

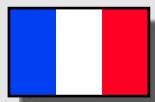


1856 - 2006

150 DE ANI DE LA ÎNFIINȚAREA
COMISIUNII EUROPENE A DUNĂRII



Austria



France



Germany



Italy



Great Britain



Russia



Romania



Turkey



Km 0 - Mm 0 AL FLUVIULUI EUROPEAN DUNAREA
SULINA - ROMÂNIA

Foto coperta I:

**Pavoazarea orașului Sulina la
începutul secolului XX**

Titlul proiectului:

Europolis - Sulina Rescue

Proiect realizat cu sprijinul:

Agenției Naționale pentru Stategii Guvernamentale

Coordonare și text de:

Nicolae RĂDUCU

Fotografile au fost puse la dispoziție de:

Gabriel DĂNILĂ

Ovidiu NICOLAE

Nicolae RĂDUCU

Liviu SIMICENCU

Mircea Anton VOITINOVICI

Primăria orașului SULINA

Administrația Rezervației Biosferei Deltei Dunării



DUNAREA

Fluviul Dunărea este fluviul internațional al Europei și este unicul fluviu european care a impus conceptul de State Dunărene. După naștere Dunărea e Germană, își are izvoarele în Munții Pădurea Neagră sub Vârful Kandel, din două pâraie, Brigah și Brege. Dunărea își pierde indentitatea vîrsându-se în Marea Neagră printr-o Delta formată din trei brațe principale Chilia, Sulina și Sfântu-Gheorghe.

Dunărea a purtat de-a lungul istoriei diferite denumiri: Istros pentru argonauți, Psisos pentru fenicieni, Donare la traci, Istrus-Ister-Danuvius sau Danubius la romani, Rio Divino pe vremea lui Carol Quintul și Le Roi des fluves de l'Europe în timpul lui Napoleon Bonaparte.

Începutul reglementărilor juridice privind navegația pe fluviul Dunărea sunt consemnate în Tratatul dintre Austria și Turcia din anul 1616, constituind începutul reglementelor juridice al navigației pe Dunăre, fiind primul tratat internațional care s-a ocupat de problematica Dunării.

Au urmat Tratatele de la Karlowitz (1699), Passarowitz (1718), dintre Austria și Turcia de la Kuciuk - Kainargi (1774) și București (1812).

La Congresul de la Viena (1815), Anglia a obținut recunoașterea Dunării ca fluviu internațional.

Prin tratatul de la Adrianopol (1829), Gurile Dunării trec în stăpânirea Rusiei și obține de la imperiul Otoman libera circulație a navelor în strâmtori și navegația vaselor în Marea Neagră.

Dunărea, o lungime de 2.860 km din care pe teritoriul României 1.075 (40 %) traversează zece țări și patru capitale Viena, Bratislava, Budapesta și Belgrad.

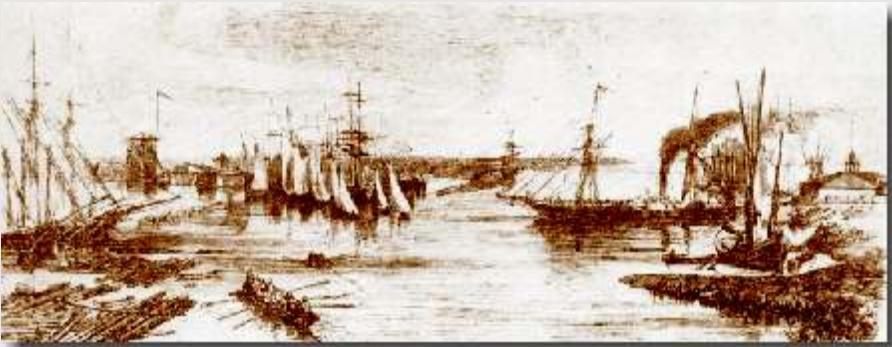
Este singurul fluviu cu cursul orientat vest – est. Străbate o mare varietate fizică și economică și cursul întâlneste trei climate principale europene: atlantic, mediteranean și continental, rezultând un al patrulea tip climatic, climatul dunărean.

Dunărea, de la izvoare la vîrsare, are patruzeci și unu de afluenți.

Gura și brațul Sulina este principala cale fluvială de acces pentru ieșire la mare a României și statelor riverane, lungimea acestuia este de 34 de mile, 62,6 km, adâncimea Dunării maritime Sulina – Brăila (170 km) permite navegația navelor maritime cu un pescaj de 7 m și un tonaj de până la 50.000 de tone. În bazinul hidrografic al Dunării trăiesc aproximativ 80 de milioane de oameni. Dunărea este străbătută anual de câteva mii de nave fluviale și maritime. Suprafața hidrografică a bazinului Dunării este de 817.000 km² și reprezintă a douăsprezecea parte din Europa.

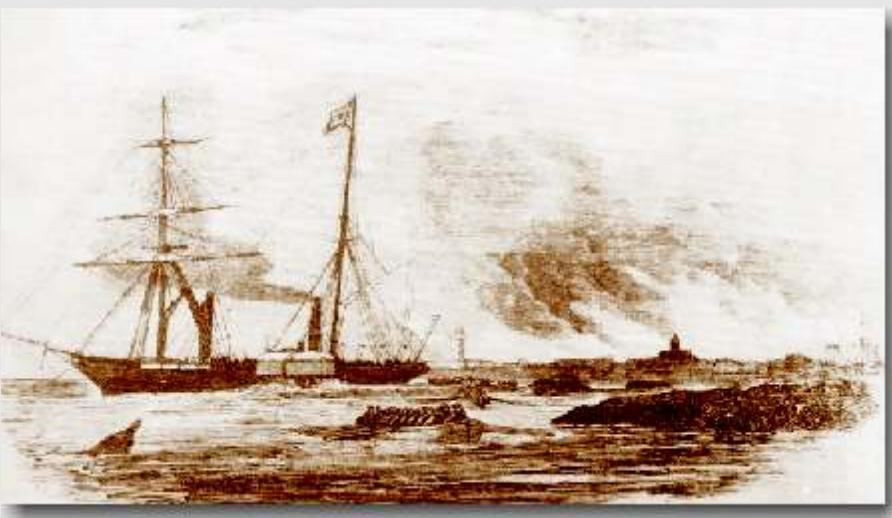
Km 0 – MM 0 al fluviului european Dunărea

Ultimul port de trecere al fluviului Dunărea înainte de a se vîrsa în Marea Neagră este Sulina situat la Gura de vîrsare a canalului Sulina în Delta Dunării. Gurile Dunării sunt menționate în sursele antice de către Strabon și Ptolomeu. Sulina este numită de urmașii lui Ulise - Selina,



1853 - Sulina

"Embouchure du Danube, à Sulina", Gravură lemn, 87 x 225 mm. Desen de Jules Hammaire de Hell. "L'Illustration", Paris, 1853, t. II, pag. 189, Biblioteca Academiei R.S.R., P.I-III, 13714/Muzeu C-ță, inv. 5/5323



1854 - Sulina

"Sulina...", Gravură lemn, 95 x 230 mm. Desen de Durand-Brager, "L'Illustration", Paris, 1854, t. I, pag. 396, Biblioteca Academiei R.S.R., P.I-III, 13714/Muzeu C-ță, inv. 38/5317

Sunne de turci și Solina botezată mai târziu de cazacii ruși.

Atestarea documentară a localității este consemnată în anul 950 în lucrarea "De Administrando Imperio" a lui Constantin Porfirogenetul (913-959 Impărat al Bizanțului).

În "Alexiada" Annei Comnena este menționat orașul Selina la gura fluviului Colostoma (Dunărea).

În anul 1318 Sulina devine port genovez. Pietro Visconti, în anul 1327, localizează în hărțile medievale portul Sulina.

Un document din iulie 1469 menționează faptul că "flota turcească se află la Soline", înaintea atacului împotriva Chiliei și Cetății Albe.

În anul 1537 cărturarul Dimitrios Togras tipărește "Portulanul" în care localizează Sulina. Sunne este denumită în documentele și hărțile de navigație turcești. Dunărea, intrarea și ieșirea în Marea Neagră prin Sulina (Sunne) devin vitale pentru Sublima Poartă. Comerțul se dezvoltă constant ca urmare a nevoii de grâu, miere, sare, pește, vite, lemn, a bizanțului.

Și bizantini fac primul pas, construiesc la Sulina primul far prin grija lui Beshir Aga, una din personalitățile proeminente ale istoriei otomane din prima jumătate a veacului al XVIII-lea care înființează în anul 1745 un Vakaf – o Fundație islamică.

Generozitatea sa are la bază plângerile formulate din partea reisilor (căpitanilor de corăbii) de necazurile întâmpinate la Gurile Dunării pentru aprovizionarea Înaltei Porți. Problema comandanților devine și problema imperiului care-l determină pe Beschir Aga să facă o donație substanțială pentru construirea unui complex administrativ și a unui far.

Este ridicat farul, clădiri de locuit, magaziile și hambarele de cereale și

din rațiuni militare o redută menită să asigure controlul strategic al Gurii de intrare la trecerea barei din mare pe Dunăre.

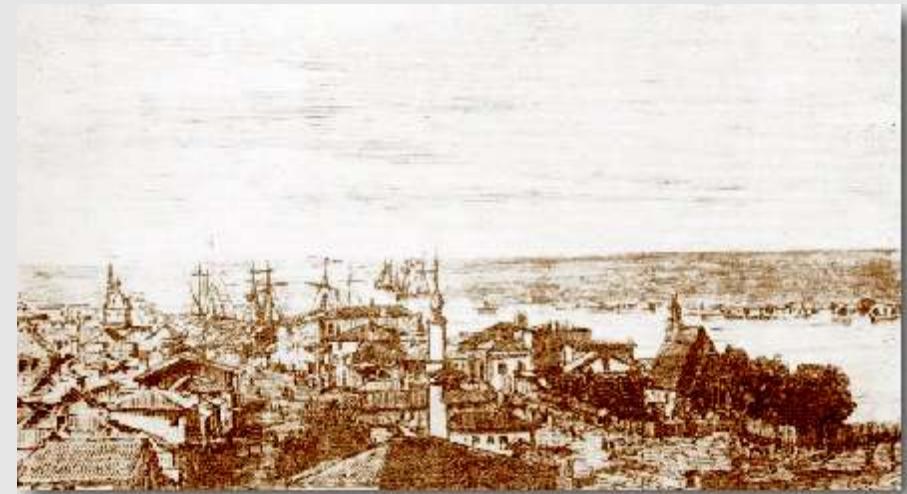
Fortul construit din piatră era dotat cu tunuri deservite de soldați, 23 de veghetori ai flăcării – paznici de far, căpitanii și marinari ai celor șase tombazuri (corăbii mici). Taxele încasate erau folosite la întreținere și pentru cumpărarea uleiului de măslini necesar iluminatului cu flacără a farului pe timp de noapte.

Raportul scris pe pergament către Poartă de către Es Seyyid Ishak Aga – administratorul local, este poate primul act care menționează Sulina ca o așezare mare, cu rol clar în viața comercială a timpului, de traficul fluvial și maritim al corăbilor imperiului și imperilor la Dunăre.

La jumătatea veacului al XVIII Charles de Peyssonel, fost consul general al Franței la Smirna (actualul Izmir – Turcia) realizează o lucrare numită “Tratat despre comerțul Mării Negre”. Editată la Paris în 1765 lucrarea este alcătuită din două tomuri legate în piele de vițel în care prezintă după o vizită de informare la Gurile Dunării, fluviul Dunărea, ca ceva plin de viață, mișcare, toleranță, comerț în ciuda zonei de contact și influență al celor trei mari imperii ale timpului. El punctează faptul, că în acestă zonă, predominant este interesul pentru dezvoltarea bunelor relații comerciale și mai putin tensiunile de apartenență imperială.

Născut în Marsilia la Marea Mediterană crește în preajma armatorilor, comandanților de nave, și corăbii. El sesizează importanța și avantajele pe care Franța le-ar putea avea în bazinul Mării Negre și menționează expres portul Sulina și nu alt braț, subliniind ca la Solina (denumire grecească) este un port bun care are o importanță strategică de care Franța are nevoie.

William Eton la 1777 – om de afaceri englez și probabil consul sau



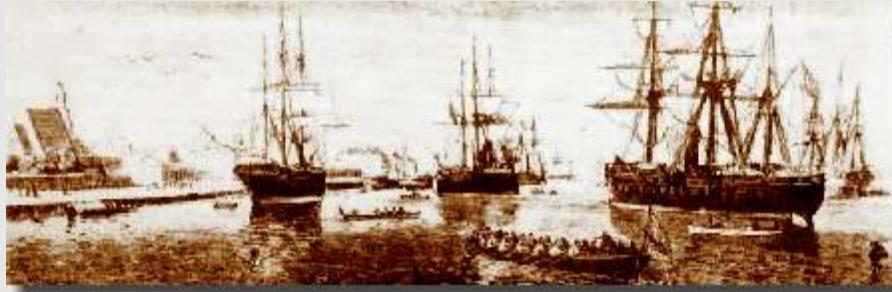
Sulina

"Soulina - Stadt", Gravură lemn, 65 x 100 mm - Desen anonim, "Donau Album malerische reise von Regensburg bis Sulina", "Hartleben's Verlag", Wien, Pest, Leipzig, pag. 25, Biblioteca Academiei R.S.R., Stampe, AG.11.62/Muzeu C-ța, inv. 18/5334



1854 - Sulina

"Die Zerstörung von Sulina durch die Engländer am 17 Juli 1854", Gravură lemn, 143 x 227 mm. Desen anonim. "Illustrierte Zeitung", Leipzig, 1854, t. II, pag. 157, Biblioteca Academiei R.S.R., P.III, 3076/Muzeu C-ța, inv. 68/5345.



1877 - Sulina

"Der Hafen von Sulina", Gravură lemn, 107 x 346 mm - Desen de Th. v. Eckenbrecher.
"Illustrierte Zeitung", Leipzig, 1877, t. II, pag. 36. Biblioteca Academiei
R.S.R., P.III.3076/Muzeu C-ța, inv. 75/5348.



1877 - Sulina

a) "Der Donauhafen von Sulina", Gravură lemn, 67 x 320 mm, b) "Ausmündung der Donau in's Schwarze Meer", Gravură lemn, 155 x 320 mm. După desene de A Schönberg, 1877. "Meer Land u. Meerm". 21, pag. 412. Biblioteca Academiei R.S.R., Stampe, GS.I.91 (418 Sulina), 2/Muzeu C-ța, inv. 161/5124.

consilier, relatează cu mult profesionalism englezesc, în ale mării și navigației, despre Sulina. Impresionat de solidaritatea din partea autorităților și marinilor de pe navele din portul Sulina. Cu un catarg pierdut, fără ancore de furtună, nava avariată cu care a sosit, este asistată de cinci nave, pe timp de noapte în rada portului să nu fie scufundată de o furtună neașteptată.

În anul 1782 și 1873, căpitanul locotenent Georg Lauterer, exponent al marinei fluviale austriece din corpul de pontonieri, face o expediție de documentare cu descrierea amănunțită a malurilor și traseului de la Viena la vărsarea Dunării în Marea Neagră la Sulina. El descrie amestecul de națiuni în puzderia de corăbii din port și din radă.

1784 – ofițerul de marină francez Joseph de Laffite Clave realizează un jurnal al exploatarii coastei europene a Mării Negre, face parte din misiunea comandorului Roux de Bonneval, realizează o lucrare extrem de elaborată a gurilor de vărsare a Dunării în Marea Neagră. El remarcă în jurnalul său: Această gură a Dunării pe care grecii o numesc Sulina este aceiași pe care turcii o numesc Sunne este calea cea mai sigură pentru corăbii. El povestește că la ieșirea din Sulina nava sa a tras trei lovitură de tun, conform uzanțelor, și a plătit un țechin și trei piaștri – adică un ducat olandez sau zechinno în limba italiană, bani ce se cuveneau comandanțului de far.

În primăvara anului 1785 comisarii turci și un grup de lucru desemnat de Prințipele Moldovei au analizat propunerea turcă de reamenajare a intrării pe Dunăre, lucrarea a fost considerată greoală și costisitoare de Înalta Poartă. Un arhitect moldovean preia planul și-l reproiectează, plan ce rămâne de bază în viitoarele lucrări. Plățile pentru lucrările de execuție au fost efectuate de Prințipele Valahiei Mihai Şuțu și prințipele Moldovei Alexandru Mavrocordat Firaris. Ei finanțează construcția de

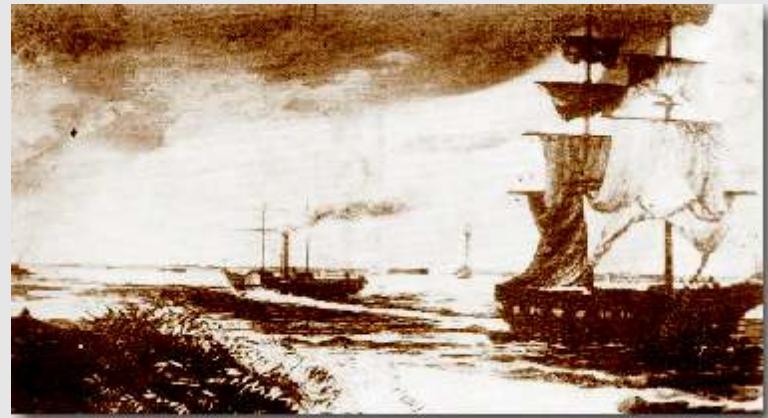
diguri pentru ameliorarea navegării la Dunăre, obligație financiară ce se va perpetua în timp până la înființarea Comisiunii Europene a Dunării.

Interesul pentru Gurile Dunării este în atenția armatelor vest-europene prin ofițeri de marină aflați în misiuni de recunoaștere, misiuni consulare și diplomatice.

Wenzel von Brognard – diplomat, în urma unei vizite de documentare, înaintează un raport extrem de elaborat în anul 1786, către Viena ”Despre noile lucrări la gura de vărsare a Dunării de la Sunia”. Interesul strategic pentru regularizarea gurilor Dunării este pomenit de Wenzel von Brognard pentru prima dată și menționează o lucrare turcească din 1784–1785, după un proiect franțuzesc.

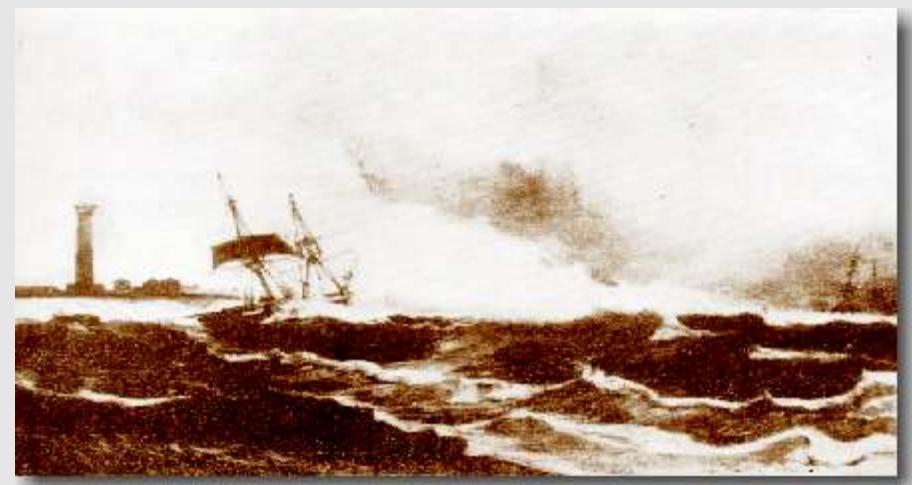
Von Brognard indică faptul că obligația întreținerii canalului cu materiale, oameni și bani revine Moldovei și Valahiei. Raportul arată o imagine clară a condițiilor de navigație greoaie ca urmare a colmatării barei la Marea Neagră precum și nemulțumirea comandanților de corăbii turci. Reși (comandanți) reclamau operațiunile de transbordare la Sunne, precum și faptul că nu mai puteau furniza la timp produsele alimentare (zaherele) Constantinopolului. O apreciere a distinsului diplomat rămâne în continuare valabilă, notează în raportul său, Dunărea este și va rămâne calea de legătură între Occident, Orientul apropiat și Asia Centrală. O remarcă rămâne specifică vizitatorului de port – numărul mare de cafenele înșiruite de-a lungul cheului Sulinei și de limbi vorbite, pacea, liniștea și armonia, la o cafea, a celor preocupați de comerț, vânt și pânze întinse.

Despre lucrările de amenajare a barei Sulina găsim date într-un alt proiect din 1817 – 1818, într-o lucrare anatoliană – engleză semnată de Cara Osman Oglu și Andrew Peace, (Cara Osman Oglu era condamnat la



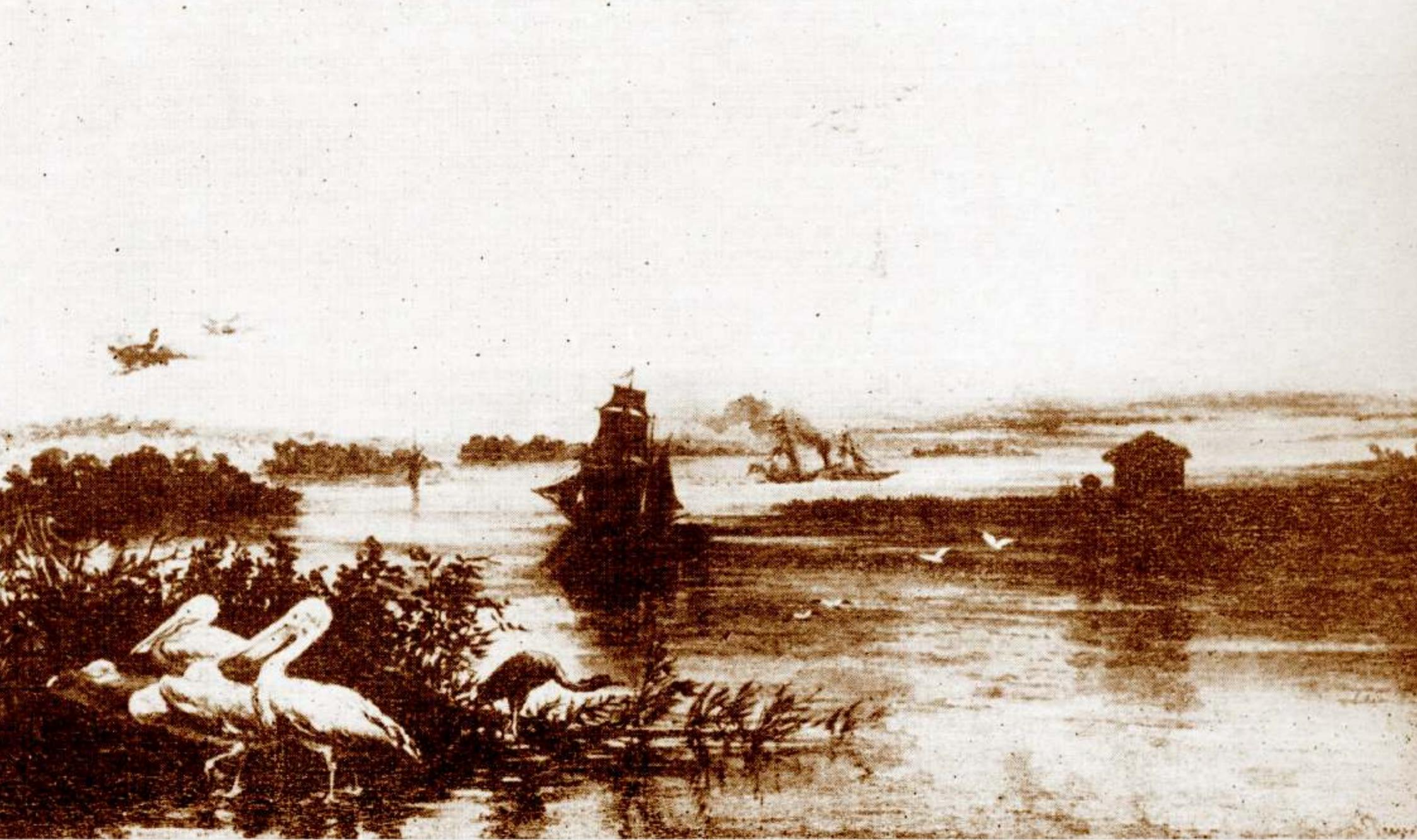
1885 - Sulina

”Sulina in 1855”, Fotografie, 136 x 216 mm, de G. Orengo - după litografie anonimă, ”De Sulina à Galatz”, în albumul C.E.D. Biblioteca Academiei R.S.R., A. AF.180, inv. 69776-Muzeu C-ța, inv. 162/5078.



Sulina

”Sulina (Embouchure du Danube)”. Litografie după Durand Brager, fotografie 162 x 231 mm, de Stelian Petrescu. Biblioteca Academiei R.S.R., Stampe, F.II.17218/Muzeu C-ța, inv. 160/5076



1869 - Delta Dunării

"Souvenir du Danube, 8 Juin 1869", Acuarelă (Muzeul de Artă R.S.R.) de Preziosi.
Fotografie 154 x 223 mm, de Stelian Petrescu, Biblioteca Academiei R.S.R., Stampe,
F.II.17243 / Muzeu C-ța, inv. 159 / 5075.

închisoare de Guvernul turc – acesta acceptă să facă un proiect dar umflă exagerat prețul pentru o palisadă de 45 de metri cerând 4000 de lucrători), Înalta Poartă apelează la serviciile unui englez din Gibraltar care a construit avantajos portul de la Prevesa și pe cel din Attalia din Asia este adus la Sulina și refac lucrarea de inginerie hidrotehnică. Reanalizează proiectul ajungând la un sfert de preț și cu numai 500 de lucrători plătiți cu ziua.

Proiectele de amenajare a gurilor Dunării nu sunt bine privite de Rusia acelor timpuri. Baronul Grigori Alexandrovici Stroganov este numit ca nou ambasador al Rusiei la Constantinopol. El duce tratative extrem de agresive cu Reis Efendi - Ministrul de Externe al Înaltei Porți pentru cedarea de către Turcia a zonei dintre Chilia și Sulina în favoarea Rusiei. Protocolul încheiat va influența negativ de acum înainte navigația la Gurile Dunării și va aduce mult stres în cancelariile europene.

Un document al timpului numit Defter ne prezintă situația de la 1817 – 1829 și conține statistici privind cursele comerciale ale navelor. Aflăm că în 1817 în timpul sezonului de navigație au ieșit la mare un număr de 201 corăbii printe care și bricul Voievodului Moldovei Scarlat Callimachi, bric condus de un căpitan turc de descendență germană Kurt Hasan Zade Mehmet.

Identificăm în același an și o scrisoare expediată de Fornetty consului Franței în Moldova la data de 2 iulie 1817, care-l informa pe Richelieu că un număr de nave sub pavilion francez au avut unele probleme, în aprovisionarea cu pesmeți a cambuzei lor, în portul Galați.

Un an mai tarziu, Josep Elder von Raab expediază, la 20 martie 1818, un raport către Ministrul de Externe al curții imperiale Matternich, în raport subliniază că Dunărea la vărsarea în mare se curăță pentru accesul

corăbiilor comerciale mari, el dă amănunte și de presiunea rușilor exercitată la Constantinopol asupra turcilor, pentru a-și stabili granița la Dunărea Chiliei.

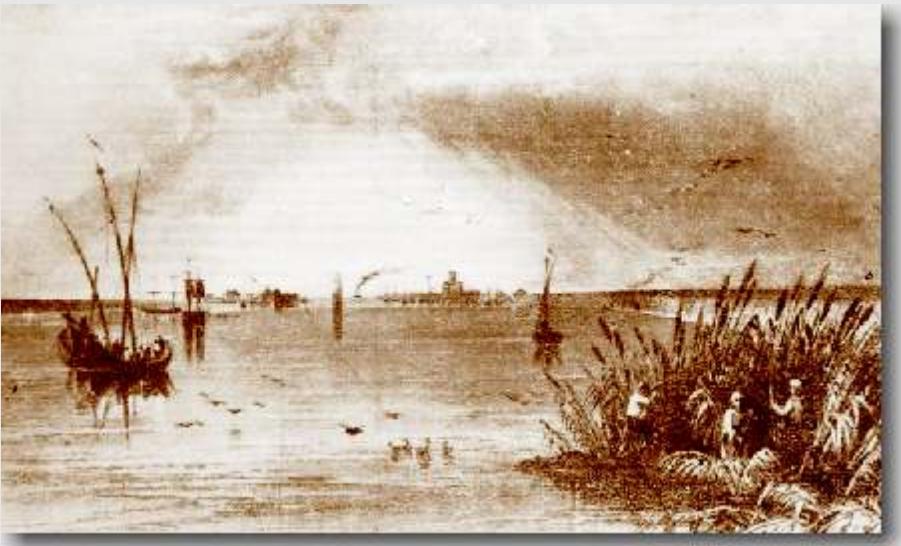
Constatăm cum agresiunea, amenințarea au adus cele două imperii în rivalitate să aiba graniță comună la Dunăre pe brațul Chilia, și mai aflăm ceva din raportul amintit, valabil și astăzi, ce ne face să zâmbim. Rușii s-au apucat să curețe vărsarea Dunării la Chilia și să o facă navigabilă pentru a nu mai trebui să intre și să iasă pe la Sulina.

Același raport subliniază că la Sulina se desfășoară lucrări de fortificare, istoria devine previzibilă.

Din documentele timpului mai aflăm că la 1820 apar primii pirați în Delta Dunării care atacau și jefuiau corăbiile aflate la ancoră pe timp de noapte.

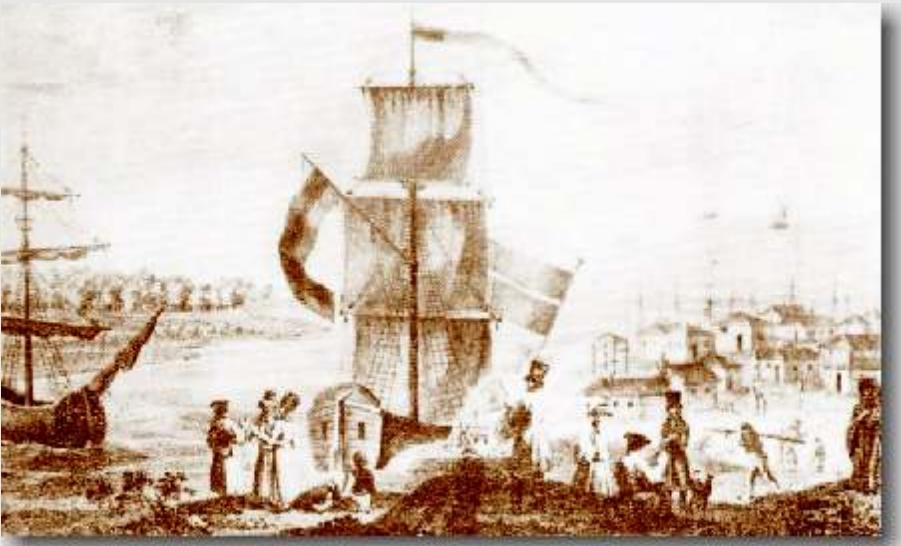
Marile neliniști ale Cancelariilor europene erau cauzate de agitația din Cabinetele din Sankt Petersburg și Constantinopol în dorința de a păstra sau să ocupe Gurile Dunării. Franța și Anglia simpatizau mișcarea naționalistă elena, ultimatumul țarist de pe poziții de forță ca ultimele contingente armate turce să părăsească Principatele Române pun la grea încercare diplomația europeană. Rusia deschide ostilitățile la 14 aprilie 1828 și poartă bătălii în Dobrogea, Țara Românească, Balcani și Transcaucasia. Pe Dunăre se poartă bătălii între canoniere.

Porturile de aur la Dunăre al Moldovei - Galați și Valahie - Brăila sunt pline de golete, brigantine, bricuri și schoonere în ciuda teribilelor distrugeri cauzate de conflictele ruso - turce din principatele române, există mult grâu de export, sare ... , configurația pavilioanelor la catarg s-a schimbat și este alta la 1829: engleze, franceze, prusace, austriece, olandeze, valahe, moldovene, turce etc.



1850 - Sulina

"Soulina, Mouth of the Danube...", Gravură oțel, 118 x 150 mm, de R. Wallis - Desen de H. W. Bartlett. "The Danube" de W. Beattie, London, 8 New Zork, Virtue, c. 1850, Biblioteca Academiei R.S.R., Stampe, AG.III.18 / Muzeu C-ța, inv. 36 / 5321.



1826 - Sulina

Litografie, 245 x 343 mm de A. V. Saar, desen de Erminy, "Zweihundert vier und sechzig Donau Ansichten...", Adolph Kunike, Wien, 1826, Biblioteca Academiei R.S.R., Stampe, 5577 / Muzeu C-ța, inv. 24 / 5309.

Sankt Petersburg pune stăpânire pe Dunăre, trei decenii de acum înainte se vor simți practicele acestora de blocare a comerțului.

Politica rusă era de redirecționare a navelor spre portul Odessa, oraș înființat în secolul XVII de ducele francez Armand Emmanuel de Richelieu.

La 7 februarie 1836 Țarul Rusiei – Nicolae I emite un ucaz prin care instituia o stație de Carantină pe malul stâng al Dunării în Sulina, cu rol de control al intrării peste o frontieră nedefinită, este o acțiune militarizată de blocaj sub pretextul protejării sănătații. Încep șicanările navelor engleze la Sulina, 20 de nave engleze cu un tonaj de 4.000 – 5.000 TDW sunt reținute și trimise la Odesa. Parlamentul englez reacționează prin interpelarea deputatului Patrick Stewart și lordul Dudley Stewart în Camera Comunelor. Ministrul de Externe englez Palmerston la 17 martie 1837 în Camera Comunelor declară: extinderea granițelor Rusiei la Gurile Dunării nu este în concordanță cu declarația solemnă făcută de Rusia în fața întregii Europe înainte de începerea războiului cu Turcia.

În replică Ministru Rus de externe publică în ziarele din Petersburg un articol în care "Chestiunea înființării unei Carantine" la Sulina este răstălmăcită, ea nu funcționează și deci nici nu intrase în vigoare.

Făcând o analiză a expansionismului constatăm că Rusia obține brațul Chilia în 1812 prin Tratatul de la București, Sulina în 1826 prin Tratatul de la Ackermann și Sfântu Gheorghe prin Tratatul de la Adrianopol din 1829.

Distinsul Conte Semion Romanovici Vorontov – ambasadorul Imperiului Rus la Londra un fin observator și analist al timpului – atrăgea atenția curții imperiale ruse că Anglia definea comerțul ca o problemă a

întregii clase politice și națiunii engleze în numele căreia este gata să jerfeasca orice alte interese. Contele atrăgea atenția cancelariei imperiale că Anglia nu va rămâne pasivă la încercarea de a bloca accesul acestiei la depozitele de grâne din Principatele Române.

Prezența Rusiei și comportamentul acestora la Gurile Dunării este consemnată de Charles Cunningham care notifică că aceștia nu executau nici un fel de lucrări de dragaj, încercând să ruineze comerțul danubian, scufundând vase în canal care să împiedice navigația, și constată că comerțul englez a scăzut la 30.000 de lire în timpul ultimului sezon de plutire.

Convenția rusu – austriacă încheiată la Sankt Petersburg (1840) este primul document de legislație internațională care nominalizează Sulina ca port fluvio-maritim.

Un peregrin francez Xavier Hummaire de Hell consemna la 1840, în jurnalul său că în Sulina erau peste 120 de case, mori de vânt construite din resturi de corăbii, peste 300 de bastimente, corăbii elegante și frumoase, o viață de port plină de surprize prin amestecul de marinari de toate națiunile, cârciumi, cafenele și bineînțeles femei.

La Regensburg, în anul 1841, sunt tipărite de Adalbert Muller două volume despre gurile Dunării și Marea Neagră în care Sulina era considerată un port strategic important.

1843 – 1844 viceconsulul prusac în Moldova - Kukh descrie într-o scrisoare că ”Dunărea este strada pe care se mișcă din ce în ce mai bine comerțul german spre Orient”.

Rusia continuă să șicaneaze comerțul european, nu face nimic pentru ameliorarea navegației la Sulina, promite, amenință, amână. Cancelariile sunt îngrijorate, politica ei nu face decât să grăbească discuțiile ce vor

duce la confruntare ce se va concretiza în Razboiul Crimeii.

În 1843 vasele engleze care au trecut prin gurile Dunării erau în număr de 7, în 1849 numărul lor era de 128, o navă la două zile, valoarea exportului românesc a crescut de la 1.440.582 lire sterline în 1840 la 3.762.480 lire sterline în 1850.

Problemele de la Gurile Dunării se precipită și iau amploare europeană, în Sulina se perindau iscoade ale guvernelor deghizăți în oameni de afaceri, armatori, comandanți de nave dublați care analizau situația la fața locului, totul se mișca după o gândire colectivă cu scop precis dar nedeclarat.

Printre vizitatori la Gurile Dunării se află și Edmond Enghelhart, primul comisar apoi delegat al Franței în Comisiunea Europeană a Dunării. El își notează că în 1853 Sulina avea peste 1.200 de locuitori, greci ionieni veniți din Insulele Ionice aflate sub suveranitate britanică, maltezi, în mare parte piloți de bară.

Despre blocajul de la Sulina consemnează și francezul Boucher de Perthes în lucrarea ”Voiaj la Constantinopole, în Italia, la Sicilia și în Grecia” în două volume publicate la Paris în 1855. El este impresionat cind descoperă că în Sulina așteptau peste 300 de nave la ieșire, 5 - 6 bricuri în port și multe cabare răsturnate în șenal, totul pare miraculos și ciudat de parcă pătrunzi în altă lume.

Războiul Crimeii sau Oriental restabilește echilibrul puterilor și pacea în această parte a Europei prin Congresul de pace de la Paris, 13 / 25 februarie - 18 / 20 1856.

Comisiunea Europeană a Dunării devine primul parteneriat European ce va funcționa neîntrerupt la Km 0 al Dunării timp de 82 de ani din 1856 până în 1939.



Congresul de Pace de la Paris (25 februarie - 30 martie 1856)

Comisiunea Europeană a Dunării

Necesitatea unor schimbări esențiale de ordin administrativ, politico-militare la Gurile Dunării au rădăcini vechi, cauzate de altercațiile permanente din Sulina, de după anul 1829. Seceta cumplită din anul 1847 din Europa de vest, criza cartofului provocată de gândacul de Colorado, necesita importuri masive de grâu din Principatele Române, tomurile de reclamații ale armatorilor, comandanților și comercianților referitoare la obstrucțiile la intrarea pe fluviu, au obligat Cancelariile europene să accepte aprinderea fitilului la butoiul cu pulbere.

Începe Războiul Crimeii pentru punerea în acord a intereselor europene, politice și economice în această zonă geografică.

Războiul Crimeii (1854-1856) se sfărșește în defavoarea Rusiei și se încheie Tratatul de pace de la Paris (1856). Sulina și Delta Dunării sunt preluate de la ruși, revenind Turciei.

Prima întâlnire premergătoare înființării Comisiunii Europene a Dunării s-a desfășurat la Galați la 5 martie 1856 și a avut ca protagonisti Delegații Puterilor timpului – Austria: Becke, Franța: Engelhard, Marea Britanie: Stoches, Prusia: Bitter, Rusia: baron Offenberg, Sardinia: marchiz d'Aste, Turcia: Omer Fevzi-Pasa.

Încep negocierile de Pace la Paris prin lucrările desfășurate între 18 - 30 martie 1856, lucrări finalizate cu semnarea Tratatului de pace care prevedea: retragerea și evacuarea Crimeii de către invingători, restituirea a trei județe din sudul Basarabiei către Moldova, neutralizarea Mării Negre, libertatea de navigație pe Dunăre și înființarea CED.

Se naște astfel, prin voința rațiunii comune, dialogului, geniului celor implicați, la jumătatea secolului al XVIII-lea primul și cel mai stabil parteneriat internațional reprezentat de Comisiune ce a funcționat timp de 83 de ani în ciuda schimbărilor de putere și a conflictelor militare la nivel european.

Documentul semnat, conferă fluviului Dunărea dreptul de a beneficia de prevederile cuprinse în Tratatul de la Viena din 8 iunie 1815, document

ce stabilea principiile fundamentale aplicabile fluviilor internaționale Rin, Necker, Main, Moselle, Meuse, Escart.

În componența Comisiunii Europene a Dunării (CED) intră Anglia, Franța, Prusia, Sardinia și cele trei imperii Austria, Rusia, Turcia.

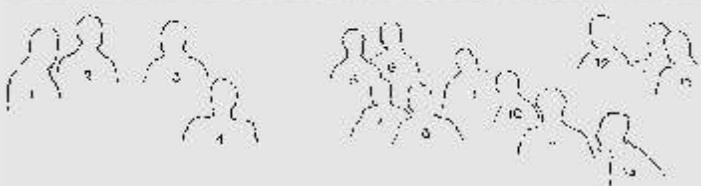
Sediul CED nu este nominalizat în Tratat dar este acceptat tacit să funcționeze în Galați, reprezentat de un secretariat general. Secretariatul General a fost înființat în 1856 la Sulina mutându-se la Galați în 1878. A fost condus de Edmond Mohler (1857-1887) până la decesul acestuia, fiind înlocuit în ordine de francezi H Ballanger, A.Gauvin, J.M. Savoye, G. Donnet, G.Demorgny, ultimul fiind Francis Rey (1913 – 1938).

Sediul tehnic ca punct al activităților principale aflându-se în Sulina. Aici existând întreg patrimoniul tehnic, nave de dragaj, hidrotehnice, de salvare, remorchere, nave sanitare, atelier naval de întreținere parc nave, casa de navigație, serviciul de pilotaj și bara, contabilitate.

Principalele atribuții ale serviciului tehnic al Comisiunii au fost proiectele de ameliorare a Gurilor Dunării și Dunării maritime până la Brăila. Acest serviciu a fost înființat în anul 1856 având în fruntea sa pe renumitul inginer Sir Charles Augustus Hartley specialistul englez de marcă din întreaga lume în hidrotehnica, la jumătatea secolului al XIX-lea, supranumit mai târziu prin activitatea și lucrările sale și Părintele Dunării. După retragerea lui Sir Hartley serviciul tehnic a fost asigurat timp de 30 de ani până în 1907 de Carl Kühl, apoi de danezul Eug. Magnusen (ambi înmormantați în Sulina). Finalul lucrărilor de prelungire a digurilor în Marea Neagră la vărsarea Dunării la Sulina s-a încheiat în anul 1981.

Serviciul de contabilitate este condus de germanul Edgar de Wolf (1861-1891) decedat la post, a urmat englezul W.Eagle, francezul Ch. Forques, ultimul fiind belgianul Joules Ghisels (1919-1938) care a predat activele Comisiunii statului Român.

Până în anul 1868 CED a folosit trei monede – ducații austrieci și cele ale Principatelor Române leii și paralele. După 1868 s-a hotărât, de către membri, să se utilizeze francii francezi. Suma utilizată din 1856 până în anul 1931 a fost de 158.435.711 franci aur.



Congresul de la Paris (25 februarie - 30 martie 1856)

1. Conte de Cavour (Sardinia). - 2. Baronul Cowley (Marea Britanie). - 3. Conte de Buol-Schauenstein (Austria).
4. Contele Orloff (Rusia). - 5. Baronul de Bourqueney (Franța). - 6. Baronul de Hübner (Austria).
7. Baronul de Manteuffel (Prusia) - 8. Contele Walewski (Franța). - 9. Mehemed-Djemil-Bey (Turcia).
10. Benedetti (Franța), *Secretar*. - 11. Conte de clarendon (Marea Britanie). - 12. Baronul de Brunnow (Rusia).
13. Mouhammed-Emin-Aali-Pacha (Turcia). - 14. Contele de Hatzfeldt-Wildenburg-Schoenstein (Prusia).
15. Marchizul de Villamarina (Sardinia).



Comisia Europeană a Dunării din 1930

- Sus de la dreapta la stânga: MM. Mouille/Osmín Laporte (Franța), C. Rossetti (Italia); Sir John Baldwin (Marea Britanie); C. Contzesco (România).
 Jos de la dreapta la stânga: MM. G. Mouille (delegat suplimentar Franța); G. B. Dolfini (Delegat suplimentar Italia); T. B. Wildman (Delegat suplimentar Marea Britanie); E. Bonachi (Delegat suplimentar România); Francis Rey (secretar general).

Casa de navigație care încasa taxele portuare și de canal, înființată prin voința statelor membre la 19 octombrie 1859, este condusă de evreul Jacobson până în anul 1869 când survine decesul acestuia la post în Sulina. Este înlocuit de E. de Wolf până în anul 1874 când este schimbat cu englezul H. A. Jakson. Dintre personalitățile ce au condus acest serviciu a fost și italianul Giovani Matteuci până în anul 1932 când survine decesul. Este înhumat în cimitirul catolic din Sulina.

La propunerea Comitetului Administrativ al Comisiunii la 27 martie 1857 se organizează în Sulina un seviciu sanitar format dintr-un medic șef în persoana Doctorului în medicină Emil Enghelhart cu doctorat obținut la Strasbourg, doi medici chirurgi G. Rolando și G. Martone (înmormantat în Sulina), medicul francez Jelinec și german Vignard. Spitalul începându-și activitatea la 25 septembrie 1857, aveau la dispoziție o navă de intervenție și inspecție sanitară. În decursul timpului serviciile medicale fiind asigurate și de medici români V. Boroni, dr. Panaiteanu (la post din 1924 – 1948, înmormântat în cimitirul românesc din Sulina).

Inspectoratul de navigație este înființat în 1861, este recunoscut de Turcia abia în 1865 dar care îi asigură finanțarea până în 1878. Tratatul de la Berlin din 1878 îl preia în subordinea CED-ului.

Serviciul de Poliție este înființat la 28 februarie 1857, din 1861 este în subordinea Inspectoratului de navigație și are atribuțiuni de la Sulina până la Isaccea.

Serviciul de Pilotaj este înființat la 31 martie 1857 în subordinea Capitaniei de port Sulina. Primul inspector șef a fost De Drigalski (1861-1877), austro ungăr – supus otoman. Următor Ch. Dethier (1878-1897); F. C. Horn (1897-1902); G Neitzke (1903-1905); H Lienau (1905-1916); toți cetățeni germani, ultimul fiind italianul B Bordignon (1919-1938).

Cinci Comitete speciale aveau misiunea rezolvării problemelor tehnice, administrative, economice și financiare, propunerea acestora era înaintată examinării și aprobării sesiunilor plenare.

La 6 ianuarie 1857, o conferință specială ținută la Paris a încheiat un

protocol prin care insula Șerpilor, aflată în dreptul gurilor Dunării, este repartizată Turciei și intră sub administrarea internațională a CED.

Durata de funcționare a CED urma să fie de doi ani, dar printr-o serie de reuniuni internaționale au fost adoptate reglementări cu privire la regimul Dunării care au prelungit consecutiv termenul de funcționare până în anul 1939. Actul public de la Galați 1856, Conferința de la Paris 1866, Tratatul de la Londra 1871, Tratatul de la Berlin 1878, Conferința de la Londra din 1883, la 23 iulie 1921 se semnează la Paris în cadrul Conferinței Internaționale a Dunării Statutul definitiv al Dunării cu un protocol aditional, prelungirile s-au justificat în funcție de necesitatea și continuitatea lucrărilor la baraj Sulina și pe șenalul Dunării maritime.

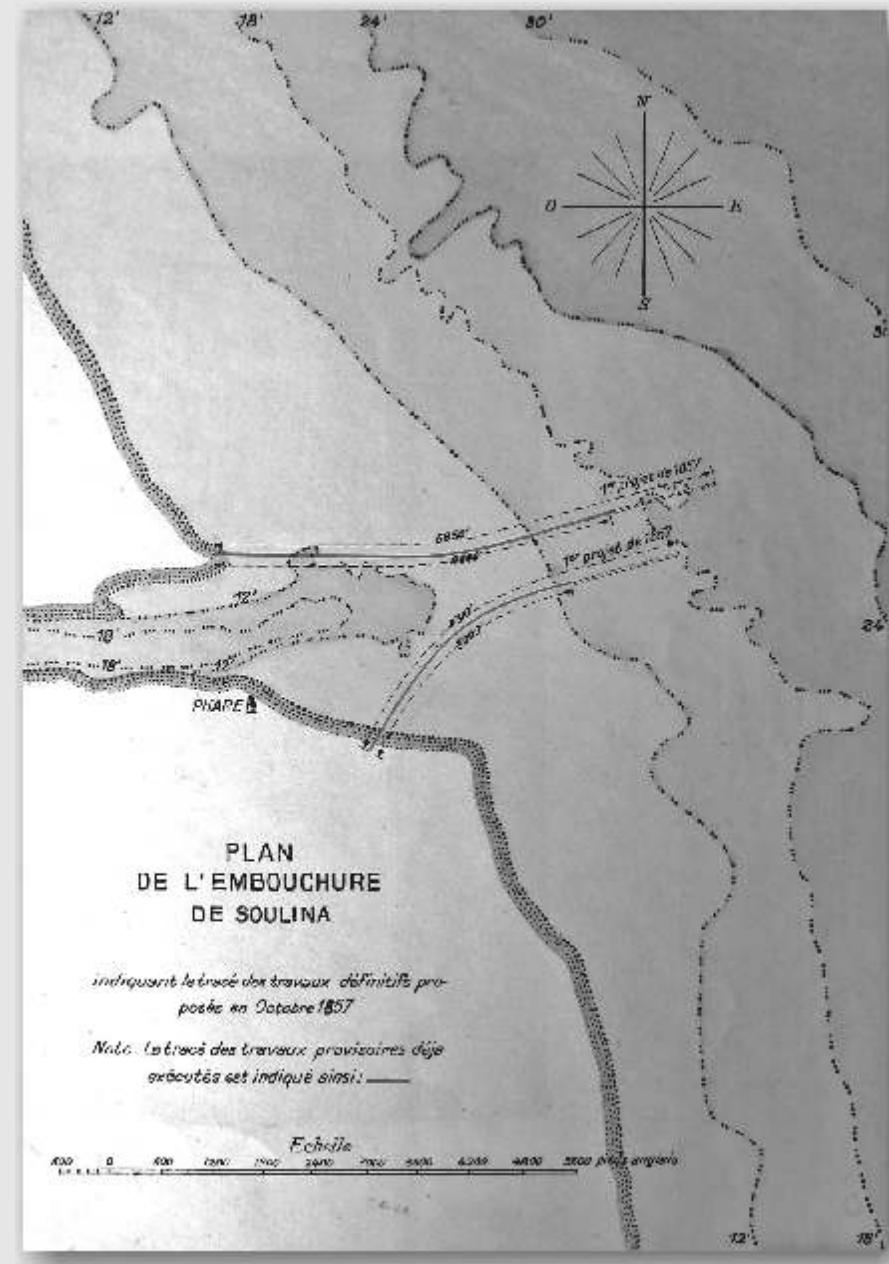
Agenda secretă a CED constă într-un compromis al Marilor Puteri de a realiza un for cu mandat european cu rol strategic de a neutraliza zona politică respectivă în vederea dezvoltării legăturilor comerciale, sociale și politice în interesul Statelor membre din Comisiune.

Scopul declarat al CED, conform Tratatului de la Paris, era asigurarea funcționalității prin lucrări tehnice de dragare a gurii fluviului de aluviuni, săparea canalului Sulina pentru dezvoltarea comerțului transeuropean și maritim prin Marea Neagră. Articolul 17 al acestui for internațional stabilea:

1. Să elaboreze regulamentele de Navigație și Poliție Fluvială;
2. Să dispară piedicile de orice natură ar fi, care se opun încă aplicării Tratatului de la Viena;
3. Va ordona și va face să se execute lucrările necesare pe întregul parcurs al Dunării;
4. Va supraveghea, după dizolvarea Comisiunii Europene a Dunării, la menținerea navigabilității a Gurilor Dunării și pe porțiunea mării care-l învecinează.

În urma formării prin unire a Italiei (1860 - 1861) delegatul Sardiniei este denumit în documentele Comisiunii ca delegat al Italiei.

În protocolul ședinței din 27 aprilie 1868 delegatul Prusiei figurează în documente ca reprezentant al Confederației Germane de Nord.



Planul gurii canalului Sulina



Farul de pe digul de nord



Farul Comisiunii Europene a Dunării

La 30 aprilie 1872, colonelul Stokes, delegatul Marii Britanii este înlocuit după 14 ani de post în CED cu colonelul Gordon. Pe 12 martie același an, baronul de d'Offenberg, delegatul Rusiei este numit în misiune extraordinară în Statele Unite ale Americii de Nord, locul fiindu-i luat de Zenoviev.

Războiul ruso-româno-turc (1877-1878) produce schimbări esențiale în configurația europeană. România se formează ca Stat, Dobrogea este realipită României.

Între 1-13 iulie 1878, la Berlin se semnează noul Tratat rectificându-se Tratatele de la Paris și Londra. Noul document consemnează faptul că Insula Șerpilor este acum a României – art. 56 notifică că CED să se înțeleagă acum cu cel în drept de care aparține pentru întreținere și folosință acesteia de către CED ca exponent internațional. Farul este identificat la latitudine 45. 16" 17' și 30. 14" 23' cu lumină albă cu perioada de rotire la 30 de secunde, observabil la 18 mile.

Prima ședință a CED – lui, după tratatul de la Berlin, din care făcea parte acum și România, s-a ținut la 5 noiembrie 1878. Delegații permanenți au fost: Germania - Dr. Arendt, Austro-Ungaria - baron de Haan, Franța - Herbette, Marea Britanie - colonel Siborne, Italia - cavalier Simonetti, Rusia - A Romanenco, Turcia - Constantin Effendi Et.Carateodory, România - G Reșcanu. Pe Dunăre patrulau nave militare puse la dispoziție de Statele membre CED.

Din acest moment CED îi sunt conferite imunități speciale, iar Sulina se bucură de toate acestea, sunt înălțate pavilioanele CED ce-i conferă statutul de extrateritorialitate, neutralitate pe timp de pace și război și privilegii fiscale. Sulina devine port Stat, neutru, fără armată, sub umbrela Comisiunii.

CED i-au fost conferite noi atribuții legislative, judecătoarești, administrative, imunitate și privilegii:

- elaborarea regulamentului de navigație și poliție fluvială de la gurile Dunării la Porțile de Fier (1073Km);
- judecarea în primă instanță a contravențiilor săvârșite pe Dunăre, judecarea apelului împotriva acestor hotărâri, fără drept de recurs

(judecatoresc);

- stabilirea și perceperea taxelor de la navele în trecere pe Dunăre pentru acoperirea cheltuielilor de amenajare și întreținere a fluviului, asigurarea condițiilor de navigație între porturile dunărene și Marea Neagră prin noul Canal Sulina.

Comisiunea este în plin avânt, navele cresc în dimensiune și tonaj, sunt propulsate de forța aburului. Comisiunea își îndeplinește misiunea de For cu mandat internațional, functionând pe baza unui Tratat cu finanțare internațională.

Comisiunea nu rămâne insensibilă la problemele orașului Sulina și face opere de caritate contribuind la ridicarea orașului pe care-l făcuse Stat, cu statut de neutralitate pe timp de pace și război. Onoarea Comisiunii se regăsește în operele de caritate, sunt construite spitale, școli, drumuri etc.

Motorul istoriei funcționează perpetuu și în Europa, iar se aud zăngănitul armelor. Primul Război Mondial reduce avântul CED-lui dar relațiile dintre membrii comisiei nu se deteriorează, fiecare țară membră, deși beligerantă, își achită obligațiunile, lucrările continuând nestingherite. Poate este un secret pe care nu l-am descoperit dar presupunem că relația de stat fusese înlocuită de relația interprofesională de respect și prietenie clădită în anii de întâlniri.

Componența Comisiunii în anul 1930 era formată din: C. Contescu – Romania, sir J. Baldwin – Anglia, C. Rosetti – Italia, La Porte – Franța, F. Rey secretar, E. Bonachi – Romania, T. B. Wildman – Anglia, C. D. Dolfini – Italia, M. G. Mouille – Franța. Director fiind belgianul Joules Chysels. Apoi linia Păcii dă avânt oamenilor să coopereze, să lupte pentru mai bine. CED se revigorează dar nu pentru mult timp, echilibrul de forțe în Europa se schimbă.

Romania, sub presiuni externe, încearcă să ia măsuri care să producă schimbări în statutul CED prin impunerea unor noi reglementări în navigație. Are loc Aranjamentul de la Sinaia din 9 august 1938, în ziua de 18 august 1938, acest aranjament a fost semnat doar de Franța și Anglia, Italia scuzându-se de neparticipare considerându-se exclusă.



Farul de pe digul de sud



Insula Şerpilor

Aranjamentul relativ face ca CED-ul să își piardă autoritatea, încetându-și exercitarea prerogativelor sale. Poziția Angliei și Franței este una de acceptare, fără reacție, a noii situații. Portul Sulina și rada pierd caracterul internațional trecând sub autoritatea României. CED rămâne totuși un organ de supraveghere și control ce garantează libertatea navegației. Există în Acordul semnat articolul 23 care precizează că acesta intra în vigoare după trei luni de la semnarea procesului verbal a țărilor componente, semnatare și al celor care ar dori să mai adere. Italia reia demersurile de aderare la începutul anului 1939. Este admisă reintrarea Germaniei în CED, iar Ministrul Afacerilor Straîne al României Grigore Gafencu anunță public eventualitatea admiterii a încă două state Grecia și Polonia. La 27 martie 1939 are loc o Sesiune extraordinară pentru stabilirea modalităților de transfer a serviciilor Comisiunii Europene a Dunării, către Statul Român.

La 16 mai 1939 CED își începează activitatea. Ceremonia s-a desfășurat la Sulina în fața palatului Comisiunii Europene. În port se aflau două distrugătoare, participanții au urcat la bordul vaporului Regele Carol al II-lea. La ora 8 s-a procedat la ridicarea pavilionului României și al Comisiunii Europene a Dunării. Înălțarea pavilionului s-a anunțat printr-o lovitură de tun trasă simultan cu ultima bătaie de clopot. La bord se aflau oficialități române Ministrul Afacerilor Straîne - Grigore Gafencu, General Paul Teodorescu - Ministrul Aerului și Marinei, Președintele Comisiunii Europene a Dunării, Doctor Martius, Douglas Keane, Paul Norad, Publio Landucci - delegații Germaniei, Angliei, Franței și Italiei în CED. Domnul Prat Soutzo, Ministrul Spaniei la București, Consulii generali Baur (Germania), Macrae (Anglia), Nandi (Italia) și Ernest Rossi (România)... Au luat parte 60 de ziariști străini și români. S-a procedat apoi la schimbarea pavilionului vaselor Comisiunii Europene și la catargele din fața Palatului Comisiunii Europene a Dunării. Începerea coborârii pavilionului Comisiunii a fost semnată printr-o lovitură de tun de pe distrugătorul Regina Maria. În timpul salutului, muzica marinei a intonat imnurile naționale ale țărilor participante la Comisiunea Europeană a Dunării în ordinea următoare: Germania, Franța, Marea Britanie și Italia. În timp ce se cântau aceste imnuri, navele coborau

pavilioanele CED-ului. După intonarea imnului național italian muzica a început să cânte imnul Regal Român, salutat cu lovitură de tun. Concomitent, pavilionul României a fost ridicat la toate navele Comisiunii Europene a Dunării.

La orele 13 a avut loc la bordul vaporului Regele Carol II un dejun la care au luat parte reprezentanții, oficialității și ai Comisiunii Europene a Dunării.

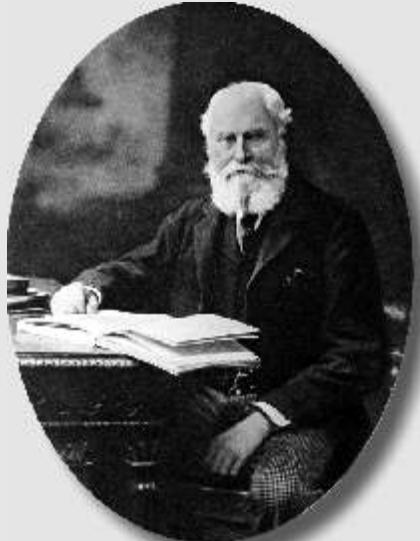
În luna mai 1939, Statul Român promise un mandat pe care îl exercita prin Direcția Dunării Maritime, special creată, sub controlul tehnic și juridic al CED, rămasă, în continuare numai cu atribuții de for internațional în interesul liberei navegații a tuturor pavilioanelor.

În anul 1939 Regele României face vizite de documentare în Anglia și Germania, încercând să obțină susținere. La 23 august, același an, este semnat protocolul secret Ribentrop – Molotov. Tratat al caror efecte sunt valabile în continuare. Începe al doilea război mondial, Sulina și gurile Dunării devin teatru de operațiuni militare.

Sulina este bombardată de aliați la 25 august 1945 și parte importantă 60% din patrimoniul cultural al orașului este distrus. Peste Europa de Est se asează linia impusă de politica învingătorilor. CED devine subiect "imperialist" și este interzisă a fi discutat, comentat sau publicat în presă până la Revoluția Română.

Și iată că Sulina, cu susținerea celor mai prestigioase instituții din România reamintește Europei exemplul uitat al Parteneriatului de Colaborare, Respect și Pace, unde înțelepciunea a biruit timp de 83 de ani orgolile – la Km 0 al Fluviului Dunărea.

Dorim să evocăm un moment al istoriei Europene, Sulina sărbătorește cu mândrie și respect 150 de ani de la înființarea Comisiunii Europene a Dunării, a ceea ce a reprezentat Comisiunea Europeană a Dunării în conștiința Europeană și a României.



SIR CHARLES HARTLEY,
INGINERUL-ŞEF AL COMISIEI EUROPENE A DUNĂRII ÎNTRE 1856 ŞI 1872,
INGINER CONSULTANT ÎNTRE 1872 ŞI 1907.



KARL KÜHL
INGINERUL-ŞEF AL COMISIEI EUROPENE A DUNĂRII ÎNTRE 1872 ŞI 1907,
INGINER CONSULTANT ÎNTRE 1808 ŞI 1919.

Sir Charles Augustus Hartley (1825 - 1915)

Inginerul-suf al Comisiunii Europene (1856 - 1907) Membru de onoare strain al Academiei Romane, primește Marea Cruce a Coroanei Romaniei, al doilea ordin al Stelei Romaniei, Medalia de aur a Romaniei Bene Meriti, al patrulea ordin al Medjidiei, Medalia Albert de aur din partea Societății Regale a Artelor, Medaliiile Telford, Watt și George, premiile Telford și Manby, premiul Crampton din partea Institutului de Inginerie Civilă.

Lucrari publicate în SUA, Canada, Navigație în Europa, Istoria lucrărilor de inginerie ale Canalului Suez.

Capitan în Crimeea în cotelul anglo-turc (1855 - 1856). Schizează planurile pentru modernizarea portului Odesa, este premiat de Imperiul Rusiei cu marele premiu de 8000 de ruble de argint. Este numit de Președintele SUA, membru al Consiliului Inginerilor pentru regularizarea fluviului Mississippi (1875). Membru al Congresului de la Paris stabilit pentru a decide asupra celei mai bune rute pentru un canal de-a lungul istmului Panama (1879). Regularizează Dunărea, Gangele. Nominalizat de către Guvernul Britanic drept membru al Comisiei Tehnice Internationale a Canalului Suez (1884).

Consultant în diferite perioade ale Guvernelor: Romaniei, Indiei, Egiptului, Austriei, Rusiei, Bulgariei.

Contribuie la modernizarea porturilor comerciale Constanța, Burgas, Varna, Trieste și Odesa.

Montează reperul 0 al fluviului Dunărea la Sulina și reperul 0 de nivel pentru Marea Neagră în corpul farului din Sulina.

Prin lucrările publicate este supranumit Parintele Dunării.

Sulina pentru Sir Charles Augustus Hartley a fost a doua Patrie, locul de studiu și studii hidrotehnice și hidrologice.



Medalie aniversară 46 ani



Medalie aniversară 50 ani



Medalie C.E.D.
- Curaj și devotament -



Medalie aniversară 75 ani



Medalie aniversară 150 ani
AFDJ Galați 2006



Moneda aniversară 150 ani
Banca Națională a României



Plachetă aniversară 125 ani



Plachetă aniversară 125 ani



Plachetă aniversară 125 ani



Verso plachetă aniversară 125 ani



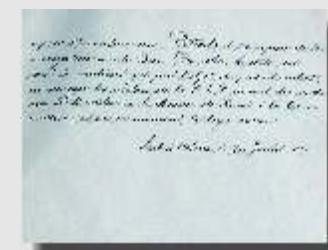
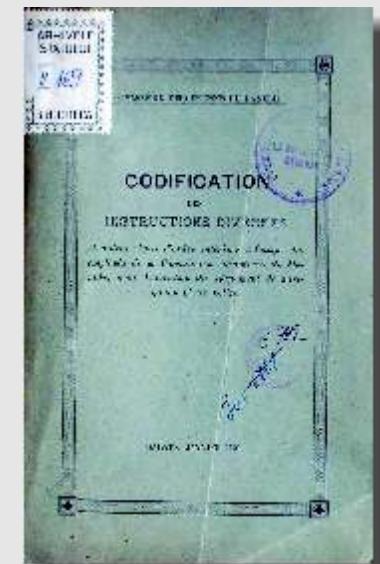
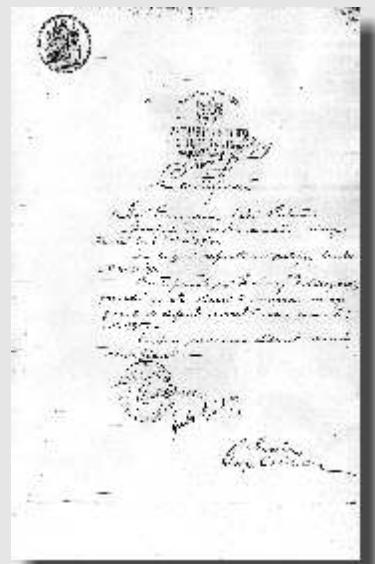
Plachetă aniversară 125 ani



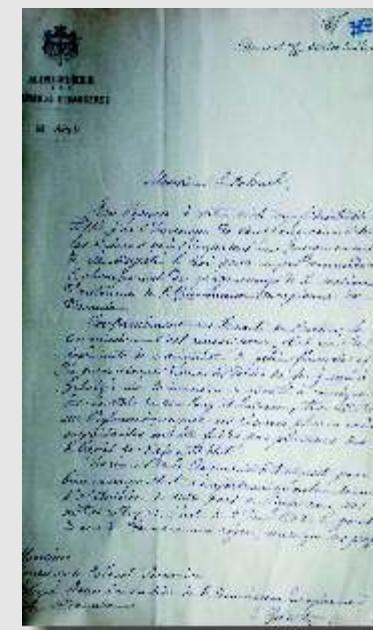
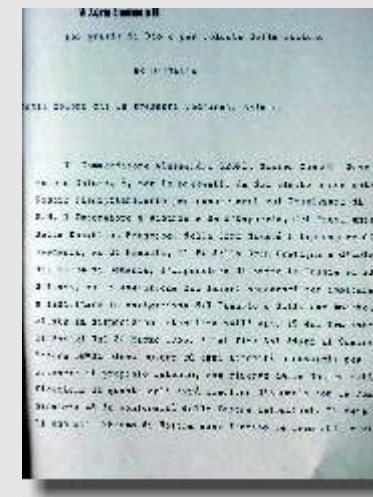
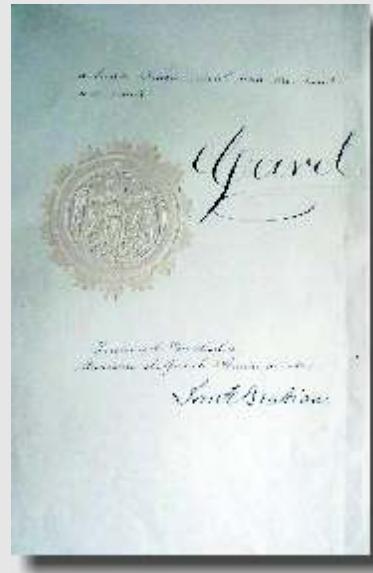
Plachetă aniversară 125 ani



Plachetă aniversară 125 ani



Documente de arhivă din perioada Comisiunii Europene a Dunării

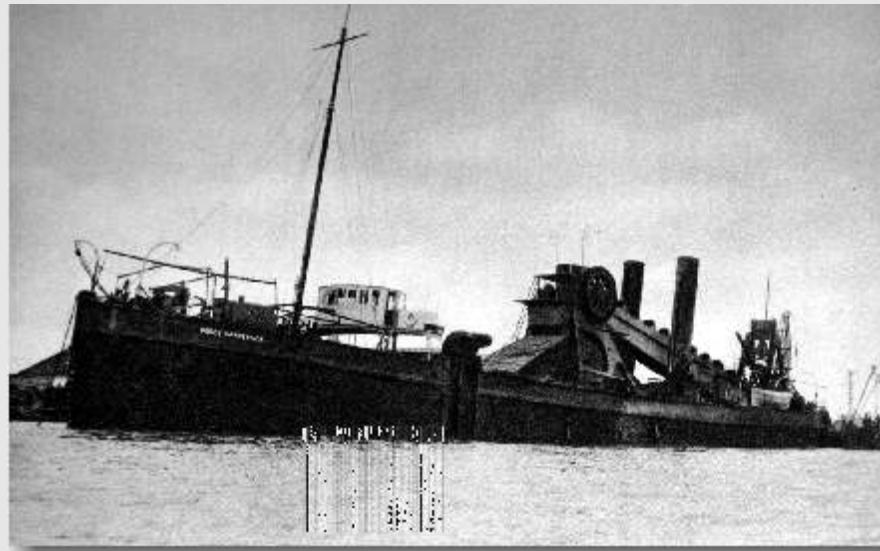


Documente de arhivă din perioada Comisiunii Europene a Dunării



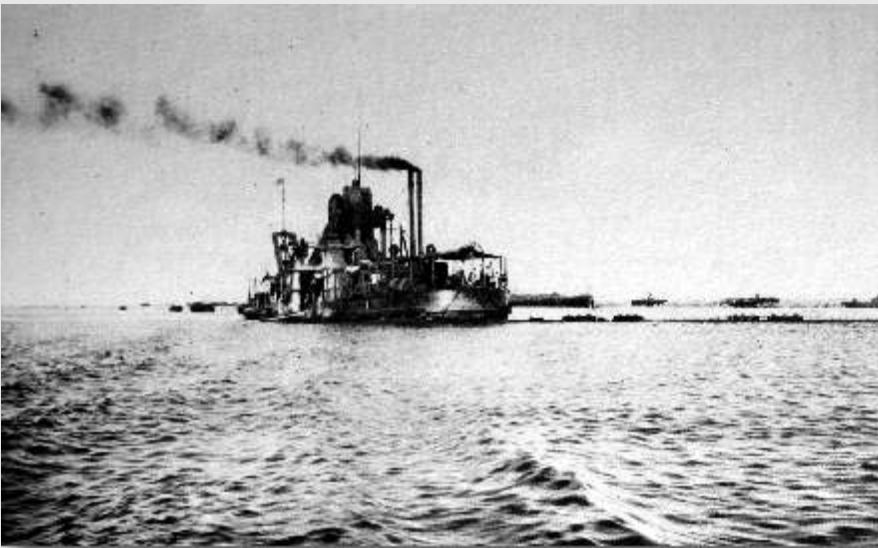
Draga cu cupe **Sulina**

(Construită în 1923, 950 CP, lung. 67 m, lățime 12,80 m, pescaj 5,33 m, tonaj brut 1.164,75 t, capacitate 420 mc., viteza 8 noduri)



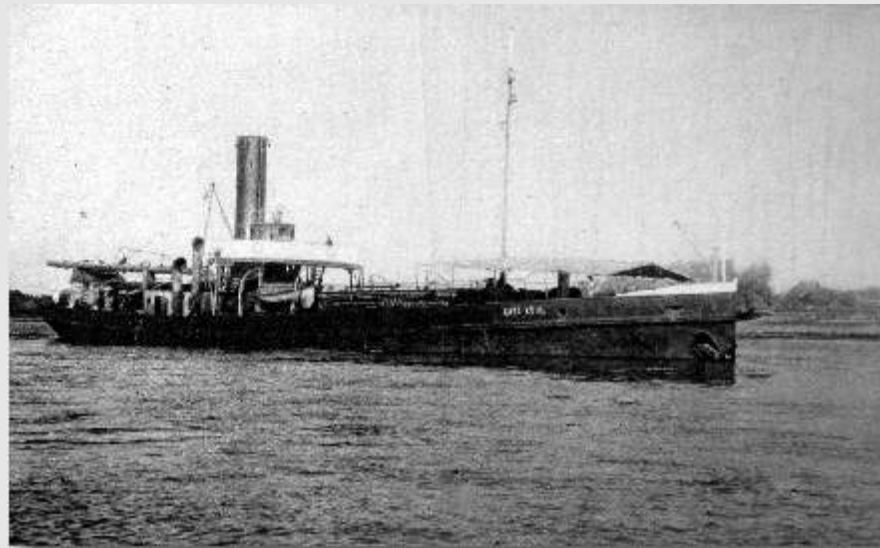
Draga cu cupe **Percy-Sanderson**

(Construită în 1894, 1.250 CP, lung. 67,05 m, lățime 12,19 m, pescaj 5,23 m, tonaj brut 1.168 t, capacitate 600 mc., viteza 8 noduri)



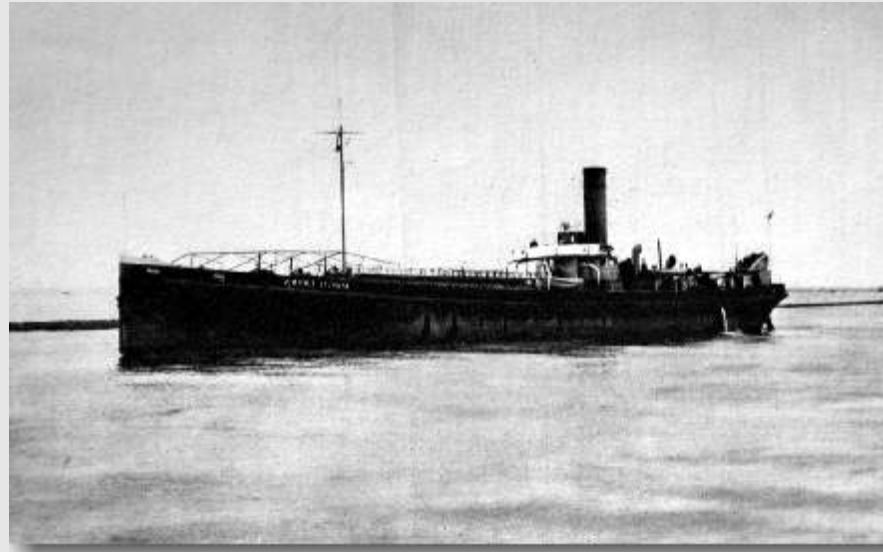
Draga cu cupe **Sir-Charles-Hartley**

(Construită în 1891, 250 CP, lung. 37,79 m, lățime 8,53 m, pescaj 3,95 m, tonaj brut 313,57 t)



Draga absorbant-refulantă **Karl-Kühl**

(Construită în 1912, 1.000 CP, lung. 57 m, lățime 10,51 m, pescaj 4,50 m, tonaj brut 749,66 t, capacitate 420 mc., viteza 9 noduri)



Draga absorbant-refulantă Dimitrie-Sturdza
(Construită în 1908, 1.200 CP, lung. 67,05 m, lățime 12,50 m, pescaj 5,60 m,
tonaj brut 1.300 t, capacitate 750 mc.)



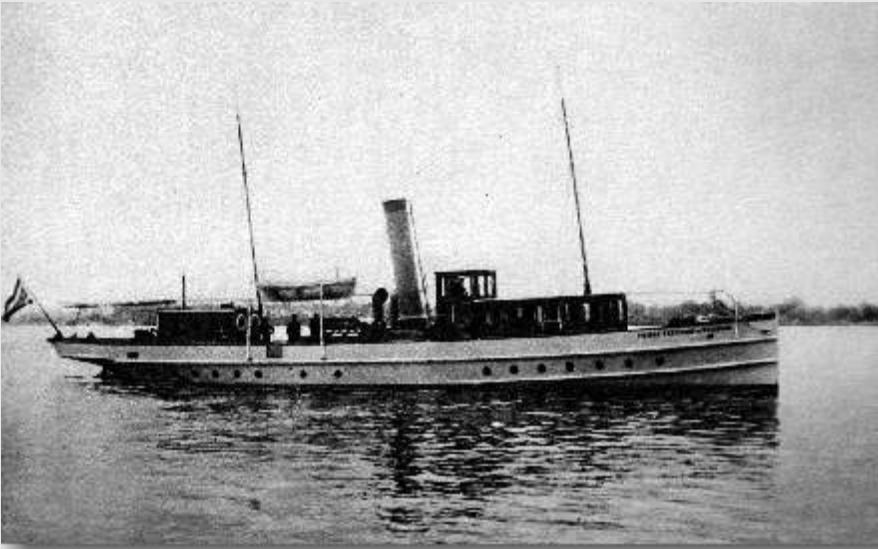
Nava hidrografică Concordia
(Construită în 1924, 340 CP, lung. 31,50 m, lățime 7,30 m, pescaj 3,50 m,
tonaj brut 250,99 t, viteza 9,6 noduri)



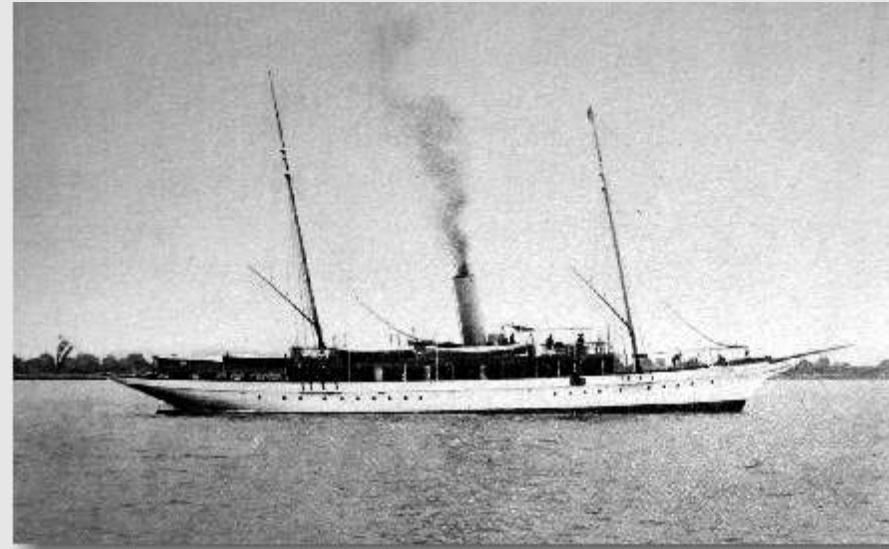
Draga cu cupe Percy-Sanderson
(Construită în 1894, 1.250 CP, lung. 67,05 m, lățime 12,19 m, pescaj 5,23 m,
tonaj brut 1.168,69 t, viteza 8 noduri)



Remorcherul Ismail
(Construit în 1919, 500 CP, lung. 28,80 m, lățime 6,40 m, pescaj 2,60 m,
tonaj brut 145,02 t, viteza 10 noduri)



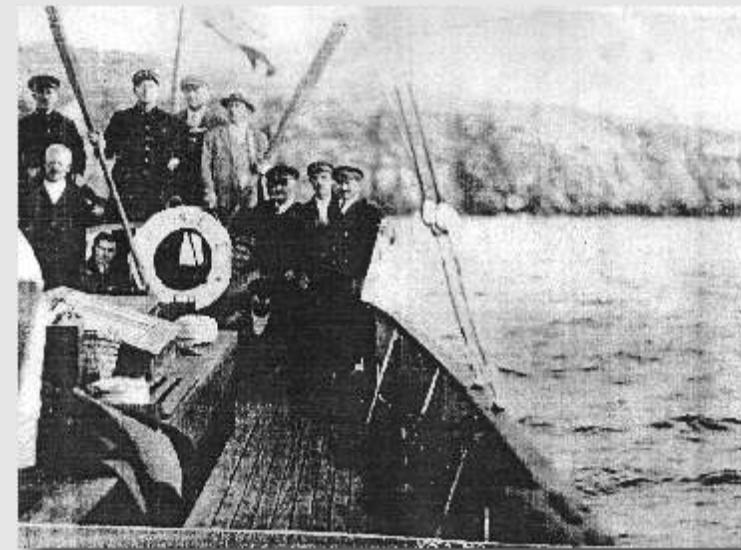
Vasul de inspecție a navegației **Prince-Ferdinand-de-Roumanie**
(Construit în 1897, 300 CP, lung. 29,87 m, lățime 4,90 m, pescaj 2,95 m,
tonaj brut 102,64 t, viteza 12 noduri)



Vasul de inspecție al Comisiunii Europene a Dunării **Carol-Primus**
(Construit în 1903, 300 CP, lung. 45,16 m, lățime 7,16 m, pescaj 4,09 m,
tonaj brut 274,90 t, viteza 11,5 noduri)



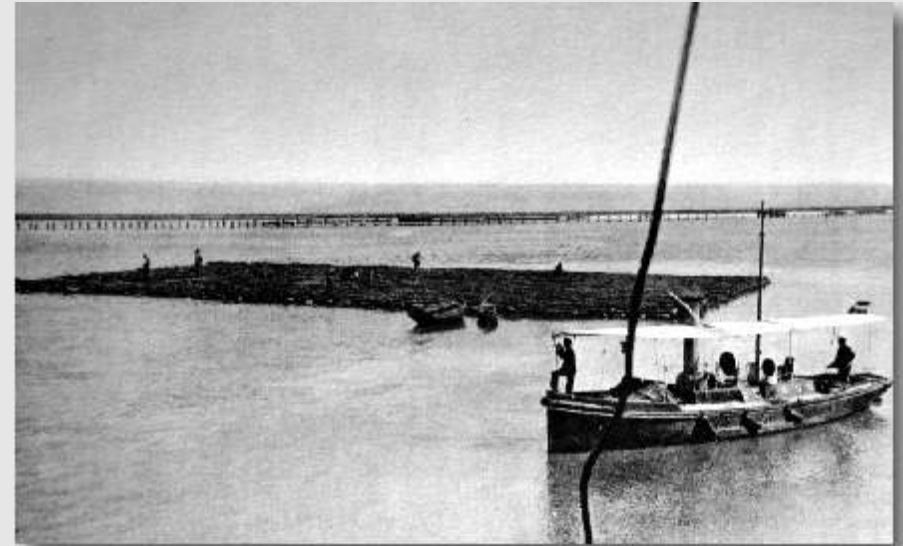
Barca de salvare a Comisiunii Europene a Dunării



Nava Rândunica efectuând schimbul personalului pe insula Șerpilor,
aflată în administrare internațională - C.E.D.



Prelungirea digurilor cu saltele de fascine lansate prin plutire și legare cu sărmă (1921 - 1930)



Transportul fascinelor și, apoi, scufundarea lor prin încărcarea cu piatră



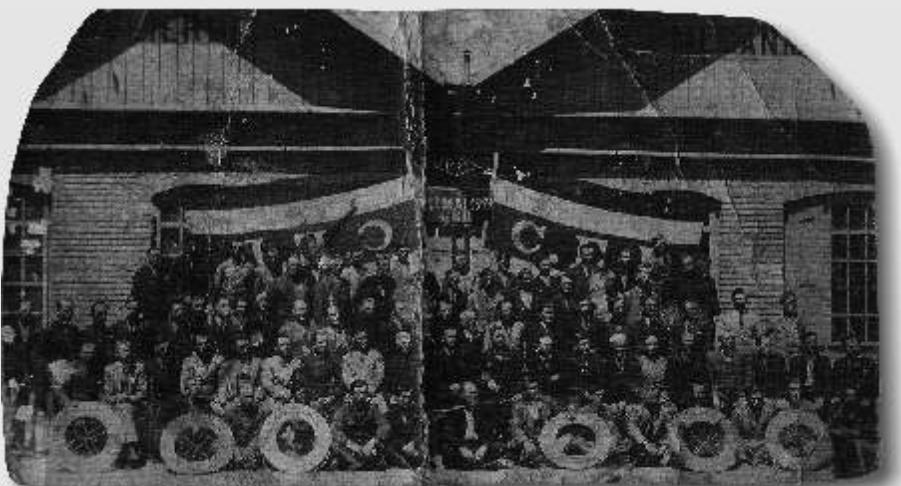
Atelierele Comisiunii Europene a Dunării



Baterea piloților cu soneta cu aburi echipată cu berbec de 500 - 1.000 kg



Cafeneaua Europolis



Sindicatul Comisiunii Europene a Dunării

Sulina si fenomenul Europolis

Orașul Sulina este cel mai estic loc din România, este înconjurat de Delta Dunării și este singurul oraș port situat la confluența Dunării cu Marea Neagră, pe coordonatele: longitudine 29.41'24" latitudine 45.09'36".

Istoria și destinul acestui mic oraș a fost legată de vărsarea unui fluviu într-o mare. Pe bancurile de nisip din Gura Mării Negre la Sulina și-au găsit sfârșitul aruncate de furtună trimere grecești, galere romane, caravele, clipere și falnice corăbii cu multe catarge.

Sulina - Selina - Soline - Sunne prin poziției ei ca port fluvio - maritim din timpuri imemorabile, a preluat și purtat amprenta colonizatorilor ca port grecesc, fenician, genovez, al Principatelor române, turcesc, rusesc și prin voința marilor puteri devine port internațional, iar mai tarziu atinge statutul de Port Stat conferit de Comisiunea Europeană a Dunării, beneficiind de extraterritorialitate, neutralitate pe timp de pace și război, privilegii fiscale.

Sulina este orașul european care a purtat neoficial numele de Europolis, datorită structurii eterogene a comunităților și spiritului de toleranță etnică, fenomen bazat pe respect, luciditate, într-o atmosferă de pluriculturalism, unic în Europa acelor timpuri, fapt consemnat în lucrări, rapoarte ale diplomaților, comandanților și călătorilor temerari.

Aflăm din scriserile timpului de pirați și răufăcători, dar descoperim în aceste scrisori de ceva inexplicabil. Portul plin de sute de corăbii cu steaguri și flamuri la catarge din toată floarea biruitorilor de valuri și furtuni ale imperilor. și în acest mozaic de nații și religii în viața unui mic port corăbierii au băut în birturi, cot la cot, în fum de pipă marinarească zile și săptămâni, așteptând să se facă marea bună să poată ridica pânzele și să plece din nou la drum.

La întretăiere de imperii murise orgoliul nației, s-au legat prietenii cum numai marinarii le știau a le aprecia și respecta, pentru că drumurile lor se întretaie în alte porturi, în alte birturi, în miroslul același fum cu povestiri și strigăte de bucurie, în limba lor, la un chef cu rom.

Populația orașului oscila de la 5.000 de locuitori la 15.000 - 20.000 locuitori în funcție de operațiunile comerciale navale, creșterea sau descreșterea populației locale fiind influențată și de cât de mare era bogăția anului agricol prin producția de grâu. În port se încărcau bunuri de care multe țări aveau nevoie sare, grâu, cherestea...

Corăbierii și mai tarziu navigatorii din epoca aburului de pe caraboațe ce rămâneau în port la ernatic pentru reparații, se debarcau și lucrau în poștele de docheri formate spontan pe criterii de nație să-și dubleze veniturile.

Portul atragea, ca un magnet, docheri de pretutindeni care câștigau de trei ori mai mult decât în orice alt port, datorită privilegiilor fiscale, unii își agoniseau banii și se repatriau, alții se căsătoreau și devineau localnici, alții se pierdeau în aburii alcoolului și erau culeși de o corabie cu echipajul incomplet, pierzându-se pe cale de ape.

Aflăm dintr-o statistică descoperită într-o scrisoare din arhiva Comisiunii că Sulina devine micul oraș european în care, la sfârșitul secolului al XIX-lea, la o populație de aproximativ 5.000 de locuitori, existau 27 de naționalități: greci- 2056, români- 803, armeni- 444, turci- 268, evrei-173, ruși-594, austro-ungari-211, albanezi-117, tătari-22, bulgari-35, germani-49, danezi-6, italieni-45, englezi-24, francez-11, găgăuzi-5, muntenegreni-22, polonezi-17, lipoveni cu popă-7, indieni-4, senegalezi-10, etiopieni-5, algerieni-8.

Limba vorbită de comunitate în Sulina era limba greacă, oficială - franceză, urmată de limba română, rusa, italiană, turca, viața orașului fiind de fapt mai mult viața unui port prins în jocul intereselor marilor puteri.

Educația era asigurată de două școli grecești, două românești, o școală germană, o școală italiană, un gimnaziu, o școală de artă pentru fete cu predare în limba franceză, una evreiască și un institut englez de marină.

Si națiile s-au adunat fiecare cu credința lor și aşa au construit, cu banii lor, după nevoi, câte un locaș sfânt pentru cinstirea Creatorului, astfel că procesul confesional era asigurat de zece biserici diferite: anglicană, un



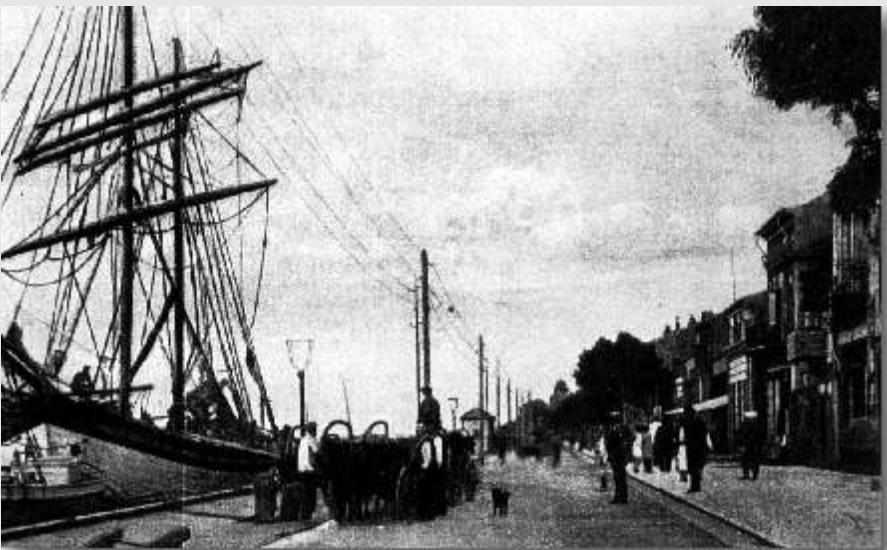
Banchetul sfîntirii drapelului sindicatului din port



Uniunea Meseriașilor



Activitate portuară



Activitate portuară - str. Carol I

templu evreiesc, o geamie turcească, biserici ortodoxe – greacă, armenească, două biserici românești, biserică rusească, lipovenească, biserică catolică.

Și cei veniți din patru zări și-au găsit adăpost în credința care i-a ajutat să-și păstreze obiceiurile și i-a rânduit în morminte, după religia fiecărui în cele cinci cimitire existente și astăzi, căci oamenii se nasc, trăiesc și mor în Sulina la fel ca oriunde în lume, indiferent de nație, numai atunci când a voit destinul. Cimitirul Sulina este declarat monument istoric de categoria A – de interes național, unic în România, este reprezentat de un complex de cimitire: ortodox, catolic, musulman, evreiesc, protestant.

Între Sulina și Galați există o linie telegrafică din 1857 și din 1903 o linie telefonică.

În anul 1882 sir Hartley aduce din Statele Unite ale Americii de Nord primul generator electric cu care iluminează interiorul palatului Comisiunii, grădinile și cheul, ca din 1903 de beneficiile electricității să aibă parte și locitorii urbei fiind primul loc iluminat electric din România.

În Sulina funcționau în acea perioadă numeroase agenții consulare cu viceconsuli, ale Angliei - Norvegiei, Austriei, Italiei, Olandei, Danemarcei, Turciei, Rusiei, Greciei și Belgiei.

Existau curse regulate de vapor la Tulcea și Galați și o dată pe săptămână se făcea și o cursă de Istanbul de unde se făcea aprovizionarea cu verdețuri proaspete pe timp de iarnă și coloniale.

Sulina era un oraș deschis, cosmopolit cu 1.200 de case, 70 de mici întreprinderi ce oferă reparații la nave, ancore, alimente, vele și parâme, 154 de prăvălii de lume bună și băcăni de rând, cabarete cu săli de biliard, case de comerț și navigație, bănci, cazinou de pariuri pe plajă, unde, în miez de noapte se schimbau averi cu acte doveditoare că fusese câștigate sau pierdute la ruletă, o uzină electrică, o uzină de apă, un drum modern în lungime de 5 mile, un teatru de 300 locuri, câteva hoteluri și, ca în orice port, case rău famate.

Viața portului merge înainte asemenei morii ce macină fără scăpare

timpul, învârte lumea în fel și chip și se răsfață, casele se construiesc lipite una de celalătă din lipsă de spațiu, cu forme ce trădau naționalitatea proprietarului, cu multe cârciumi și cafenele grecești cu muzică, zarvă, jocuri de table și veselie, cu magazine evreiești de unde puteai cumpăra orice-ți doreai. Era o lume agitată cu viața trăită în iz cosmopolit de oameni cu statut de cetăteni pașnici ai lumii și nu ai unei țări anume, care și respectau tradițiile și cultura lor națională și care făceau din respectul pentru celălalt un scop sacru.

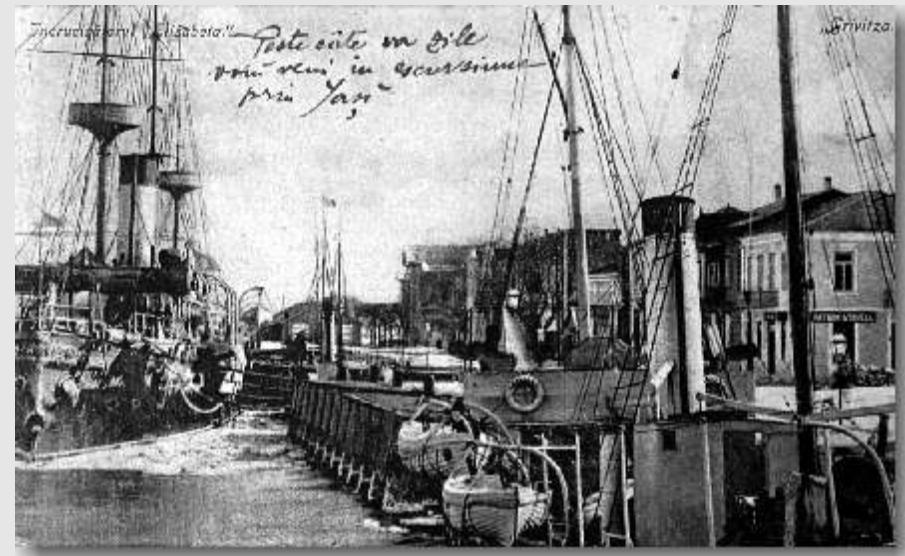
Constatăm că era un orașel aristocrat cu înalți funcționari ce activau în consulatele străine, înalți funcționari din CED, ingineri, demnitari ai statului și intelectuali de ținută, funcționari de bănci, comandanți de nave, piloti de Dunăre și bară, patroni de șlepuri și negustori de case comerciale, slujitori ai credințelor. Urmau marea echipă a meseriașilor CED, mecanici de bord și reparații, topitorie, marangozi, docheri, tâmplari. În oraș erau și navetistii navelor de patrulare militare care se amestecau printre localnici și noii debarcați.

Regina Olandei finanțea în anul 1897 construcția unei uzine de apă potabilă.

Tipografiile locale scoțeau o serie de ziară: "Gazeta Sulinei", "Analele Sulinei", "Delta Sulinei", "Curierul Sulinei", în paginile acestor ziară se găseau articole editate și în limba greacă, franceză, italiană etc.

Cu sprijinul CED, la Sulina s-au construit două spitale dotate cu instalații moderne de spitalizare, care asigurau consultații și spitalizare pentru personalul CED, dar și pentru populația orașului și marinarii aflați în tranzit. Personalul muncitor din atelierele CED, beneficia de servicii sanitare gratuite.

Doctorului în medicină Emil Enghelhart, cu doctorat obținut la Strasbourg, face serioase cercetări pe care le comunică scris unor colegi cu recomandarea ca prietenii lor foarte obosiți să fie trimiși la Sulina. Enghelhart descoperă cu un magnetograf că în subsolul Sulinei sunt straturi de minerale care produc serioase modificări câmpului magnetic. El consemnează într-un registru numele celor veniți la tratament de



Activitate portuară (în stânga crucișătorul Elisabeta)



Activitate portuară



Activitate portuară - Intrarea în Dunăre



Bricul Mircea

"refacere prin decompresare magnetică". Concluzia notată de renumitul Doctor era că toți pacienții dormeau foarte mult, plecau refăcuți, mulți revenind la băi pe plaja Sulinei în vara următoare.

Agenții ale companiilor de navegatie care funcționau în Sulina: Serviciul Maritim Român – S.M.R., care avea și un vas de salvare; Deutsch Levante Linie – D.L.L.(Germania); Societatea "Lloyd Austria"(Austria); Societatea "Florio et Rubatino" (Italia); Linia Johnston (Anglia); Linia Westcott (Belgia); Compania "Messageries Maritimes"(Franța); Compania "Egeo"(Grecia).

Cel puțin de două ori pe lună avea loc un eveniment mondene organizat de consulațe de ziua unei țări, consulii și personalul Comisiunii împreună cu comandanții de nave petreceau la hotelul Camberi sau la cazinoul de pe plaja mării, printre ei deghizați în oameni de afaceri erau spioni marilor puteri, se făceau și desfăceau înțelegeri, se vindeau secrete economice și politice, reale și imaginare încheugându-se prietenii ce influențau ascuns mersul unei lumi. Secretele bune se cumpărau mai ușor la Sulina și cu prima navă duse la Istanbul să fie revândute pe bani mulți.

Ca în toate porturile din lume și aici se practica contrabanda și pirateria, arme aduse pe Dunăre ascunse printre alte mărfuri erau încărcate la protecția întunericului în caiuce de mare și luau drumul Odesei. Cei prinși fac temniță în Tulcea între doi și cinci ani, închisorile erau pline de pirați și jefuitori de corăbii, contrabandisti adusi din Sulina.

Prințul Constantin Moruzi – subprefect de Sulina, construiește un teatru de 300 de locuri cu două loje, placat pe exterior cu scândură, pe scena teatrului au concertat numeroase trupe române și străine. Populația Sulinei era poliglotă vorbind mai multe limbi învățate din mers. Copiii se jucau între ei învățând limba celuilalt, bucurându-se de darurile primite de sărbători, indiferent de religie, când își vizitau prietenii acasă.

De Sulina își leagă numele numeroase personalități culturale, sir Hartley, scriitorul Jean Bart, autorul romanului *Europolis*, marele dirijor George Georgescu, născut în Sulina, poetul Alexandru Macedonschi, scriitorul

August Hobart – amiral englez beligerant în flota turcă cu numele de Hobart Pasa, scriitorul Constantin Moruzi și alții.

Teatrul Sulinei a fost distrus într-o noapte prin incendiere drept multumire de un grup de revoluționari ce găsise înțelegere și găzduire în acest oraș, s-au repatriat într-o noapte fugind cu un caiuc în patria de unde fugise, la sfârșitul primului război mondial.

După primul război mondial Sulina intră într-o perioadă de stagnare și decădere, cauza fiind și criza economică premergătoare celui de-al doilea război mondial.

Orășelul discret de la Gura Mării a servit și la repatrierea evreilor înaintea declanșării celui de-al doilea război mondial și chiar în perioada respectivă, evreii se îmbarcau pe nave bulgărești care nu erau torpilate de submarinele rusești și plecau spre Istanbul.

Aceasta mică localitate este încărcată de greutatea istoriei, are și astăzi un aspect specific și pitoresc dat de arhitectura diversă și variată, atât cât a mai ramas, ca o bogătie a creativității arhitecturale a secolului al XVII-lea și al XIX-lea.

Începe al doilea război și, ca un făcut, orașul este iertat de distrugeri mare parte de timp. Dintr-o eroare este bombardat la 25 august 1944 de aliați, deoarece drapelele albe de armistițiu erau prea mici nu au fost observate, rezultatul fiind de sute de victime și 65-70 % din patrimoniu distrus.

După război, gloria și strălucirea de altă dată a Sulinei apune.

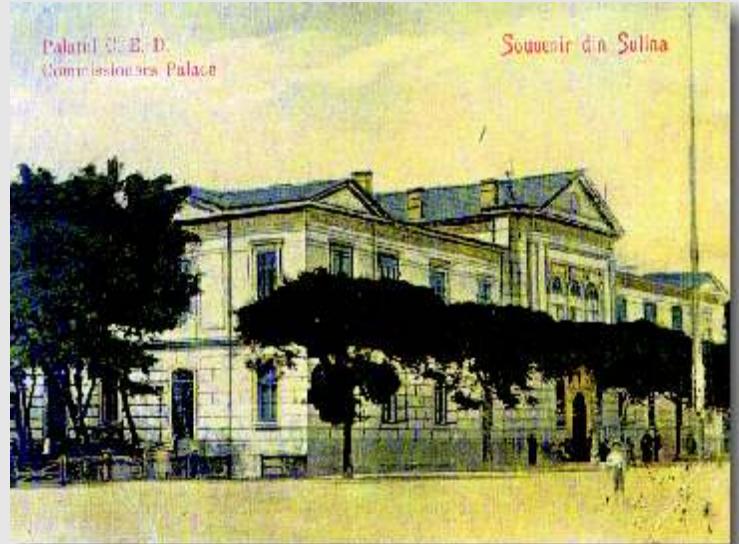
Și iată că astăzi micul oraș și-a amintit cu recunoștință de istoria încărcată de semnificație și unicitate și de marea obligație să sărbătorescă – Aniversarea a 150 de ani de la înființarea CED - ului, instituția care i-a adus atâtă prestigiu și glorie. Comunitatea și invitații au sărbătorit cu fast acest eveniment pentru că avem dreptul să susținem, cu modestia de rigoare că, conceptul Europei Unite și de acceptare etnică între comunități și state, s-a plămădit spontan și, în mod natural, și în Sulina acelor timpuri. Avem datoria să facem cunoscut, aducând în conștiința Europeană aportul fiecărei țări la ce s-a petrecut în Europolisul acelor timpuri.



Activitate portuară



Nave aflate în carantină



Palatul Comisiunii Europene a Dunării



Vedere a orașului Sulina



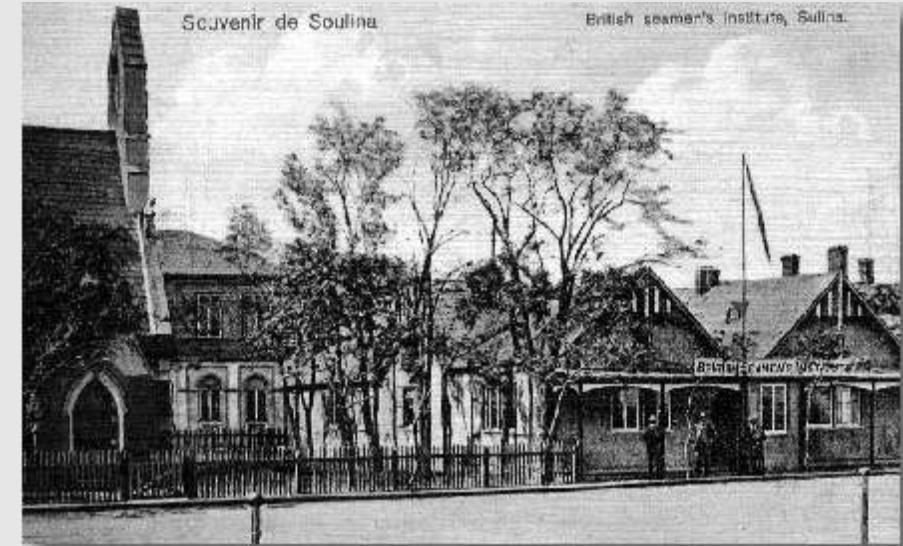
Activitate portuară



Subprefectura, Primăria, Judecătoria și Percepția fiscală



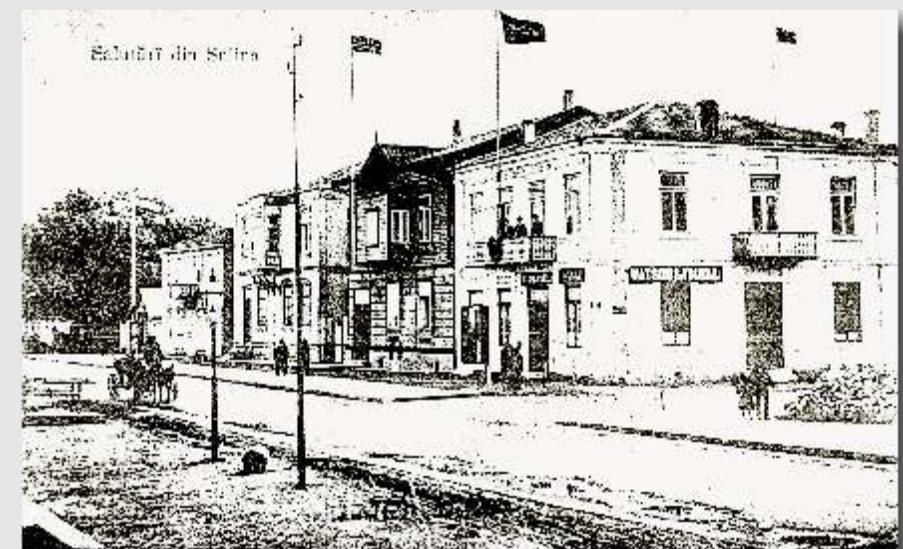
Consulatul Belgiei



Institutul Englez de Marină



Consulatul Elen



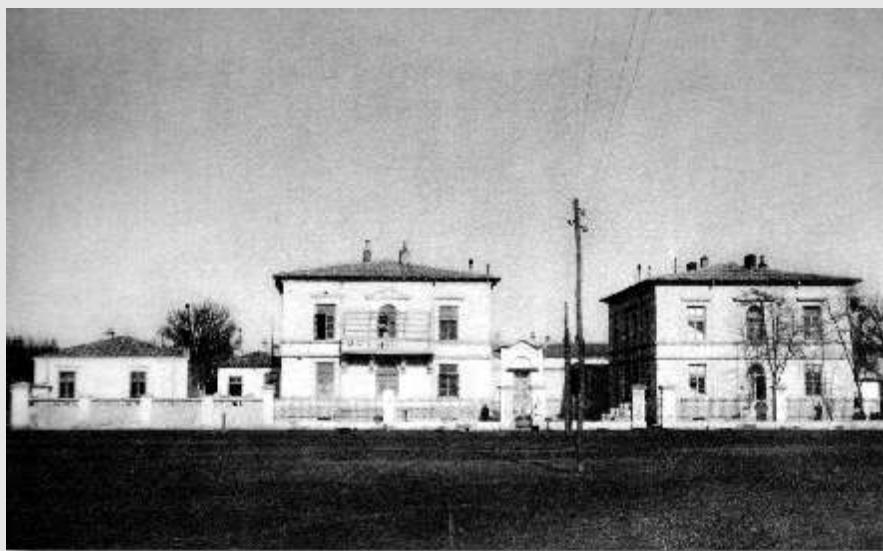
Consulatul Englez și al Regatului Norvegiei



Hotelul Camberi



Strada Elizabeta



Spitalul Comisiunii Europene a Dunării



Dispensarul sanitar al Sulinei



Biserica Anglicană



Biserica Elenă



Biserica Catolică



Biserica Armenească



Geamia



Biserica Ortodoxă



Biserica Lipovenească



Mormânt căpitan englez



Mormânt polițist turc



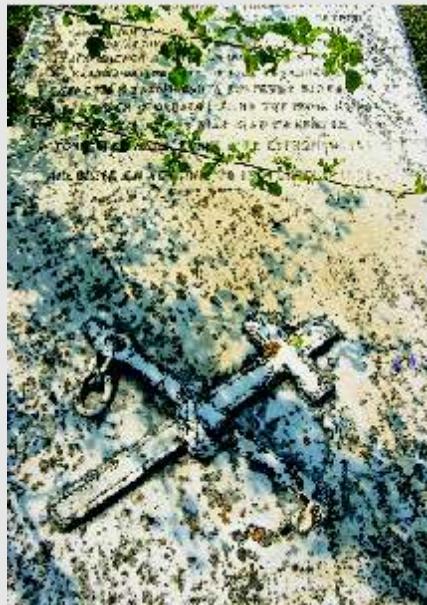
Mormânt evreiesc



Mormânt grecesc



Mormânt pirat



Simbolistică navigație și credință



Simbolistică profesională



Simbol marinăresc



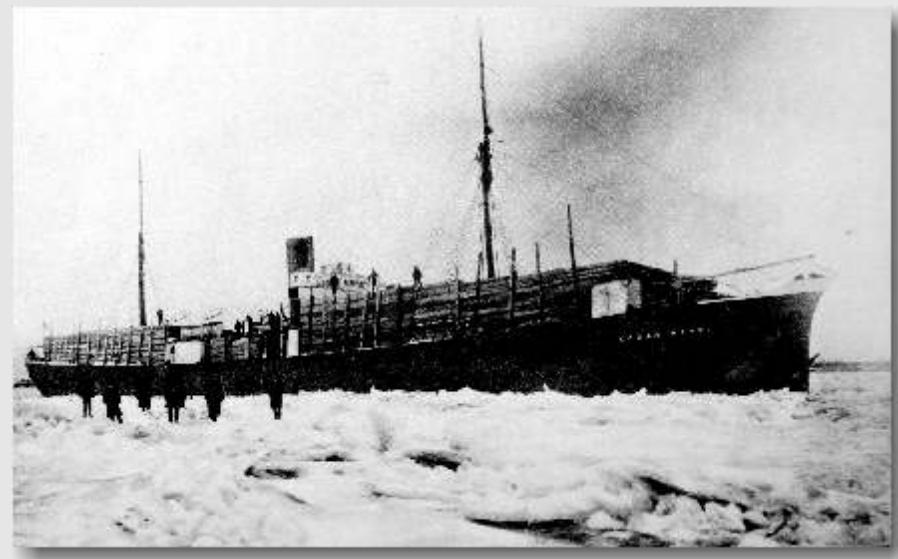
Bufetul băilor de pe malul mării



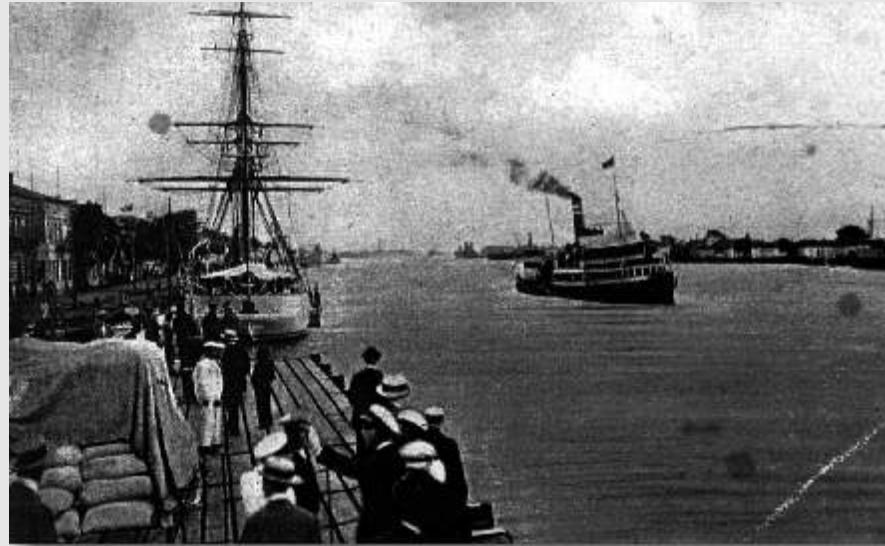
Portul Sulina iarna (1928 - 1929)



Profesori și elevi ai Școlii Elene



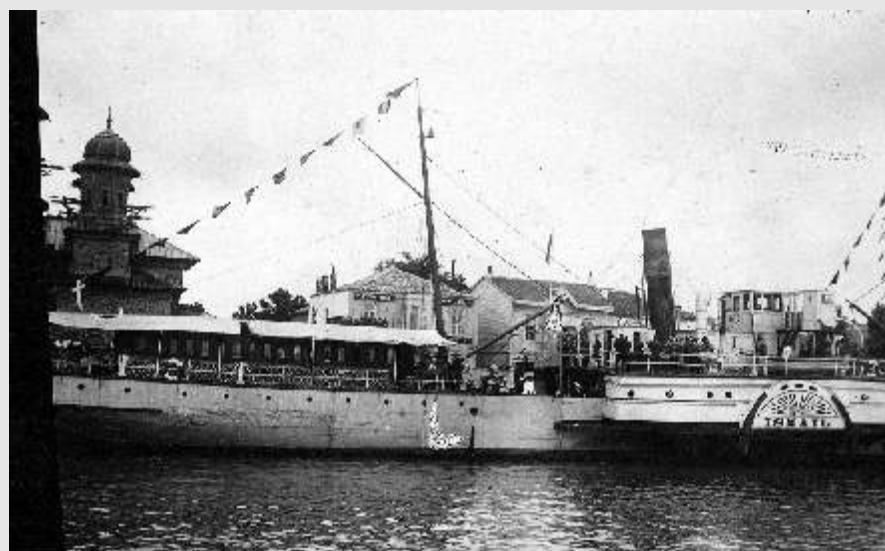
Navă blocată în gheăță pe Dunăre



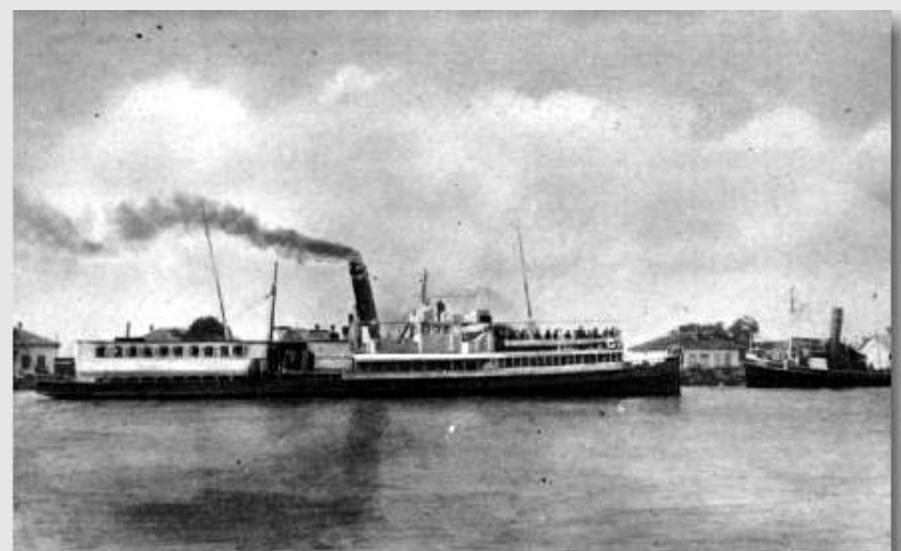
Sosirea vaporului de pasageri



Debarcarea pasagerilor - sezonul băilor



Nava de pasageri "Ismail"



Nava de pasageri "Domnul Tudor"



Plaja de la Sulina



Plaja de la Sulina



Plaja de la Sulina



Plaja de la Sulina



Răsărit de soare pe plaja de la Sulina



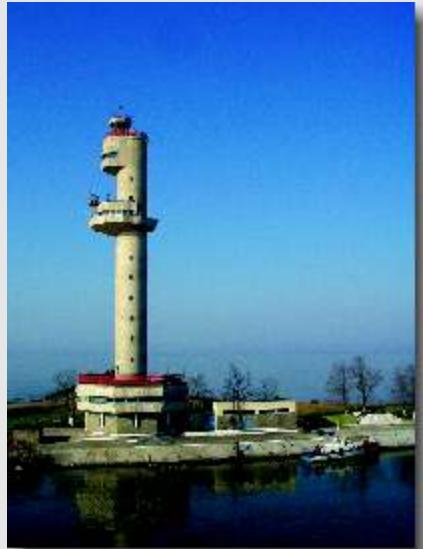
Plaja de la Sulina



Plaja de la Sulina



Plaja de la Sulina



Noul far de la vărsarea Dunării în Marea Neagră



Ieșirea pilotinei la bară



Întoarcerea pilotinei în port



Intrarea unei nave comerciale pe canal



Navă de croazieră maritimă pe Dunăre, la Sulina



Navă de coazieră fluvială plecând din Sulina



Velier pe Dunăre, la Sulina



Bricul Mircea pe Dunăre, la Sulina



Navă la cheu



Pasager în port



Vedere parțială a cheului



Navă comercială în tranzit, în Sulina



Nave comerciale intrate pe Dunăre



Remorcher salvare în port



Navă comercială la cheu, în Sulina



Răsărit de lună și navă în operare



Peisaj de iarnă - Sulina



Sosirea navei de pasageri



Feribot pe Dunăre



Navă de croazieră maritimă în aşteptarea schimbului de turişti
cu nava de croazieră fluvială



Întrecere nautică



Ambarcațiuni mici pe Dunăre



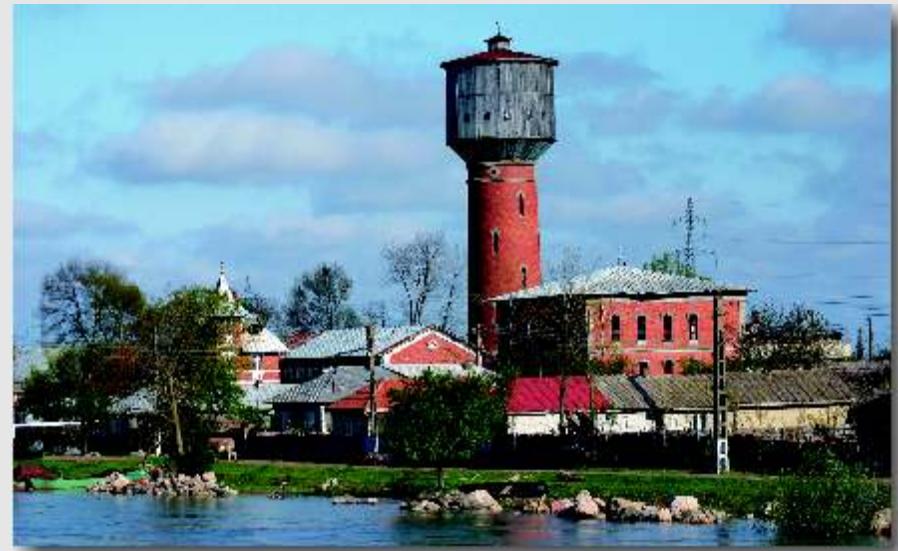
Pasager pe Dunăre



Catamaran Navrom Delta efectuând cursa zilnică



Farul C.E.D., astăzi muzeu



Uzina de apă



Biserica Ortodoxă



Vedere parțială oraș



Palatul C.E.D. - astăzi clădire administrativă a Administrației Fluviale a Dunării de Jos



Răsărit de soare cețos



Parcul din Sulina



Placă comemorativă a dirijorului George Georgescu



Fotografie de grup a participanților la simpozionul aniversar
150 de ani de la înființarea Comisiunii Europene a Dunării



Aspecte din timpul lucrărilor



Aspecte din timpul lucrărilor



Aspecte din timpul lucrărilor



Eveniment local - Festivalul Minorităților dedicat aniversării a 150 de ani de la înființarea Comisiunii Europene a Dunării



Eveniment local - Festivalul Minorităților dedicat aniversării a 150 de ani de la înființarea Comisiunii Europene a Dunării



Eveniment local - Festivalul Minorităților dedicat aniversării a 150 de ani de la înființarea Comisiunii Europene a Dunării



Eveniment local - Festivalul Minorităților dedicat aniversării a 150 de ani de la înființarea Comisiunii Europene a Dunării



Eveniment local - Festivalul Minorităților dedicat aniversării a 150 de ani de la înființarea Comisiunii Europene a Dunării



Eveniment local - Festivalul Minorităților dedicat aniversării a 150 de ani de la înființarea Comisiunii Europene a Dunării



Eveniment local - Festivalul Minorităților dedicat aniversării a 150 de ani de la înființarea Comisiunii Europene a Dunării



Eveniment local - Festivalul Minorităților dedicat aniversării a 150 de ani de la înființarea Comisiunii Europene a Dunării



Sărbătorirea la nivel local în fața Palatului C.E.D. a 150 de ani de la înființarea
Comisiunii Europene a Dunării



Sărbătorirea la nivel local în fața Palatului C.E.D. a 150 de ani de la înființarea
Comisiunii Europene a Dunării



Sărbătorirea la nivel local în fața Palatului C.E.D. a 150 de ani de la înființarea
Comisiunii Europene a Dunării



Spectatori la sărbătorirea evenimentului



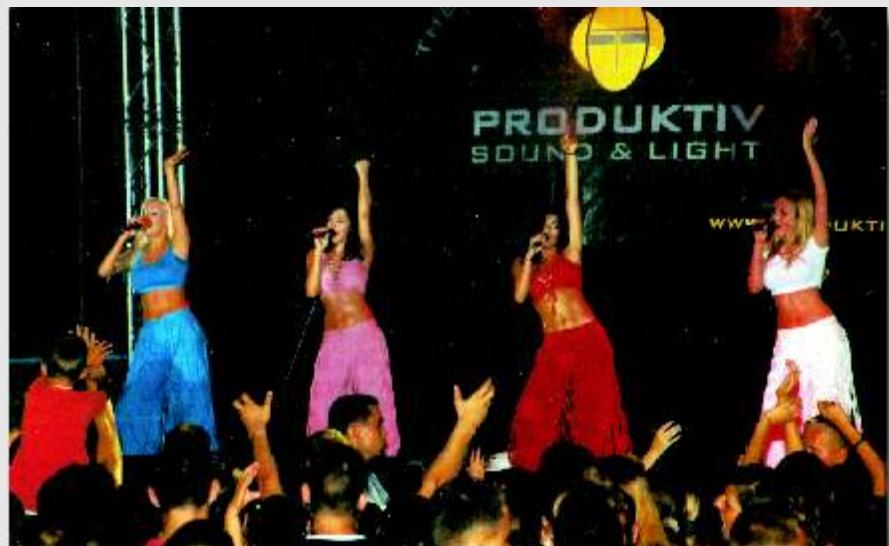
Sărbătorirea la nivel local în fața Palatului C.E.D. a 150 de ani de la înființarea
Comisiunii Europene a Dunării



A patra zi de festival



Formația Amadeus



Formația ASIA



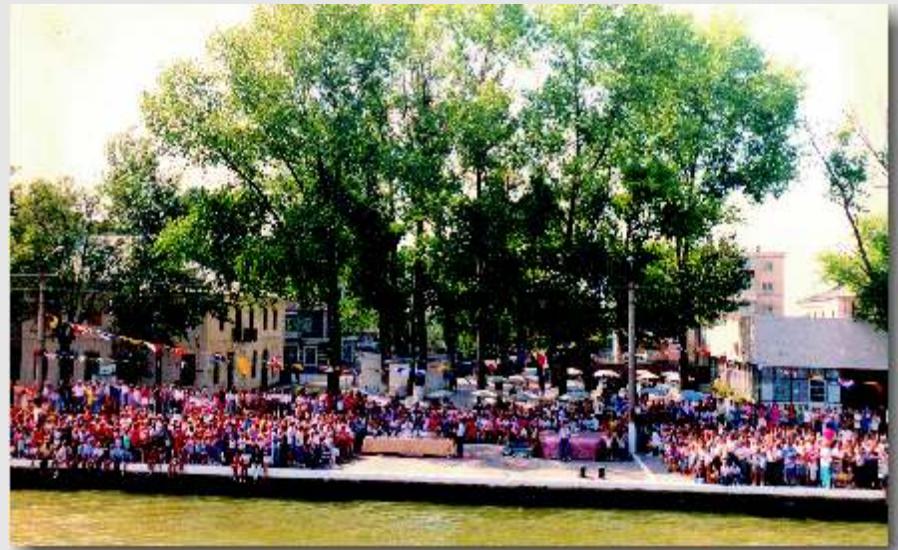
Demonstrație aviatică în Sulina în cinstea aniversării
150 de ani de la înființarea Comisiunii Europene a Dunării



Demonstrație aviatică în Sulina



Demonstrație aviatică în Sulina



Localnici și turiști asistând la demonstrație aviatică



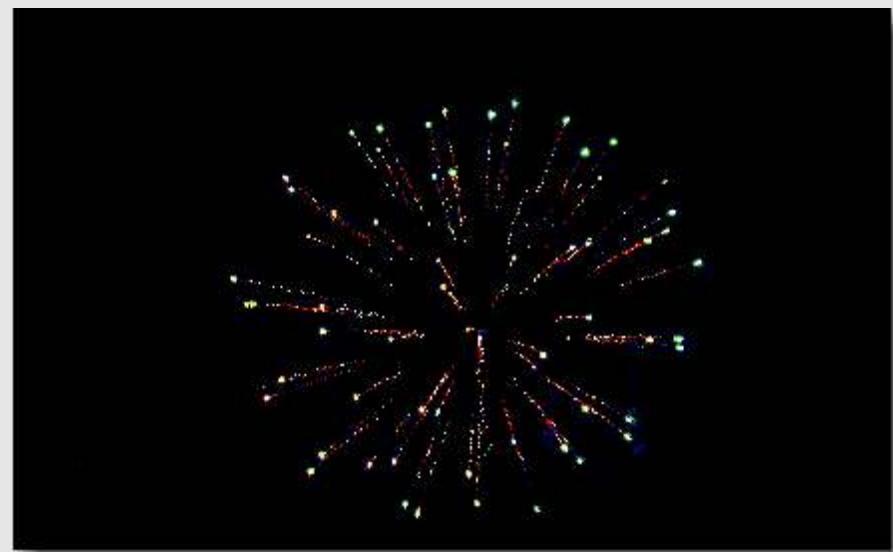
Ziua Marinei - Sosirea Zeului Neptun



Ziua Marinei



Ziua Marinei



Seri de feerie

Cu ocazia vizitei în Delta Dunării a regretatului academician și cercetător francez Jaques Yves Cousteau din anul 1991, acesta a avut o întâlnire cu comunitatea locală din Sulina unde a declarat: Delta Dunării reprezintă o rezervă strategică pentru știință și pentru turismul european și fiecare din noi are obligația morală să apere și să protejeze această bogătie oferită de natura omului.

Delta Dunării

În drumul spre Marea Neagră, fluviul european Dunărea și-a creat o Delta reprezentată de o rețea hidrografică naturală, formată din trei brațe Chilia, Sulina și Sfântu Gheorghe.

Delta Dunării este a treia ca mărime în Europa, după delta Volgăi și a 21-a pe glob.

Delta Dunării este zona geografică europeană aparținând României și Ucrainei cu terenuri aflate permanent sub ape, cu suprafețe de uscat și ape în care există elemente și formațiuni geografice specifice.

Delta Dunării are suprafața de 5.212 Km² din care 4.423 Km² pe teritoriul României și 1.377Km² pe teritoriul Ucrainei.

Cele trei biotopuri diferite delta fluvială, delta maritimă și complex lagunar îi conferă acesteia statutul de originalitate.

În anul 1993 a fost elaborată și adoptată de Parlamentul României o lege specială privind constituirea Rezervației Biosferei Delta Dunării care îi conferă acesteia o importanță biogeografică, ecologică și estetică deosebită, cu valoare de patrimoniu național și universal.

Administrația Rezervației Deltei Dunării care gestionează problemele Deltei are sediul în orașul reședință de județ Tulcea.



Sosirea lui J.Y. Cousteau în Delta Dunării - Sulina 3 septembrie 1990



Cousteau întâmpinat de comunitate



Cousteau exprimându-se comunității locale



Sfârșit de vizită

Cartea de vizita a Rezervatiei Biosferei Delta Dunarii

Delta Dunării este mirifică și fascinantă pentru vizitator, oferă din belșug spațiu larg, bogat în peisaj, cu elemente echilibrate în care entitatea organică se află în interrelație cu celelalte elemente, atras prin inedit, originalitate, flora și fauna aparținând speciilor rare.

Este constituită din peste 25 de tipuri de ecosisteme naturale, 1.100 de specii vegetale, 1.530 de specii de insecte, 75 de specii de pești de apă dulce, 34 de specii de mamifere, 70 de specii de scoici și moluște, 16 specii de reptile, 300 de specii de păsări, 60 % din populația mondială de Cormoran mic, jumătate din populația mondială de Rață cu gât roșu, majoritatea populațiilor de Pelican comun și Pelican creț.

Speciile de plante și animale îi conferă o importanță științifică deosebită.

România a aderat la Convenția privind patrimoniul mondial, cultural și natural, adoptată la Conferința Generală a UNESCO la 16 Noiembrie 1972 (MAB - Omul și Biosfera), Delta Dunării fiind înscrisă pe lista patrimoniului mondial în Decembrie 1991 și declarată Rezervație a Biosferei.

Convenția UNESCO și Convenția Ramsar stabilesc un regim de protecție la nivel național și internațional al acestei zone geografice.

Convenția UNESCO stabilește obligativitatea tuturor statelor de a proteja bunurile naturale și culturale excepționale, care privite în mod colectiv aparțin întregii umanități și angajamentul acestora de a nu lăsa nici o masură susceptibilă de a prejudicia direct ori indirect acest patrimoniu.



Răsărit de soare din Marea Neagră



Răsărit de soare pe Dunăre



Apus de soare în Delta Dunării



Apus de soare în Delta Dunării



Nuferi



Coloniie de pelicani la cuibărit



Coloniie de pelicani



Canal cu sălcii și egrete



Nufăr alb



Nufăr galben



Zbor de pelicani



Armonie



Lebădă



Pelicani și cormorani la pescuit



Pui de lopătari



Colonie de cormorani



Vultur codalb



Broască țestoasă



Egretă și țigănuș



Reptilă



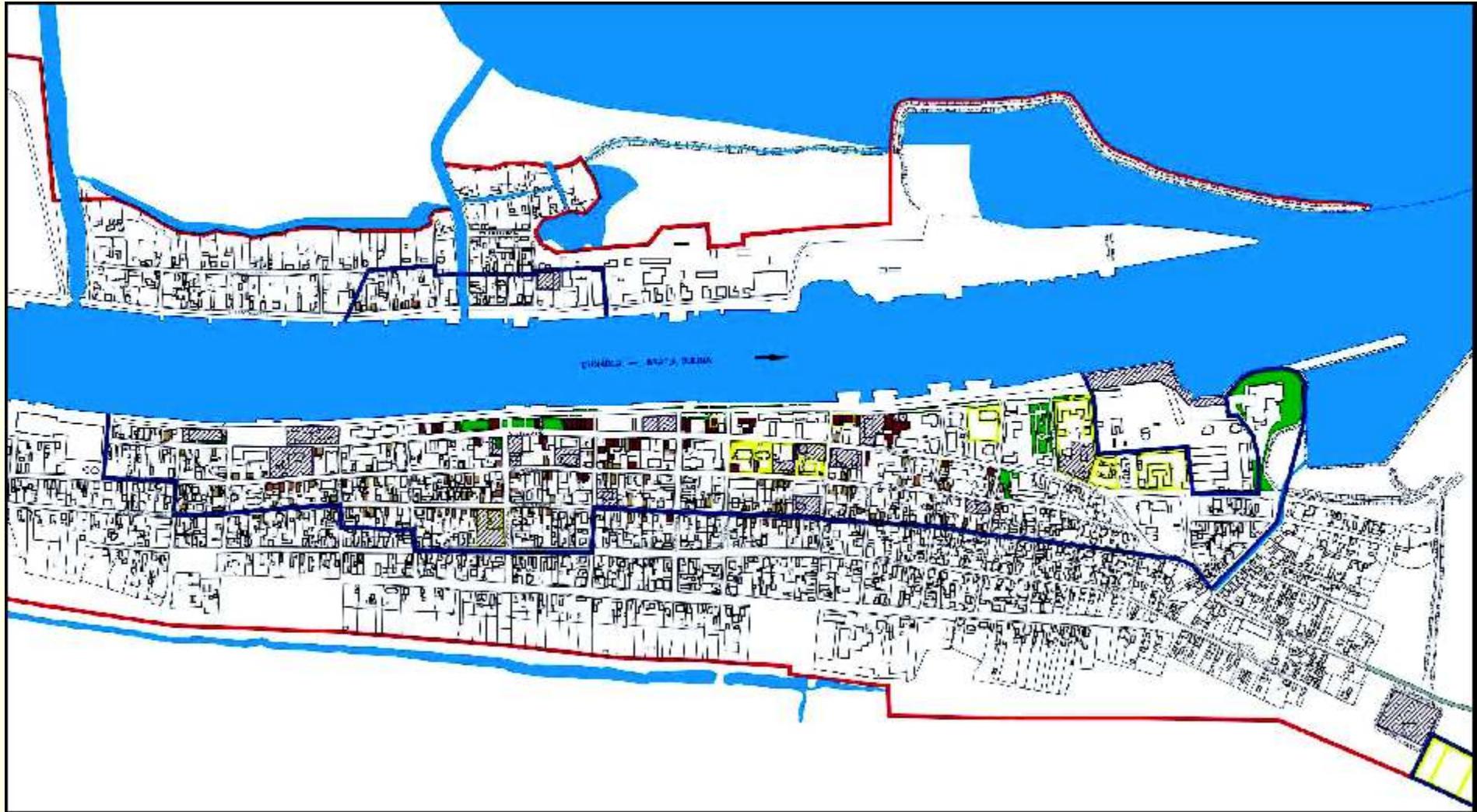
Grupul de lucru AD -HOC,

S-a întunit la Sulina în perioada 8-10 iulie 2005, pentru inițiera unui proiect privind aniversarea în anul 2006 a împlinirii a 150 de ani de la înființarea CED, eveniment de importanță majoră privind destinul european sănătății Dunărea Centrală și de Est la Km 0 – Mm 0 al fluviului Dunărea ca spațiu de comunicare și schimb de valori între popoare:

- Ahmed R'Okcun – Ambasadorul Republicii Turcia în România
- Ion Caramitru – Ex Ministrul Culturii, Director al Teatrului Național I.L.Caragiale București
- Pavel Susara – editorialist, critic de artă
- Aurel Dumitriu – Primarul Orașului Sulina
- Nicolae Răducu – aplicant principal în programul Euroart, Proiect Sulina Rescue, Președinte al Fundației "Prietenii Deltei Dunării" – Sulina

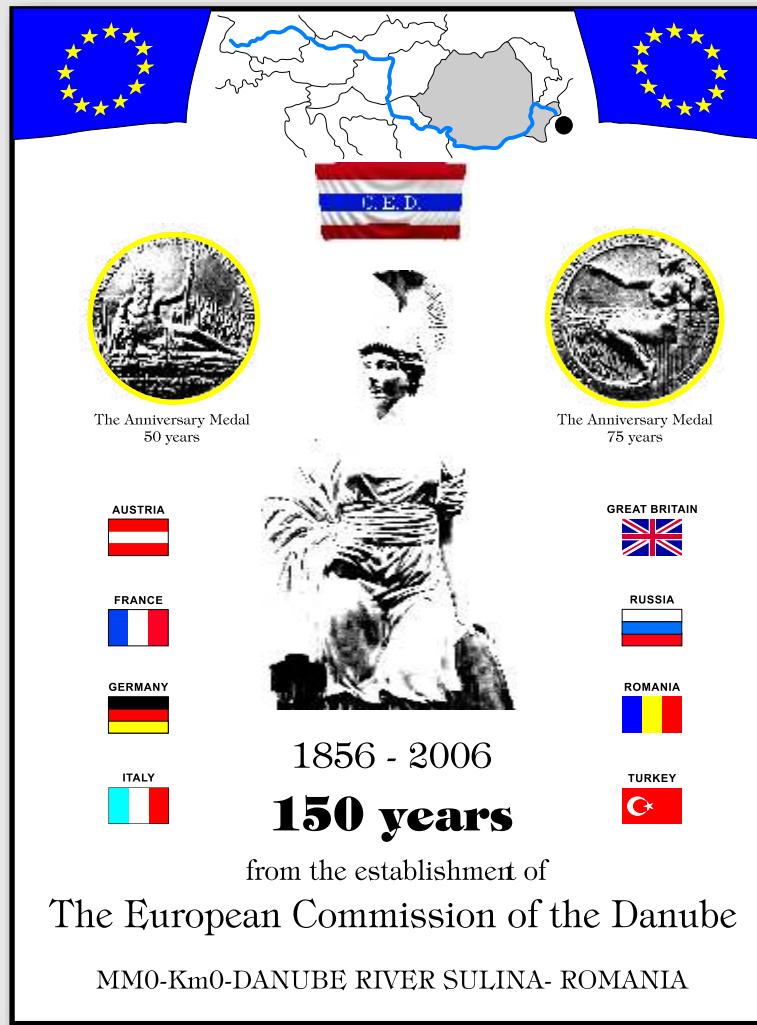
- Ministerul Culturii și Cultelor
- Dr. Cornelia Stoica
- Dr. Ana Barca
- Dr. arh. Hana Derer
- Ing. Cristina Vărzaru
- Arh. Daniela Enescu
- Consiliul Județean Tulcea
- Octavian Moțoc – Director la Direcția de Dezvoltare Regională

- Arh. Mioara Gălățeanu
- Inspectoratul pentru Cultură și Culte Tulcea
- Axenia Hogea
- Agenția Pentru Dezvoltare Regională 2 Sud – Est
- Luminița Mihailov
- Institutul Eco – Muzeale Tulcea
- Dr Florin Topoleanu



Fundația
"Prietenii Deltei Dunării"

www.delta-sulina.ro



Plachetă aniversară