privire la salvarea drăgii „ROMÂNIA” (1920-1921);

- Proiectarea și conducerea lucrărilor de fundații pe piloți a clădirii Serviciului Sanitar al Portului (1921-1922);

- Conducerea lucrărilor de consolidare a malurilor (1922-1927);

- Proiectarea și executarea fundațiilor și supravegherea montării a 5 hangare de tablă ondulată (1922);

- Fundații pentru 4 hangare pentru produse petrolifere (1922-1926);

- Executarea mai multor magazii de lemn (1922);

- Executarea de platforme câștigate în mare la Stația de Petrol, executarea de fundații și căsuțe de vase și controlarea lucrărilor metalice de rezervoare și pasarele (1923-1927-1929);

- Reconstrucția sau executarea din nou a multor linii ferate în port și a liniei Port-Medeea (1922);

- Proiectarea și executarea unor stâlpi de beton armat de 14 metri lungime, pentru iluminatul portului (1924);

- Înlocuirea palelor de lemn a unui pod metalic de cale ferată de 15 metri deschidere cu plăci de beton armat (1926);

- Executarea platformei în port-à-faux în beton armat, ce susține Pavilionul Regal (1928-1929);

- Diferite studii statistice cu privire la port.

Dată fiind lipsa de utilaj propriu pentru tranzitul prin portul Constanța a mărfurilor generale, în anul 1925 am executat din proprie inițiativă un studiu pentru înființarea acestui utilaj cu anteproiect de tipuri de magazii de beton armat, cu instalații mecanice etc.

În vederea acestei lucrări, am fost delegat a vizita porturile Anvers, Le Hâvre, Marsilia, Genova, Triest, în iarna 1926-1927, înaintând Direcțiunii

Generale o descriere a acestor porturi, din multe puncte de vedere.

În anii 1926-1927-1928-1929 am executat proiectele și am condus lucrările în regie directă pentru aceste lucrări și anume:

- Magazia de beton armat de la dana 16-17 de 40 x 100 metri;
- Magazia de beton armat cu subsol, parter și etaj de 160 x 22 metri la danele 6-7;
- O magazie la dana 4 cu boltă de beton armat de 20,50 metri deschidere cu coardă, pentru care s-a executat fundația;
- Hangar metalic de 40 x 41 metri la dana 17;
- Utilajul mecanic: ascensoare, 7 macarale portal de tipurile cele mai noi, pavarea cheurilor etc.

Valoarea acestor lucrări este de 64 000 000 lei.

Relativ la aceste lucrări, am publicat și articole în «Buletinul Societății Politehnice» (1929 și 1939).

În anul 1928, am fost numit membru în Comisia trimisă de guvern pentru studierea standardizării cerealelor în Canada și Statele Unite, fiind desemnat secretar al acestei comisii.

Am contribuit astfel la elaborarea materialului vast ce s-a depus în această chestiune la Ministerul de Domenii.

În special, m-am ocupat cu magaziile cu silozuri și instalații pentru manipulația și tratarea cerealelor, publicând cu privire la acestea un studiu împreună cu dl. ing. inspector general P. Demetriad, în «Buletinul Societății Politehnice» (august 1931).

Tot în urma acestei călătorii, am înaintat Direcțiunii Generale un studiu asupra porturilor Vancouver și Montreal, precum și asupra aplicării radiotelegrafiei în Canada, apărut și în «Buletinul Societății Politehnice» – octombrie 1930.

La finele anului 1929, fiind delegat a studia condițiile de navigație la Bugaz (Gura Limanului Nistrului), am înaintat un studiu și propuneri pentru amenajarea unui port, în diferite ipoteze, unele imediate și restrânse, altele definitive și vaste.

Soluția instalațiilor restrânse s-a și pus în aplicare.

În anul 1929, am alcătuit un studiu și un proiect pentru supraînălțarea estacadei silozurilor, în vederea dublării numărului de benzi în aceasta.

În diversele proiecte am rezolvat multe probleme de sisteme statice nedeterminate (Am publicat o notă și în «Buletinul Societății Politehnice»).

În anul 1929 am studiat chestiunea înființării unei instalații de uscat cereale la silozurile din Constanța, aceasta și ca urmare a celor văzute în America. Pe baza acestora s-a și ținut o licitație pentru instalații în anexele de la mare ale silozurilor.

În anul 1930, hotărându-se a se executa o mare instalație de uscat porumbul, am contribuit în cea mai largă măsură la proiectarea, la executarea și la supravegherea lucrărilor care au fost început în acest an și terminate în

anul următor.

În vederea acestor lucrări, am făcut experiențe la o instalație din Panciova (Iugoslavia).

Construcția cu scheletul de fier are 13 etaje. Valoarea totală a lucrărilor 52 000 000 lei.

Lucrarea a fost executată în termen foarte scurt și a cerut un important efort.

Memoriile justificative, cu calcule, ale proiectului cuprind 175 pagini.

Alte lucrări mai importante cu care m-am ocupat direct în acest an au fost: refaceri și completări la magazia a III-a cu silozuri, construcția triajului acestei magazii, pavaie de piatră cubică.

În anul 1930 am fost însărcinat câteva luni și cu funcția de ajutor al comisarului guvernului pentru exportul cerealelor.

În această calitate, am avut de studiat multe chestiuni și de preconizat multe măsuri în urma cercetărilor la fața locului, cu privire la organizarea transporturilor la C.F.R., în porturi, la poștă, vamă etc. În special, m-am ocupat de taxele și tarifele ce grevau cerealele, de condițiile muncii în porturi în legătură cu transportul cerealelor, de unele lucrări necesar a se executa în legătură cu aceste transporturi.

La 15 decembrie 1930 am fost însărcinat cu girarea conducerii Serviciului Porturilor Maritime și la 1 mai 1931 definitivat în această funcțiune.

În acest an s-au început pregătirile active pentru construcția noului mol și bazin de petrol.

În vederea achiziționării puzolanei am fost pentru informații la Pireu și Insula Santorin, luând contact și cu specialiștii profesori la Școala Politehnică din Atena.

În anul 1932-1934, lucrarea a continuat în limita fondurilor disponibile, până la finele anului 1934 completându-se utilajul, organizându-se șantierul de betonaj și executându-se 580 metri cheu la 10 metri adâncime de apă.

Valoarea lucrărilor pentru mol executate până acum trec peste 80000000 lei, în care intră și costul completării utilajului.

În 1931 am înaintat Direcțiunii Generale un memoriu cu privire la nevoia completării și măririi portului Constanța.

În anul 1931 și 1932 s-a executat dragarea accesului în port prin antrepriză 400 000 m<sup>3</sup> dragaje.

În anii 1931-1934, Gara Maritimă (23 000 000 lei).

În 1931-1932 construcția a două pavilioane pentru piloți, un atelier de cazangerie.

Lucrări în Portul Mangalia pentru oprirea înnisipărilor bazinului.

În 1931 și 1933 lucrări de consolidare a malurilor în valoare de 6000 000 lei.

În 1934 lucrări de consolidarea malurilor la Eforie în valoare de 2500000

lei, studii pentru consolidarea malului la Nord Vest-ul oraşului, cerute de Marina Militară și lucrări de consolidarea malurilor la Balcic.

Tot în acest an, un dig în partea de Nord a oraşului în contul municipiului Constanța etc.

Diverse proiecte pentru porturi pescărești sau de refugiu la Constanța, Eforie, Balcic etc.

Se înțelege că lucrările și proiectele acestea au fost făcute sub conducerea noastră, însă cu concursul inginerilor acestei Direcțiuni și după directivele Direcțiunii Generale.

În legătură cu exploatarea și organizarea, iată câteva chestiuni mai importante rezolvate.

- Dat fiind haosul ce domina în evaluarea muncii hamalilor în port deoarece vechile contracte de muncă căzuseră în desuetudine, am proiectat încheierea unui nou contract de muncă și cu toată opoziția vâtașilor de muncă și a agenților de vapoare, s-a ajuns la normalizare prin încheierea unui contract de muncă rațional (1931);

- S-a alcătuit un regulament al magaziilor și platformelor, exploatarea acestora preluându-se direct de către Serviciu, operație perfect reușită de la început;

- S-a organizat un laborator pentru încercări chimice (1932-1933);

- S-a alcătuit un regulament pentru măsuri de siguranță în bazinul de petrol (1932);

- Am contribuit la redactarea unui nou regulament pentru exploatarea bazinului de petrol;

- S-au făcut studii numeroase cu privire la tarife, adunându-se date din porturile străine și făcându-se comparații cu acestea;

- Un regulament pentru vasele poștale (1932), un nou regulament pentru silozuri, propuneri pentru modificarea taxelor de port (1934) etc;

- S-au introdus studii anuale de rentabilitate a instalațiilor portului, expuse în tablouri sinoptice, din care rezultă rentabilitatea fiecărei operațiuni și instalațiuni în parte;

S-au alcătuit dări de seamă tot mai complete și cu date statistice tot mai complexe, asupra activității anuale a portului.

Fără a ne face un merit personal din acesta, arătăm că Portul Constanța s-a găsit în ultimii ani în plină prosperitate, traficul fiind în excepțională creștere și urmând a atinge în anul curent 6 000 000 tone, încasările pentru port în 1933 fiind de 275 000 000 lei și cheltuielile de exploatare și întreținere 75 000 000 lei.

Ca ocupație secundară, exercit încă de la 1919 pe aceea de profesor la Școala Navală din localitate, predând calculul infinitezimal, mecanică teoretică, rezistența materialelor și hidraulică”<sup>3</sup>.

---

<sup>3</sup> Direcția Județeană a Arhivelor Statului Constanța, fond Direcția Navigației

Virgil Cotovu s-a căsătorit la 13 noiembrie 1921, la Constanța, cu scriitoarea Sandra Cotovu.

Cunoștea limbile franceză și germană și a publicat *Le port de Constantza*, București, 1936, *Date hidrografice pentru țărmul românesc al Mării Negre*, București, 1945, precum și numeroase articole de specialitate în presa vremii: *Vederi asupra portului Constanța*, în „Analele Dobrogei” nr. 1/1923, *Portul Constanța după 50 de ani de stăpânire românească*, în „Analele Dobrogei”, nr. 9/1928<sup>4</sup> ș.a.

Virgil Cotovu a avut un frate, Ovidiu Cotovu, care a absolvit Școala Politehnică București, fiind luat în evidența Regimentului 2 Căi Ferate, cu gradul de sublocotenent în rezervă<sup>5</sup>.

*Ministerul Aerului și al Marinei*

*Numele: Cotovu B.*

*Prenumele: Ovidiu*

*Gradul: Ing. ordinar clasa I*

*Funcția: subșef de serviciu clasa a II-a*

*Corpul Tehnic*

*Cadrul ordinar*

*Foaie calificativă anuală  
de la 1 ianuarie până la 31 decembrie 1937*

<i>Notarea șefului ierarhic imediat</i>	<i>Notarea șefilor ierarhici superiori</i>
<i>Conduce Divizia de întreținere a portului Constanța: șosele, platforme, linii ferate, construcții, dragaje de întreținere a adâncimilor, vasele de serviciu, apoi instalațiile de semnalizare de pe coastă: faruri, geamanduri, radiofaruri, în fine întreținerea celorlalte porturi de pe coastă, lucrări noi la apă și ridicări hidrografice. Însărcinări speciale: proiectul și executarea lucrărilor la apă a bazinului docului plutitor. Harta fundului mării până la adâncimi de 20 metri, de la</i>	

Maritime, dos. nr. 24/1934-1938, p. 9-16

<sup>4</sup> Valentin Ciorbea, *Portul Constanța. 1896-1996*, Editura Fundației „Andrei Șaguna”, Constanța, 1996, p. 203

<sup>5</sup> Muzeul Marinei Române, Fond Documentar, Registrul Control Md. G al ofițerilor de rezervă. Subsecretariatul de Stat al Marinei. Detașamentul Trupeii. 1897-1945, p. 203

<p>Constanța la 8 km Nord Capul Midia. Continuarea lucrărilor la construcția unui dig la Balcic pe 100 metri, cu organizarea unui șantier pentru confecționat blocuri.</p> <p>Și-a îndeplinit însărcinările cu punctualitate și pricepere remarcabile, dovedind cunoștințe tehnice apreciabile. A dat dovadă de corectitudine desăvârșită și purtare ireproșabilă în serviciu și în afară de serviciu.</p> <p>Directorul Porturilor Maritime, s/s indescifrabil</p>	
---	--

Ministerul Aerului și al Marinei

Numele: Cotovu B.

Prenumele: Ovidiu

Gradul: Ing. ordinar clasa I

Funcția: subșef de serviciu clasa a II-a

Corpul Tehnic

Cadrul ordinar

Foaie calificativă generală  
Pentru avansare la gradul de inginer șef clasa a II-a

Propunerea șefului ierarhic superior	Motivul pentru se propune avansarea la .....făcute de fiecare șef ierarhic în parte
	<p>În calitate de conducător al Diviziei de întreținere și de lucrări noi la apă, a adus servicii importante, prin bună gospodărie și ordine în serviciu și prin colaborarea la proiectarea și executarea unor lucrări importante: molul nou, bazinul de radubare, precum și prin conducerea lucrărilor la mare: dragaje, executarea de diguri, ridicări hidrografice etc.</p> <p>Se distinge prin cunoștințe tehnice serioase, conștiinciozitate deosebită, corectitudine ireproșabilă în Serviciu și în afară de serviciu.</p> <p>Se propune la înaintare la alegere.</p> <p>Directorul Porturilor Maritime, s/s indescifrabil</p>



Memoriu  
de activitate a subsemnatului (ing. Ovidiu Cotovu) la Direcția Generală a  
Porturilor și Căilor de Comunicații pe Apă

După obținerea diplomei Școlii Politehnice din București, Secția de Construcții, am fost numit în Serviciul Hidraulic la data de 1 iulie 1928 în postul de șef de Secție la Divizia de Dragaje cu sediul în Giurgiu. La data de 7 noiembrie 1929, am fost înscris în Corpul tehnic cu gradul de inginer ordinar clasa a III-a dar ulterior cu rectificarea vechimii de la data de 1 iulie 1928, data numirii în serviciu.

Pe data de 1 ianuarie 1931 am fost înaintat la gradul de inginer ordinar clasa a II-a și tot atunci am fost detașat în Portul Constanța pentru a lua parte la proiectarea noilor lucrări în legătură cu construcția noului mol iar la 1 septembrie 1931 am fost numit definitiv șeful Secției de Întreținere și lucrări la mare din Serviciul Porturilor Maritime.

Pe data de 1 ianuarie 1934 am fost înaintat la gradul de inginer ordinar clasa I.

I. La Divizia de Dragaje am avut de condus lucrări în Atelierele de Reparații ale Serviciului Hidraulic și am luat parte la lucrările de dragaje pentru întreținerea canalului navigabil al Dunării și pentru crearea de noi bazine de iernat, precum și la salvări de vase. În special am lucrat la întocmirea unor soluții pentru executarea proiectului instalațiilor de racordare între cheu și ferry-boat-ul ce urma să funcționeze între Ramadan și Rusciuk.

II. Ca șef al Diviziei de întreținere și lucrări la mare am avut următoarele atribuțiuni:

A. Lucrări de întreținere

M-am ocupat cu întreținerea șoselelor, platformelor, liniilor ferate, magaziiilor cu mărfuri generale, a locuințelor din cartierul S.P.M. și Port, a bazinelor, consolidării malurilor, a remorcherelor și vaselor de servitute din portul Constanța.

De asemenea, întreținerea instalațiilor de semnalizare de pe coastă și anume: geamanduri luminoase, faruri și radiofaruri.

Tot Diviziei pe care o conduc îi revine și întreținerea porturilor Bugaz, Mangalia, Cavarna și Balcic.

Începând din anul 1935 s-au înființat de asemenea și echipe permanente de lucrări hidrografice pentru studii la mare (ridicări de planuri, măsurători de curenți, temperaturi, direcția vânturilor).

B. Lucrări de investiții

1. Lucrări în portul Constanța

a. Lucrările de adâncire a canalului de acces în port prin firma daneză „Mouritzen”. Suprafața dragată a fost de 28 ha și s-a dragat rotund 450 000 m<sup>3</sup>, adâncimea medie trecând de la 8,50 la 9,80 metri iar valoarea lucrărilor

de 21 000 000 (1932).

b. Scoaterea epavei vasului „KIMA” ce era înecat în anteport la gura de intrare, din anul 1921. Operațiunile de scoatere au constat în curățirea vazei din interior, consolidarea interioară a corpului vasului, etanșarea și pomparea apei din interior (1932).

c. Am luat parte la executarea molului nou începându-se cu lucrările preliminare din 1932 și executându-se 580 m.l. de cheu în anii 1933 și 1934. Am avut conducerea lucrărilor pentru executarea patului de fundație, punerea în operă a blocurilor, executarea anrocamentelor din spatele zidului de cheu și instalarea apărătorilor. Valoarea acestor lucrări a fost rotundă de 25 000 000 lei.

d. De asemenea, am condus lucrările de pavare a 1 km din șoseaua principală de acces în port, executându-se cu pavele de granit și cu bituminarea rosturilor. Valoarea lucrării 2 600 000 lei (1933).

e. În anul 1935 am întocmit proiectul calei SALVAMAR, devizul având valoarea de 4 000 000 lei, executată de Divizia lucrărilor noi.

f. În anul 1936 am întocmit proiectul pentru executarea bazinului vaselor de serviciu cu devizul în sumă de 6 500 000 lei.

## 2. Lucrări pe litoralul mării

a. În portul Bugaz. În ultimul timp începând un important cabotaj între micul port de la gura Nistrului și porturile Brăila și Constanța s-au făcut lucrări pentru înlesnirea acostării vaselor și depozitarea cerealelor, executându-se debarcader, pereu și magazie de cereale în anii 1932 și 1933.

b. În portul Mangalia. Lucrările executate în acest port sub conducerea subsemnatului au fost: executarea digului din fundul bazinului, zidul de gardă spre plaje pentru împiedicarea înnisipării bazinului, amenajările pentru accesul în port și execuția squarului de la intrarea în port.

Toate aceste lucrări s-au executat în anii 1931 și 1932.

În anul curent am condus lucrările de adâncire a bazinului, dragându-se 18 000 m<sup>3</sup> la cota 4,00.

## c. Lucrări în portul Balcic.

Pentru crearea unui nou adăpost pentru vase pe litoralul mării, pentru dezvoltarea navigației de cabotaj și deservirea hinterlandului orașului Balcic, hotărându-se de Administrația P.C.A. începerea lucrărilor de execuție a portului Balcic, am fost însărcinat cu întocmirea proiectului de ansamblu și am avut conducerea lucrărilor în campaniile anilor 1934, 1935, 1936 și 1937.

Până în prezent s-a executat 350 m.l. lungime de dig, cu pasarelă de acostare pentru adâncime maximă de 5,00 metri și cu amenajări complete pentru amarajul vaselor. Sumele cheltuite până în prezent se ridică la rotund 21 000 000 lei.

## d. Lucrări hidrografice.

În campania anului 1935 și 1936 și a anului curent s-a executat sub supravegherea subsemnatului ridicarea coastei între Constanța-Tuzla și

*Constanța–Capul Midia, cu sondaje până la adâncime de 20 metri, întocmindu-se și planurile.*

*Inginer  
Ovidiu Cotovu*

*Constanța, 15 octombrie 1936*

**LA CONTRIBUTION DES FRÈRES COTOVU DANS LE  
DÉVELOPPEMENT DE L'INFRASTRUCTURE DES PORTS  
MARITIMES ROUMAINS**

Résumé

L'auteur présente l'activité des frères Virgil et Ovidiu Cotovu, ingénieurs réputés, fils de la Dobrudja, qui avaient terminé les études de l'Ecole de Ponts et Chaussées et de l'Ecole Polytechnique de Bucarest et qui ont eu une contribution importante dans le développement de l'infrastructure des ports maritimes roumains.

Les informations sont argumentées par la reproduction de certaines notes autobiographiques découvertes à la Direction du Département de Constantza des Archives Nationales et dans le fond documentaire du Musée de la Marine Roumaine.