

ROMANIA MARITIMĂ ȘI FLUVIALĂ



REVISTA **LIGEI NAVALE ROMÂNE** PENTRU PROPAGANDA,
ORIENTAREA ȘI APĂRAREA INTERESELEOR PE APA

Anul I No. 1

Noembrie 1931

Cuprinde articole, informații și vederi din marina națională, marinele străine, navigația maritimă, fluvială și de plăcere. Viața porturilor și viața marinarilor, hidroaviație, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, știri și fapte nautice



*„Cheia mântuirii noastre
este drumul Dandri spre
marea largă...”*

DR. COALESCUȚANU

CUPRINSUL:

<i>Primul cuvânt</i>	Liga Navală Română
<i>Evenimente din marina națională</i>	Jean Bart
<i>Navigația Comercială Maritimă</i>	C-dor C. Boerescu
<i>Navigația Dunreană</i>	C-dor Teodorescu Angelo
<i>Navigația de plăcere</i>	J. B.
<i>Porturile față de Economia Țării</i> ,	Ing. C. Mihalopol
<i>Din viața marinarilor</i>	Cabestan
<i>La gura Dunării (Literatură)</i>	Jean Bart
<i>Pescăria și Piscicultura în Marea Neagră</i>	Ciorpac

Cronica: *Să luăm aminte la ce fac alte Ligi Navale; Salvamar (Salvarea); Al XV-lea Congres Internațional de Navigație; Cum s'a înființat „Clubul Nautic Dunrean din Giurgiu; Cercetații de apă; O vișină marină.*

Recenzii. Informații. Noutăți. Poșta Ligei Navale.

Directorul Revistei: Comandor EUG. BOTEZ (Jean Bart)
Redactorul „ Comandor A. NEGULESCU (Moș Delamare)
Secretarul „ Locot. ȘTIUBEI D.

Administratorul Revistei: Comandor G. MUNTEANU

Redacția și Administrația: Sediul Ligei Navale Române Str. A. Briand 16 (Iostă Regală)
Telefon 367/98
BUCUREȘTI



PRIMUL CUVÂNT

Incă o revistă?

Oa.

Nu avea prea multe?

Nu, pestrucă ne lipsește tocmai revista care ne trebuie.

Liga Navală Română, până acum, n'a avut o publicație periodică, prin care să comunice cu toți membrii, să lubrificeze toate chestiunile maritime și fluviale, să orienteze, să lege și să strângă rădăcirile celor cari umblă pe ape, celor cari au interes pe ape și celor cari iubesc apa, atrași de magia și orizontul mării.

Au apărut și dispărut pe rând cele câteva reviste de marină, cari luptând cu greutate, făcând sacrificii, s'au putut menține câteva timp la suprafață.

Să curine a recunoaște și a prețui munca și răsună înclinațiilor noastre, cari au navigat adesea împotriva curentului, înfruntând cu bărbăție valurile și educturile din prava, pe care vremea le ridică în sus și le coboară.

Prima revistă «Marina», apărută prin anul 1897, era o foaie clandestină, socotită cu o revistă de critică autocrată.

Autoritățile superioare de pe acea vreme nu admiteau o activitate extra-militară — deși foarte patriotică — începută de un număr mic de tineri marinari, cari se lucraseră să arate în lumina adevărului nevoia ce avea statul să creeze o marină națională.

Idoliștii inițiatori erau urmăriți.

Revistă interzisă din oficiu.

O luptă atempă în serviciul unei cauze pierdute? Nu creșea.

Ecoul luptei acelor campioni — niște astăzi — a căutat preșey în opinia publică, ajungând până la cei ce defineau cheile viitorului acestui popor.

Și un mare paz înainte s'a făcut prin organizarea navigației maritime și fluviale, după care a urmat crearea escadrei de monitorare pe Dunăre.

Luptă, apostolat, jertfe, izbândă... așa erau vremurile, dar ce devotament... ce avânt tinerec...

Vremurile s'au schimbat. Autoritățile superioare au ajuns să prețuiască și să ajute chiar o activitate de largă propagandă pentru luminarea marelui public dar... entuziasmul, avântul de altă dată a scăzut. Farul idealului, care călăuzea dramul spre țărâșul dorit, abia mai lăcărește pe linia orizontului întunecat.

Prin anul 1900 apare în București «Revista Maritimă», publicație condusă de Comandamentul Marinei, având în vedere complectarea instrucției tehnice a ofițerilor, mai mult decât propagandă.

În 1913 apare pentru scurt timp în Galați «Revista Marinei», o propagandă scrisă în limba română și franceză. Tot în același an apare în Brăila o admirabilă «Revista a Porturilor și a Navigației Comerciale».

După războiu, prin 1920, apare în Brăila, pentru scurt timp, o altă «Revistă Maritimă».

Inspectoratul Marinei Măltore scoate, în 1925, la București «Buletinul Marinei», pe care îl transformă în «Revista Marinei», publicație trimestrială pentru cultura navală a ofițerilor.

În același an apare la București «Revista Bursii și a Marinei».

Nu se pot tăgădui marile fobose aduse de aceste publicații în diferite cercări, dar ele se adrează la un mic număr de specialiști, având în general un caracter tehnic și nu de popularizare.

Revista de față se adrează marelui public pentru popularizarea cunoștințelor navale. Scrisă pe înțelesul tuturor, ea va căuta să grupeze toate

ramurile de activitate românească pe apă: marina militară, comerțul, navigație de plăcere, vapoși portușilor, pescărie, literatură marină, sport nautic și turism de apă.

«România Maritimă și Fluvială», organ de propagandă a Ligii Navale Române, va fi o tribună liberă, deschisă celor care vor să-și spună cuvântul pentru a lămina opinia publică asupra tuturor chestiunilor navale, pentru a apăra interesele comerțului pe apă, pentru a dezvolta și propaga în masca populară iubirea și cultul mării — căci marea, oglindă la infinitului, a ezoritat întotdeauna asupra omului cea mai puternică a rației din toate fenomenele naturii.

Pare că năvalii de câți-cu ani Români au descoperit marea. Trebuie să ne bucurăm creșterea zădărnici populației în spre plajole însoțite ale Mării Negre.

La Grande nourrice, cum o numea Michelet, atrage mii de copii la sânul ei bogat, hrănește plâmbăni cu aerul ei salin, mărește vitalitatea fizică și morală, oferă viața, dă sănătate, putere, viață.

Acesta porsire a generoasă tinereți către orizontul albastru, trebuie orientată, canalizată și organizată.

Liga Navale Române, privind cu încredere în viitor, caută să cultive, să răspundească și să întrefie

sua spiritul și interesul public pentru marea și băncăcerile ei.

Năvalii prau o continuă propagandă în toate părțile sociale se poate forma o conștiința, o doctrină navale românească, ajungând până la acțiune politică de apă pe care genul politic al marelui om de stat M. Unguileanu, de acum un veac, o precedăse.

Liga Navale Române, care a lăsat această nouă recieță expulsiuă în larg, vrea să deschidă drumuri noi.

Va izbăvi?

Încercă.

Drumul pe hartă s'a tras.

Știi copal la compas.

Sol- urmău încercăși, stăpini pe roata cârmei.

Voi ajunge cu bine la liman?

Voi ajunge să aruncăm ancora în portul pe care ne-l vedem decit cu gândul?

Că orizontul se arată a fi întunecat... vedem și noi, dar știm că în larg nu poate vespic să fie vreme bună... la drum orișod fii gata de furtună...

Ancora sus!

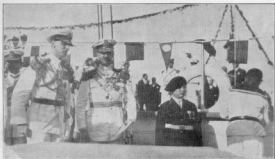
Întindeți velele!

Iaceți înainte!

Pe drum!

LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ





Evenimente din Marina Națională

— Escadra de Dunăre a fost decorată —

Tindra noastră marină a fost în cursul acestui an onorată și răsplătită printr'un înalt gest Regal.

Liga Navală Română, care urmărește toate manifestările nautice, trebuie să lumineze opinia publică românească asupra acestui eveniment de mare importanță pentru viața noastră națională.

Astăzi, când omenirea îngrozită de cataclismul războacelor își îndreaptă ochii spre idealul păcii, noi Români, care prin luptă ne-am întregit neamul, trebuie să ne întrebăm căutând în urmă spre trecutul istoric :

Fost-am noi un neam războinic și hrăpăreț ?

Războinic — da.

Hrăpăreț — nu.

Dacă ne-am războit veacuri de-a rândul a fost ca să apărăm, să ne păstrăm ființa pe colțul acesta de pământ, unde mâna Domnului ne-a răsădit.

Cuceriri n'am urmărit niciodată.

Cu îndăjire însă ne-am apărut întotdeauna sărăcia și nevoile și neamul — căci țările aceste au stat în drumul tuturor răstărilor, cum scrie un cronicar moldovan.

Pe poarta aceasta deschisă între cotelul Carpaților și apa Dunărei, s'au perindat în cursul vremurilor atâtea semnații atractive de mirajul Bizanțului.

Dar noi am rămas pe loc, legați de pământ : că dintr'un început am fost aci neamul de băștină și de contuitate, înfipt cu adânci rădăcini în locul acesta, la răscrucea drumurilor dintre Răsărit și Apus.

Între sapă și armă s'a oșelit neamul nostru pentru că veșnic a slujit ca post înaintat, santinela neadormită la granița dinspre Răsărit a continentului, Românii, putem

spune, au fost și sunt încă, Grăvicerii Europei, însărcinați cu poza civilizației apusene.

În piept am primit de atâtea ori loviturile valurilor năvălitoare care amenințau să înceapă Europa. Pentru sângele românesc care a curs din belșug, pentru cumplitele pustiiri ale țărilor noastre în luptele cu Turcii și Tătarii, avem tot dreptul, ca apărători, la recunoștința țărilor apusene.

Și... astăzi chiar... santinela română de pe granița Nistrului, neclintită la postul ei străvechiu, cu ochii țintă la Răsărit, veghează încă pentru apărarea civilizației europene.

Nu avem tradiții de stat maritim.

Firul istoric ne-a fost tăiat și viitorul nostru naval a fost îngropat de vijelia otomană.

Urmele unei marine moldovenești s'au pierdut în ceața vremurilor.

Dovezi vor fi rămas poate prin hrăsoavele prăfuite ale vechilor arhive din Stambul, Genova și Veneția.

Vitregia timpurilor ne-a ținut veacuri departe de căile deschise ale mării și ne-a curbat pe brazda plugăriei.

Dar în epoca de renaștere și de independență, prin fatala noastră situație geografică, am fost nevoiți să ne apărăm botarele de apă.

Totuși, războiul de întregirea neamului ne-a surprins dezarmați la mare. La Dunăre însă forțele noastre navale și-au făcut pe deplin datoria.

Pentru purtarea ei în război escadra de monitorare și evede, a fost decorată.

Ce-o făcut escadra de Dunăre ca să merite această distincție ?

Încă înainte de intrarea noastră în acțiune, escadra românească a impus respectarea neutralității Dunării flotei austriece, care voia să coboare fluviul pentru ca să atace, pe Ruși, în sudul Basarabiei.

După intrarea în acțiune, escadra de monitorare a ținut în respect tot timpul flota austriacă, împiedicând-o de a leși din adăpostul estroavelor, ca să coboare Dunărea pentru a da ajutor armatei de invazie.

Turtuocia n'a putut fi cucerită din șpre apă, ea n'a căzut decât împresurată din șpre uscat.

În cursul luptelor din Dobrogea armata noastră și-a asigurat flancul drept pe escadra de Dunăre.

„Spetjiu puternic ne-a fost dat în acele grele zile escadra de Dunăre, care cu artileria sa de bord, ziua și noaptea, a făcut imposibilă strecurarea inamicului prin istmul dintre Dunăre și Balta Bociului. Escadra ne-a asigurat perfectă liniște la aripa noastră dreaptă” declară un distins șef de stat major al trupelor cari au luptat în Dobrogea.

O prețioasă mărtașie ne vine și din afară.

În memoriile conducătorilor armatei inamice se repetă constatarea că înaintarea de-a lungul Dunării era complet interzisă de escadra monitorarelor românești.

Avem tot dreptul să ne întrebăm azi: Cum s'ar fi desfășurat operațiile din Dobrogea dacă în locul flotei rusești, care a stat mușă la ancoră în portul Constanța, am fi avut o escadră românească de mare pentru a interzice, ca și cea de Dunăre, înaintarea inamicului de-a lungul litoralului?

Când Rușii, grăbiți, s'au retras abandonând Dobrogea,

trecând fluviul pe podurile întinse de marina noastră, escadra de monitorare a fost nevoită să urmeze retragerea rea la gurile Dunării.

Și numai sub protecția escadrei s'au scurs, sub focul bateriilor inamice de pe malul drept al fluviului, imensele convoaie de sute de vase încărcate cu grâne, cari au hrănit armata de pe front și întreaga populație din Moldova.

Dobrogea ocupată de șpre Delta și gurile Dunării au rămas până la urmă în stăpânirea marinei noastre. Lupta dela Vilcov între escadra română și cea rusă, superioară în număr, a făcut să se curețe Dunărea de forțele bolșevice și să capturăm un mare număr de vase cu tunuri, arme și muniții.

Pentru aceste fapte de arme salvărite pe apele blândei Dunării, de strămoșească pomenire, escadra de monitorare și vedete a fost decorată la fel cu regimentele oșterei de uscat cari s'au distinși în lupte.

„Sunt fapte ce vor rămâne adânc săpate în caetca neamului, a zis M. S. Regele Carol al II-lea decernând escadra de Dunăre”.

19 oșteri, 14 maiștri, 352 de marinari a fost tributul de sânge pe cari tânăra noastră marină l-a dat pentru întregirea neamului.

Liga Navală Română, pentru a perpetua memoria eroilor marinari, a răspândit și în lumea porturilor noastre nobilul gest de pietate, după o veche tradiție maritimă:

Odată pe an, la 15 August, ziua Marinei, se aruncă jerbe, coroane și ancoae de flori în mare și Dunăre, pentru cei fără norminte... pierduți în adâncul apelor.

JEAN BART



Monitoroale la lupta de la Fluora.



O vedetă de Dunăre.



Corăbionă „Pravda” al societății „Jilondaia.”

NAVIGAȚIA COMERCIALĂ MARITIMĂ

Ce s'a făcut în alte țări și ce am făcut noi.

Marina comercială are de obiect transportul mărfurilor produse în țările industriale spre regiunile care le importă, și cari la rândul lor exportă produsele solului. Nesfârșite cazavane de furnici plutitoare duc zi și noapte, pe mări și pe oceane, produse industriale spre a fi schimbate cu produse agricole, miniere și fermiere. Tot marina comercială prin uriașe vapoare, rezezi și confortabile, adevărate orașe plutitoare, transportă necontenț mii și zeci de mii de călători și emigranți.

Industria transporturilor — nu comerțul maritim — își are origina în secolul al 16-lea. Olanda a fost prima țară care a pus temelii acestei industrii speciale, construind și exploatând vase de transport pe mare, în condiții economice convenabile.

Până la mijlocul secolului al 19-lea, transporturile maritime s'au făcut numai cu vase cu vele. Costul transportului, sau navlul, era ridicat pentru că pe de-o parte mărfurile transportate erau în cantități mici, iar pe de alta călătoria dura luni de zile; din această ultimă cauză nu se putea transporta decât mărfuri rezistente, care nu se stricău pe mare.

Adevărata industrie mare a transporturilor maritime începe de la 1850, când propulsivitatea cu vaporii a înlocuit

propulsivitatea cu vele care punea pe navigatori în discreția vântului.

Introducerea mașinilor pe vasele maritime dă un impuls enorm, nu numai industriei și comerțului de mare, dar și celui de uscat. Extragerea cărbunelui din mine în o dezvoltare însemnată, se crează industrii noi în Anglia și Olanda, apoi în Franța, Germania și Statele-Unite, în vederea exportului căutându-se deșeușuri noi în toate părțile lumii pentru produsele acestor industrii. Materiile prime din cele mai depărtate locuri ale globului sunt aduse regulat și repede la locul de utilizare. Construcțiile vaselor de mare din fier și apoi din oțel, crează mai întâi în Anglia, apoi în Franța, Germania și Statele Unite, enorme uzine de produs fier din minereuri în cea mai mare parte importate. Transportul cerealelor, minerurilor, lemnului, cer vase din ce în ce mai încăpătoare, din care cauză navlul se ieftinește în beneficiul consumatorilor, atât pentru produsele agricole, cât și pentru cele industriale.

Cea mai mare flotă maritimă comercială o are astăzi Anglia, numărând 15.000 vase cu 22 milioane tone registru brut, adică 62 milioane metri cubi capacitate. Imediat vin Statele-Unite, dar abia cu 11 milioane tone, iar

toate celelalte țări la un loc însumează aproximativ 30 milioane tone registra brut. Între acestea intră și România cu 67.000 tone, cu toate sacrificiile făcute de Stat în decurs de 30 ani.

Pe măsură ce marina comercială se dezvoltă, țările maritime înțeleg tot mai mult importanța ei. A transporta în câteva zile mii de tone de petrol din America în Anglia și mii de tone de mașini din Anglia în Indă, e un fapt care merită toată atenția. Navigația aeriană va scurta distanțele pentru poștă și călători de clasă, dar nici odată nu va fi utilizată pentru transporturi în masă, cari cer capacități mari și mijloace de propulsie economică. Vor zbura hidroavioane cu zeci de tone de greutate, dar nu se vor transporta economic milioane de tone de marfă decât pe vase moderne utilitate și mișcate cu motoare economice.

Situația preponderentă a marinei comerciale britanice nu se datorează numai faptului că posedă fierul și cărbunul, căci sunt țări cari le au pe amândouă dar n'au marină comercială, după cum sunt țări cari n'au nici fier, nici combustibil și nici producție de exportat, totuși au o marină comercială importantă. Primul element care favorizează dezvoltarea marinei este situația geografică și în special întinderea coastelor. Japonia, Anglia, Grecia, Norvegia, Italia, țări insulare și peninsulare, sunt vii exemple. Inițiativa acestor popoare de marinari, războaie și creșterea în greutate și pericolele mării, ajutate de energia și capacitatea armatorilor și constructorilor de vase, de încrederea capitalului și înțelegerea conducătorilor țării lor, a făcut mai mult pentru dezvoltarea marinei comerciale decât posesiunea fierului și a combustibilului.

Prima țară care a legiferat o protecție a marinei comerciale a fost Anglia, și nu e de mirare că Anglia posedă astăzi cea mai mare flotă de comerț. Anglia a acordat primele subvenții constructorilor și armatorilor de vase rapide, și tot Anglia a stabilit prin convenții cu domeniile ei că serviciile poștale să se facă numai de pavilionul englez.

Când marina comercială engleză a ajuns covârșitoare Anglia a cerut și obținut prin tratate internaționale, ca toate pavilionele maritime să se bucure de egalitate de tratament în toate porturile și drumurile mărilor să fie deschise vaselor de orice naționalitate.

Deși în timpul războiului mondial Anglia a suferit cele mai mari pierderi, marina comercială engleză și-a păstrat în întăritate.

În 1920 Anglia promulgă legea „Trade Facilities Act” prin care acordă societăților de navigație și armatorilor, împrumuturi amortisabile în 6—20 ani, cu dobândă foarte mică. Sunt societăți engleze care și-au construit o întreagă flotă de vase noi cu motoare Diesel, numai cu ajutorul acestor împrumuturi.

După războiul mondial Statele-Unite ale Americii de Nord au început să dea o mare dezvoltare marinei co-

mercială, în scop de a scăpa de tributul pe care îl plăteau pavilionului englez, sub formă de navlu. În 1914 flota comercială a Statelor-Unite era de 1.500.000 tone registra brut, iar în 1930 ea se ridică la aproximativ 11 milioane tone.

Vasele construite de Shipping Board (Direcția Marinei) în timpul și cu ocazia războiului, au fost bune numai pentru transporturi militare, fiind fără valoare comercială. Multe din aceste vase au fost demontate, multe alte transformate, însă exploatarea lor fiind oneroasă și deficitară. Shipping Board caută a le trece armatorilor particulari, în condițiile legii Jones-White, fără mult succes.

În Franța marina comercială s'a bucurat de o protecție deosebită cu începere de la 1793, când a luat ființă legea de protejire inspirată de Actul de N. 1793 al lui Cromwell din 1651. În 1826 protecția marinei comerciale franceze a un caracter și mai sever contra celelalte pavilionale ce atingeau porturile franceze și contra construcțiilor ce se făceau în Anglia de către armatorii francezi.

Cu tot acest protecționism, marina de comerț franceză nu a luat o dezvoltare proporțională cu interesele maritime și coloniale ale Franței. Cauza e naturală. Franța nu e o țară de insulari și își trăiește din exploatarea mării.

Italia, atât înainte cât și după război, a dat o mare importanță construcțiilor maritime din care trăiesc șantierele italiene. Legiuri protectoare n'au lipsit și s'au făcut mari sacrificii bugetare. Prima lege de protecție s'a votat în 1885 în spiritul legislației maritime franceze, și prevedea prime pentru construcții în șantierele naționale și prime de navigație pentru armatori.

Prin decretul din 1923 și 1926 s'au determinat liniile subvenționate și cuantumul subvențiilor acordate acestor linii. Totalul subvențiilor pe 1929/30 se ridică la 225 milioane lire italiene.

Instrumentul de credit naval are un capital de 100 milioane lire — fixat prin legea din 1929 — dar poate emite obligațiuni garantate de stat până la un miliard lire. Împrumuturile se acordă armatorilor pe 10—20 ani, cu dobândă de 2% sub scontul oficial.

În 1929 s'a mai acordat armatorilor italieni, printr-o lege specială, bonificații pentru vitează la vasele puse în construcție în șantierele italiene în cursul anului 1930, în plus o scutire de impozite pentru vasele rapide pe primii șase ani de serviciu efectiv.

Industria transporturilor sub pavilion român este de dată recentă. Prima lege prin care Ministerul Lucrărilor Publice a autorizat a înființa un serviciu de navigație fluvială și maritimă, a fost votată în 1888; ea a rămas însă neaplicată.

Tocmai în 1895, când s'a inaugurat podul Regele Carol I, Direcția generală a R. M. S. a fost autorizată prin Înaltul Decret Regal din 28 Aprilie, să înființeze un ser-

viciu de navigație care să lege Constanța cu Orientul și Dunărea cu Arhipelagul. Din creditul de 2,5 milioane lei s'au cumpărat vaporul „Meteor” care a început cursele Constanța-Constantinopol și vaporul „Medea” care a inaugurat linia Brăila-Constantinopol. Acesta e începutul serviciului românesc de navigație maritimă.

În 1896 Direcția Generală a C. P. R. sub care trecuse serviciul de navigație, închină vaporul „Cobra” tot pentru linia Constanța-Constantinopol, iar în 1896 cumpără vaporul „Ignazio Florio”, denumit „Prințesa Maria”. Tot în același an, la 5 Mai, s'a votat legea care a dat o adevărată dezvoltare Serviciului Maritim Român. Din creditul de 10 milioane lei deschis odată cu această lege, s'au construit 5 cargobote de câte 3500 tone d. w. și vaporul „Regele Carol I”. Un nou credit de 4 milioane se votează în Mai 1898, destinat a acoperi costul construcției a încă 3 vapoare necesare pentru prelungirea liniei Constanța-Constantinopol până la Alexandria (Egipt). S. M. R. nu s'a putut însă folosi de acest credit, care a fost anulat în urma crizei din 1900. Numai după cinci ani, în 1905, se reia firul dezvoltării. S. M. R. se construiește vaporul de călători „România”, iar în anii 1906 și 1907 vapourile „Împăratul Traian” și „Dacia”, cu care se deservesc linia Constanța-Alexandria.

În 1906 S. M. R. se desparte de C. P. R. și se constituie într-o direcție separată în Ministerul Lucrărilor Publice. În 1913 S. M. R. mai face un pas înainte prin cumpărarea cargobotelor „Carpați” și „Bucegi”, de câte 7150 tone d. w. Dar programul de reînnoire a cargobotelor mici și vechi, nu s'a putut realiza.

Ca o manifestare a inițiativei particulare românești în materie de navigație maritimă, se înființează în 1914 Prima Societate Națională de Navigație „România”, cu un capital de 20 milioane lei, care achiziționează 4 cargobote de câte 6500 tone și comandă alte șase în Anglia și Franța. Din cele 4 cargobote date în construcție în Anglia, nu s'a putut căpăta din cauza războiului decât unul singur „Bistrița”, scufundat în Octombrie 1916 de un submarin german, pe când transporta muniții la Arhangelsk.

După război se constituiesc încă 2 societăți de navigație: „Maritima” Bețila și „Lloydul Maritim Român”, cari nu au însă lungă viață.

Statul nu a dat absolut nici o atenție și nici o incurajare navigației maritime particulare; chiar Serviciul maritim nu s'a bucurat de vre-o deosebită sollicitudine din partea lei.

Vapourile „Dacia”, „Împăratul Traian”, „Carpați”, „Bucegi”, s'au plătit din împrumuturile făcute de S. M. R. la Cassa de Depuneri și Consignațiuni, în baza legii fondului de asigurare din 1898, modificată în 1902, 1905 și 1906. În baza acestei legi Cassa de Depuneri avansa Ministerului Lucrărilor Publice suma necesară pentru construcția sau cumpărarea de vase, cât și pentru înlocu-

irea sau reparația celor aflate în serviciu, până la cifra maximă de 4.500.000 lei. Sumele astfel avansate se restituiau Cassai de Depuneri ca o dobândă de 5%.

Putem spune că adevărată lege care a asigurat dezvoltarea Serviciului Maritim Român, a fost legea fondului de asigurare, căci creditele acordate în 1895 și 1896, prin cari s'a pus temelie serviciului de navigație maritimă, nu au fost urmate regulat de alte credite cu cari să se reînnoiască flota serviciului de Stat. Chestiunea principală, aceea a asigurării continuității serviciului prin construcții la timp de vapoare noi, nu a preocupat însă niciodată pe cei în drept, cu toate memoriile ce se întorceau de direcțiunea acestui serviciu.

Pe când toate armamentele maritime străine construiau cargobote de 6, 7 și chiar 7.500 tone, cu cari luau parte la traficul din Dunăre, S. M. R. se străduia tot cu aceleași 5 cargobote vechi de câte 3000 tone, să țină linia Brăila-Rotterdam. Abia în 1913 li s'a permis să împrumute de la Cassa de Depuneri, în baza legii fondului de



Pechebotul „România” al Serviciului Maritim Român.

asigurare, suma necesară pentru cumpărarea celor două cargobote mari de care am amintit, prin cari rezultatul financiar al exploatarei s'a ameliorat puțin. Dar chiar cu aceste două cargobote, S. M. R. nu lua decât 3% din traficul Dunării, pe când numai partea de vasele grecești se ridica la 30%.

Statul a cerut de la navigația maritimă particulară numai impozite și sacrificii, chiar după război, fără a-i acorda cel mai mic avantaj. Despăgubirea primită de la societatea de asigurare de către societatea de navigație „România” pentru vaporul „Bistrița” scufundat în timpul războiului, a fost de 100.000 lire sterline, adică jumătate din costul vaporului „Prahova”, construit în 1922 pentru înlocuirea celui pierdut. Deși autoiteții competitive au recunoscut societății „România” dreptul la o despăgubire de 10 milioane lei — cursul lirei sterline fiind atunci de 100 lei — până astăzi societatea nu a primit însă nici cel mai mic avans. Astăzi cursul lirei e de 816 lei, și suma de 10 milioane se reduce la 12.250 lire sterline, pe când costul unui vapor de 6000 tone d. w. acționat prin mo-

toare Diesel, e de 90.000 sterline.

Cu asemenea procedee navigațiunea maritimă românească piere încet, încet. An de an vapoarele sub pavilion român se învechesc și se macină de intemperii și mare. Iară a mai vorbi de accidente. Vapoarele sub pavilion român „Oltenia”, „Muntenia”, „Tuznu-Severin” și „Împăleștii Traian” au dispărut în câțiva ani; iar cele rămase dau greu povara reparațiilor care crește pe fiecare an.

Statul ar trebui să renunțe complet la exploatarea cargonetelor sale, fiindcă prin natura ei această exploatare e prea complexă pentru a putea fi efectuată de stat în mod eficient. În a doua linie statul trebuie să-și modernizeze serviciul de călători Constanța-Orient, sau să renunțe și

la acest serviciu subvenționând o societate care s'ar obliga să-l facă.

Prin legea pentru organizarea și administrarea pe baze comerciale a întreprinderilor și avuțiilor publice, din 15 Martie 1929, s'a prevăzut toate posibilitățile teoretice de exploatare a întreprinderilor publice. În practică s'a recurs la regia publică autonomă, deficitelor fiind acoperite de stat conform art. 37 din lege. Dar întreprinderile, fie maritime, fie de uscat, cer capital pentru reînnoire, și tocmai acesta e punctul principal pe care nu l'a putut rezolva regia autonomă până acum.

Comandor CEZAR BOERESCU

Directorul Primei Soc. Naționale de Navigație
„România”

Navigația Dunăreană

Trebuie să plecăm de la constatarea că: de navigabilitatea Dunării depinde puținșă valorificării tuturor produselor țării noastre. Progresul țării e deci strict legat de progresul porturilor și a căilor navigabile.



Vapor de poșteri pe Dunăre.

Două feluri de obstacole — naturale și politice — au împiedecat dezvoltarea navigației dunărene.

Pentru a înlătura obstacolele naturale se cer: bani, pricepere și stăruință.

Lucrările hidro-technice făcute la gura Salinei, la Porțile de Fier și pe întregul canal navigabil al Dunărei românești, dovedesc victoria omului în luptă cu natura.

Pentru a înlătura obstacolele politice s'a dovedit a fi cu mult mai greu.

După ce Puterea Otomană a închis Dunărea tuturor pavilionanelor, și câteva vracuri acest fluviu n'a rămas de cât un Riu Împărătesc, a început o luptă de suprațepă pe Dunărea între Austria și Rusia.

Ciocnirile, ca și înțelegirile, celor mari se făceau pe

deasupra capetelor celor mici, și navigația dunăreană era fatal în suferință.

A trebuit să vie războiul mondial, care să șgudue omenirea din temelii, să schimbe configurația hărții europene, ca să înlătura o parte din obstacolele care împiedicau soluționarea problemei dunărene.

Prăbușirea celor două mari Puteri riverane la Dunăre a înlesnit prin tratatele de pace stabilirea Statutului, zis, definitiv al Dunărei.

Nu se poate nega folosul care s'a realizat prin aceste noi aranjamente.

Înainte de războiu erau vreo șapte regimuri fluviale, acum sunt numai două:

- 1) Comisia Internațională a Dunărei (C. I. D.) cu sediul la Viena, pentru Dunărea de sus.
- 2) Comisia Europeană a Dunărei (C. E. D.) cu sediul la Galați, pentru Dunărea de jos.

E drept că am ieșit din starea haotică a Dunărei, dar suntem încă departe de un regim definitiv și unic.

Noul Statut al Dunărei chiar prin Art. 1, proclamă:

„*Navigația pe Dunăre este liberă și deschisă tuturor pavilionanelor în condițiuni de completă egalitate pe tot cursul navigabil al fluvialului, în așa fel încât nicio deosebire să nu fie făcută în dauna supușilor, bunurilor și pavilionului unei puteri oarecare, între accepția și supușii, bunurile și pavilionul statelor riverane înșuri, sau al Statului al cărui supuși, bunuri și pavilion se va bucura de tratamentul cel mai favorabil*”.

În acest mod, vechile obstacole dispar, iar navigațiunea pe Dunăre se bucură acum de o mai largă libertate.

Cu toate acestea, din noua concepțiune a libertății navigației pe Dunăre, poate încă isvori unele conflicte. Întrucât în compunerea Comisiei Europene ca și a Comisiei Internaționale însălcinate a asigura această li-

bertate, sunt reprezentate națiuni mari neriverane, a căror interese nu concordă totdeauna cu ale riveranilor, care au încă de apărut și anume drepturi ale suveranității lor.

Astfel Anglia și Franța, neriverane, apar imediat după război interesate în navigațiunea pe Dunăre. Englezii în 1920, înființează un Sindicat, „Danube Navigation Company” cu un capital de 1.200.000 lire sterline cumpărând dela statul austriac toate acțiunile Societăților „Bayerischer Lloyd” și „Sud-deutsche”, iar în Societatea austriacă D. D. S. G. interesându-se cu 30% din capitalul ei.

În ce privește pe Franța, ea își constituie după război o Societate de Navigațiune numită „Société Nationale de Danube” S. N. D., alcătuită din parcul foarte numeros de vase (glepuri și remorche) capturate dela Germani. Austriaci și Ungari, de către armata franceză când, după ultimava trzpelor aliate de la Salonic, ajung la Dunăre.

În anul 1924 se ține în Budapesta, din inițiativa acționarilor englezi de la „Danube navigation Company”, o conferință a tuturor Societăților de navigațiune dunărene (mai puțin cele române), cu care ocaziune s'a creat un cartel pentru centrul Europei, care decide spicirea unei cenză a tarifului transporturilor, călătociilor și mărfurilor. Acum vr'o doi ani această convențiune este din nou ratificată, baza tarifară este menținută neschimbată; dar adoptând-o numai în unele relațiuni de transport, în conformitate cu împrejurările de concurență. Cu această convenție se extinde uniunea de concurență și asupra laturilor comerciale și administrative, în scopul de a realiza cea mai mare economie, prin verificarea lucrărilor raționalizându-le cât mai posibil într'un serviciu comun. Independența pavilionelor naționale ale Societăților de navigațiune participante rămâne neatinsă.

Societățile ce fac parte acum din această uniune sunt următoarele:

- Prima Societate de navigațiune cu vapoare pe Dunăre (D. D. S. G.);
- Societatea Anonimă Regală Ungară de navigațiune fluvială și maritimă (M. F. T. R.);
- Societatea de navigațiune Bayerischer Lloyd (B. I.);
- Societatea Cehoslovacă de Navigație pe Dunăre (C. S. D. P.);
- Societatea Sătebă de Navigațiune (S. P. D.);
- Societatea Sudgermană de Navigațiune cu vapoare pe Dunăre (S. D. G.);
- Societatea Continentală de navigațiune cu motoare din Amsterdam (C. M. S. G.);
- Societatea Națională de Navigațiune pe Dunăre (Franceză) din Brăila (S. N. D.).

Ușor se poate deduce cât de izolate rămân întreprinderile românești de navigațiune și cu ce puternică concurență au de luptat.

E natural ca din amestecul acesta al neriveranilor în chestiunile Dunării, poate să dea naștere unor neînțele-

geri în viitor. Aceste neînțelegeri se pot întezări după acum că se vor produce, atunci când statele neriverane, ce nu sunt obligate la niciun sacrificiu material, vor avea pretențiunea să ceară lucrări tehnice, întrețineri și ameliorarea navigațiunii, cari să se facă de către riveranii cheltuieli ce vor depăși posibilitățile lor financiare.

În afară de punctul senzibil, chestiunea prelungirii jurisdicțiunii C. E. D. pe distanța Galați-Brăila, sunt încă o serie de chestii cari înalță dezvoltarea navigației românești pe Dunăre.

Majoritatea vaselor din Dunărea românească nu pot urca fluvial prin Pozițiile de Pier, pe când toate vasele din Dunărea de sus pot coborî fluvial în porturile noastre.

După război o mare parte din cerealele noastre, în loc de a lua drumul mării, iau calea fluvială spre centrul Europei.

Și această îndrumare va lua proporții cu mult mai mari atunci când lucrările canalului *Ris-Dunărea* vor fi terminate.

Puternicul Cartel al societăților de navigație din susul Dunării tinde să acapareze traficul fluvial făcând înlesniri multiple încărcătorilor — avansuri asupra mărfurilor încărcate, asigurări avantajoase, tarife reduse; prin vasele moderne cu motor s'au redus cheltuielile de exploatare.



Revenirea de Dunăre.

Dreptul de cabotaj între porturile noastre, rezervat pavilionului național, nu ni s'a putut respecta din cauza strălucitoarelor intervenții diplomatice.

Această chestie a Dunării, în care se întrec atâtea interese, este așa de complicată în cât își fac o iluzie aici care cred că au soluționat-o prin textul unui Statut — chiar dacă se spune că-i definitiv.

Cu drept cuvânt, noi Românii, trebuie să ne întrebăm cum am putea ține pasul în această formidabilă concurență dunăreană?

Ce-i de făcut?

În numeroase viitoare vom arăta îndrumările ce credem că Statul ar trebui să le ia pentru asigurarea vieții întreprinderilor naționale de transporturi dunărene.

Comandor M. Theodorescu-Angelo

NAVIGAȚIA DE PLĂCERE

Nu avem încă.
Dar putem avea.
Și vom avea.

Canotajul, yachting, sporturi nautice, turism de apă, sunt încă plante exotice în România; prea puțin cunoscute chiar de profesioniștii noștri.

Lumea se înalță. Mulți socotesc sportul nautic un joc periculos, pus alături de aviație, pentru a încerca nervii bogaților Americani. Nu face pentru noi Români. Cum ar putea să prindă în țara noastră emanațiile agricole? Sportul de apă a existat și în lumea veche. Dovezi, istoricii arată că l-au avut în antichitate Egiptenii și Romanii.

Sub forma actuală însă datează din secolul al XVII-lea în Anglia și Olanda.

Prima club nautic s'a înființat în 1720, sub denumirea de *Royal Yacht Club of Cork* în Anglia.



Agenzia.

Cum era firesc, țările cu vechi tradiții maritime nu au început, astăzi acest sport se află pretutindeni răspândit.

Și nu s'a mărginit numai la mare. Nu se află lac sau râu în Germania fără un club nautic.

Pe oglinda lacurilor elvețiene și italiene se încrucișează în zig-zaguri șute de pânze ca un șor caprișos de fluturi.

Și la noi s'au făcut câteva timide începuturi. Dificultățile întâmpinate au descurajat repede pe îndrăgii pionieri ai sportului nautic. Trebuie să recunoaștem însă că sunt obstacole care se pun încă în calea dezvoltării acestui sport la noi.

Dacă litoralul nostru, este admirabil orientat pentru cura de plajă, pentru o navigație de plăcere este foarte puțin echipată.

Priviți baeta coastelor, de la limanul Nistrului până la Kalocra nu-i nici o perdea care să oprească suflarea vântului de Nord ce vine din stepe rusească.

Navigația de plăcere are nevoie de cât mai multe locuri de adăpost, mici porturi de refugiu și de mijloace de salvare în îndemână.

Prin crearea de mici porturi pescărești pe coastă, se va lesni și dezvoltarea navigației de plăcere.

Pescuitul, salvarea și navigația de plăcere, trebuie să meargă mână 'n mână. Direcția Pescărilor a făcut începutul cu portul Tuzla-Balcic.

La Inspectoratul Marinei se studiază un proiect de modernizarea mijloacelor de ajutor pentru navigația pe coasta noastră.

Un sentiment de umanitate și o datorie de reciprocitate ne obligă să înălțăm și noi posturi de salvare pe litoral, așa cum au toate țările civilizate. Și numai atunci când vom avea coasta organizată se va putea dezvolta navigația de plăcere.

Totuși trebuie să ne bucare exodul publicului românesc, care crește în fiecare an, coborând din toate anghinurile țării spre plajele însoțite de la Budachi la Ecrâne.

Acest avânt generos către orizontul mării trebuie orientat și canalizat.

Căți știa să profite din plin de frumusețile și binefacerile mării?

Nu-i destul să dormiți toată noaptea, prăbindu-te la soare...

Plaja-i la fel mai peste tot: un vast bal costumat... halaturi de fantezie, bizare pijamale, umbreluțe multicolore...

O lume pestriță se bălăcește la mal într-o învălășeală de trupuri goale... Gălăgie asurzitoare, pipete stridente de femei nevracoase, scâncete de copii cari nu vor să intre, sau nu vor să iasă din apă.

Seara:.. casino, tango, ruletă, bulă... faites vos jeux messieurs!.. rien ne va plus!..

Înertia obișnuinței, frivolitatea mondenă, teama de ne-cunoscutul mării, îi țin pe toți legați de pământul pe care îl simt sigur sub picioare.

În încercări a te desliți odată de uscat, leși în larg. Rupe-te pentru un coas de luncă și de minciuna ei cotidiană. Singur, în barca ta, urmează dinamico masse! schimbide, intră în misterele naturii primitive... o lume nouă și se deschide înainte... Numai în larg simți toată poezia și voluptatea mării.

Acolo dă drumul lopeților în voce, aruncă-ți ochii înapoi la furnicarea omenească rămas așa de mic pe mal. Poți liber respira. Ca un liberat din lanțuri sorbi aerul sărat și pur care îți umple pieptul. Tăcerea ce stăpânește în larg îți dă o dulce senzație de pace. Leșinat pe valuri de smarald te deslătești în coaja ta de nucă, singur între cer și apă.

Acolo să-ți faci baie. În larg e apă clară. Să vede până în fund. Ți-i frică? Nu știi să înoți? Pune centura de salvare. Ai să te înveți cu gândul că-i tot una să ai doi metri sau două mii de metri adâncime sub picioare.

Și dacă marea începe a se încranta sub biciul vântului din larg, întinde pânza și prinde vântu 'n ea.

Na încerca, văzînd din răspuțeri, să învingi cu forța brațelor suflarea vântului din față. Lasă-te în voia lui, însoțit capriciile mării. Să nu te lăspămînți cînd barca ta se cîcă alunecînd pe-o coastă cu pînzele umflăte. Învoșă să guvernezi la val.

Mașina umană trebuie adesea încercată, ca să nu ruginească stînd. Fă-i probă și pune-o să lucreze cu toată presiunea și forța ei vitală, în lupte și emoții... ca să încerci florul de mîndrie, orgoliu de a fi om în fața puterilor naturii.

Nu există aici un sport în lume care să dea satisfacții mai complete ca sportul nautic. Văzînd, toți mușchii să pună în mișcare. Elasticitate, supleță, vigoare. Medalie în care se face acest sport e cel mai pur. În larg nu există praf și nici microbi. Pîmîntii sunt hrîniți cu ozon. Sportul acesta salutar a fost popularizat în toate țările, a intrat în programele școlare și în educația publică.

Excelenta revistă de cultură *Baube de Grin*, ocupîndu-se de turismul pe apă, constă cu mulțumire că și la noi încep a lua firenți organizații locale de canotaj, cluburi nautice, excursii pe apă, concursuri de înot... marea intră cu încetul și în sufletul națiunii noastre.

Românii acum au descoperit marea, ca pe o nouă țară. Liga Navală Română, care trebuie să cultive, să răspîndească și să întreprindă vie dragostea și interesul de apă, salută cu încredere în viitor acest tineresc avînt românesc spre orizontul mării.

Un program de activitate s'a schițat deja. Se va încerca a face legătura cu toate cercurile și organizațiile de sporturi nautice. Revista Ligei intrînd în relații cu unele case de construcții navale din țară și străinătate va da lîmurea asupra celor mai potrivite tipuri de îmbarcații și condițiile în care se pot lua.

Porturile față de Economia Generală a Țării

Înainte de război România exporta circa 4 vagoane de produse de ale sale pentru un vagon de marfă importată; în 1930 pentru același vagon importat a exportat 12 vagoane din produsele sale (cereale, petrol, lemnărie).

Dacă mărfurile importate, din cauza valorii lor ridicate, își pot permite luxul să intre în țară și pe calea uscată, exportul produselor noastre nu se poate face decît pe apă.

Progresul țării e deci strîns legat de progresul porturilor sale și de căilor navigabile.

De această axiomă a fost pînă acum înainte de război Regele Carol I, și grație înaltului Său sprijin s'a putut obține dela toate Guvernele credite din belșug pentru buna dezvoltare a porturilor, și s'a putut crea un

Se vor da premii de încurajare.

Se vor construi garaje pentru păstrarea bărcilor în porturile maritime, de cari membrii Ligei Navale să poată profita.

Pentru răspîndirea cunoștințelor elementare teoretice și practice se vor preda cursuri de sporturi nautice.

În acest scop s'a început lucrarea unei *Enciclopedii Maritime* de popularizare.

Un concurs cu premii s'a publicat pentru întocmirea unui *Abecedar al Marinarului*; ca manual pentru începătorii amatori de canotaj, servind și pentru cercetății de apă.



Săpînța pe înot.

Va urma călăuza navigației de plăcere pe Dunăre și pe mare.

Liga Navală Română stă la dispoziția organizațiilor, cluburilor nautice și tatarilor persoanelor cari iubesc marea și sporturile nautice. J.B.

personal selecționat și de elită care să conducă Administrația Porturilor și Căilor de Comunicație pe Apă.

Războiul a cauzat și porturilor pașube importante atât prin distrageri de instalații cât și prin astuparea cu epave, o șenalului navigabil al Dunării; deoarece însă structura vechei organizații a Administrației a fost păstrată intactă cu același personal disciplinat, și nu s'a aplicat la porturi nici unul din sistemele de reorganizare practicate la alte Administrații ale Statului, s'a reușit în scurt timp ca prin slabele mijloace de care s'a dispus să se readucă exploatarea porturilor la starea antebelică, fără a putea însă face nici un progres apreciabil, întrucît toate atențiunile guvernului era îndreptată spre calea ferată, a cărei exploatare a revenit la normal mult mai încet.

Dela 1919—1929, nu numai că Statul s'a făcut nici cel mai mic sacrificiu pentru porturi, dar nici nu s'a lăsat acestora libertatea să utilizeze propriile lor venituri, întrucât li s'a impus să acopere din venitul lor deficitul Serviciului Maritim, iar excedentul de venituri, care totuși mai rămănea, a fost luat de Stat.

Așfel în acest interval de timp (1919—1929) din venitul de 3.217.956.791 lei produs de porturi :

2.423.836.106 lei s'au cheltuit pentru exploatare și întreținerea curentă.
381.083.511 lei a servit pentru acoperirea deficitelor Serv. Magistru Român.
numai 264.156.899 lei au fost întrebuințați pentru lucrări de refaceere și investiții, iar diferența de
148.880.276 lei a fost luată de Stat.



Dourăa portului Galați.

Abia în 1929, prin legea monetară, s'a pus principiul că porturile sunt indispensabile progresului economic al țării, și s'a creat Regia Autonomă a Porturilor. Statul luând asupra sa deficitul Serviciului Maritim și înscrind în bugetul Ministerului de Industrie o subvenție de 55 milioane lei pentru acest Serviciu.

Din acea subvenție nu s'a achitat însă decât 41.249.997 lei, sumă care a fost pe de altă parte restituită Statului de Regia P. C. A., care a vărsat Ministerului de Finanțe 50.000.000 lei.

În primul an de funcționare autonomă, Regia P. C. A. a căutat să pună în practică un important program de lucrări pentru ameliorarea porturilor.

Prin aceste lucrări, după cum era și natural, s'a căutat în primul rând să se înlesnească exportul principalelor noastre produse, cerealele și petrolul.

S'a executat în 1930 și 1931 (unele lucrări fiind în curs de execuție), lucrări în valoare de 237.000.000 lei din care s'a achitat deja (sau avens disponibil spre achitare pentru lucrări în

curs) 240.000.000
rămânând să se achite restul în rate în 1932—1933.

Dintre lucrările executate, cele mai importante pentru înalțarea exportului cerealelor, sunt instalațiile mecanice ale silozului al III-lea din portul Constanța în valoare de 102.000.000
uscătoria de porumb din acel port în valoare de 60.000.000
iar pentru petrol sunt în curs de executare speriva adâncirii intrării portului Constanța, pentru a permite vaselor de tonaj mare să intre în acest port, lucrare în valoare de 25.000.000
și o parte din cheul noului mol, destinat a crea un nou basin de petrol 40.000.000

Pentru a evidenția importanța pe care o prezintă pentru economia națională punerea în funcțiune a silozului al III-a dela Constanța, e destul să se știe că între manipulația prin ajutorul silozurilor și manipulația fără siloz e o diferență de peș de peste 2000 lei la vagonul de cereale, diferențe care în primul caz rămân în punga producătorului ; pe lângă aceasta silozul posedând instalații de curățire a cerealelor, acestea pot fi ușor adaptate cerințelor străinătății.

În ceea ce privește uscătoria de porumb, e destul să se știe că deși suntem prima țară exportatoare de porumb, eram singura care nu posedam o instalație de uscat porumbul, agricultorii noștri trebuind să aștepte cel puțin 6 luni pentru a-și putea valorifica producția lor.

Aceste lucrări sunt neapărat necesare pentru a putea face față exportului de petrol prin Constanța, care s'a dublat în interval de 3 ani, ajungând la 3.500.000 tone în 1931 dela 1.700.000 tone cât era în 1928.

Din cauza acestui trafic atât de intens, basinelul special de petrol din portul Constanța a devenit insuficient, iar pe de altă parte, din cauză că vapoarele petrolifere au în genere actualmente pescaj mare nu pot încărcă decât o parte din capacitatea lor, așa că exportul petrolului nostru este stânjenit, și e urgentă nevoie să se construiască încă un basin special la adâncime mare.

Toate lucrările arătate mai sus ca executate s'au plătit din excedentele anului 1930, care s'au ridicat la suma de 180.000.000 lei, iar cele în curs de executare au fost contractate în vedere că vor putea fi plătite din excedentele viitoare, reducând în vederea obținerii acestor excedente cheltuielile de exploatare și întreținere la ultima extremitate.

În mod normal, atât căile ferate cât și porturile trebuiesc considerate exact pe același plan de importanță în ceea ce privește progresul economic al țării noastre, lucru ce se dovedește în mod evident în momentele de intensificare a exportului de cereale, când între exportatori se începe

o luptă aprigă, fiecare voind a ajunge cu măsurile sale în porturile unde există instalații mecanice pentru manipulara și curățirea cerealelor.

Este prezentă în mintea tuturor campania pe care a dus-o în ultimii ani fosta Direcție Generală C. F. R. pe motiv că porturile nu pot ține pasul căilor ferate în ceea ce privește primirea transporturilor de cereale, campanie care nu s'a putut curma decât prin înființarea de către Guvern a unui Comisar al Cerealelor.

Dat fiind că pentru progresul economic al țării, dezvoltarea porturilor are cel puțin aceeași importanță ca și dezvoltarea căilor ferate, ar fi just să se acorde și porturilor solicitarea ce li se acorda înainte de război.

De zădat adevăr nu s'a ținut de loc seamă în ultimul timp, căci pe când căilor ferate s'au acordat credite extreme de importante din ultimele împrumuturi, porturilor, nu numai că nu li s'a acordat nici o centimă, dar prin bugetul rectificat pe 1931 li s'a impus să verse Statului suma de 100.000.000 lei, deși în timp de 10 ani (1919—1929) în care Interval Porturile nu erau autonome, Statul s'a încasat de pe urma lor decât . . . 148.850.276 lei.

Pentru a face față obligației de a plăti cele 100.000.000 lei împrușt în 1931, Regia P. C. A. trebuie să limiteze lucrările de investiții suprimând construcția noului mol dela Constanța, deci și a noului bazin de petrol, deși această lucrare e absolut indispensabilă pentru exportul petrolului.

Având în vedere că lucrările de investiții, executate de Regia P. C. A. peis porturi, au de scop înlesnirea manipulației mărfurilor și cftenirea acestor manipularii. Executarea acestor lucrări e în avantajul producătorilor români cari pot să obțină astfel un preț mai bun pentru

produsele lor, așa că Statul recapătă aceste sume prin câștigul indirect ce se realizează dinst'o valorificare mai rapidă și la preț mai bun a produselor exportabile.

Creдем că față de prețurile scăzute de acum ale produselor noastre exportabile nu trebuie neglijat nici cel mai mic avantaj ce acestea l'ar putea obține prin lucrările ce se fac în porturi; ar trebui deci examinată chestiunea nu numai din punctul de vedere al interesului momentan al Statului de a avea o încasare imediată depe urma porturilor, ci și din acela al folosului ce trage economia generală din buna utilizare a porturilor, cu atât mai mult că aceste lucrări, dacă s'ar executa din împrumuturi s'ar plăti dobânzi și amortisment, așa că în definitiv Statul ar plăti sub altă formă ceea ce încasează acum dela porturi.

E timpul să se dea alarma și să se atragă atențiunea tuturor factorilor cu răspundere că *progresul țării e strict legat de progresul porturilor sale și a căilor navigabile, și că toate sacrificiile făcute de țară pentru căile ferate sunt absolut inutile dacă se neglijează porturile.*

E cu atât mai de neertat neglijearea porturilor, cu cât pentru dezvoltarea lor nu se cere Statului nici un sacrificiu altul decât de a lăsa Administrației porturilor puțința de a întrebuința veniturile acestora acolo unde se simte nevoie, executând lucrările mai importante în condițiuni de plată egalează în câțiva ani numai din veniturile porturilor, deci pe principiul prin noi însine, care e cel mai sănătos și cel mai indicat în momentele actuale, când creditele din străinătate se obțin în condiții atât de oneroase.

C. Mihalopoi,
Inginer Inspector General.

Din viața marinarilor

Biroul Internațional al Muncii dela Geneva se ocupă și de marinari

De la războiu încoace mereu se vorbește de acest Birou Internațional al Muncii, care este legat de Liga Națiunilor de la Geneva.

În câteva conferințe, Biroul acesta, s'a ocupat și de marea marinarilor. Dar lumea încă nu-i dumerită de felul cum se lucrează acolo; diferite păreri greșite încurcă și zăpăcesc mințile oamenilor.

Care-i adevărul?

Vom lămurii pe rând toate chestiunile cari s'au discutat la Geneva, hotărârile cari s'au luat și lucrul ce rămâne de făcut pentru soarta marinarilor din toate țările.

Decamdată însă ne mărginim a lămurii numai rorul Biroului Internațional de Muncă de la Geneva.

Acest Birou s'a întocmit numai după războiu, dar ideea unei asemenea organizații internaționale e cu mult mai veche.

Cu vreo sută de ani în urmă s'au găsit oameni înțelepți, cari au înțeles că nu-i destul să se ia o măsură bună de protecție a muncii numai într'un loc. Ca să nu suferă producția și să nu lăză o concurență nedreaptă, aceeași măsură trebuie să se ia peste tot la fel.

Prima pildă a fost *repassus* duminical, respectat în toate țările.

Câteva adunări internaționale au avut loc înainte de războiu, pentru a reglementa în toate țările munca de noapte a copiilor și femeilor în fabrici, precum și pentru regularea asigurărilor sociale muncitorești.

Tratatul de pace de la Paris, (1919) urmând după groznicul războiu care a zguduit omeniarea din temelii, a întocmit așa zisa Carte a Muncii, organizând un Birou Internațional de muncă asociat la Societatea Națiunilor.

Lată cum au judecat flăcăuții tratatului de pace,

„Dat fiind ca Societatea Națiunilor urmărește „stabilirea păcii universale, și că o atare pace nu poate fi clădită de cât pe baza dreptății sociale, că nedreptatea, mizeria și lipsurile dau naștere nemulțumiri, în cât pacea și armonia universală sunt puse în primejdie, că neadoptarea de către o națiune oarecare a unui regim de muncă pune piedică sfoerțurilor muncitorilor în propriile lor țări...

„Inabilele părți contractante, mănate de sentimente de dreptate și de umanitate, precum și de dorința de a asigura o pace durabilă, au convenit să creeze o organizație permanentă internațională de muncă”.

Ideea fundamentală a fost că Societatea Națiunilor nu ar putea pune în mod real un sfârșit turburărilor de care a suferit lumea în trecut, și nu ar putea îndepărta sâmbânja luptei între popoare dacă nu aduce un leac rețelor și nedreptăților stărei sociale actuale.

* * *

Cum este compus și cum lucrează acest Birou Internațional de Muncă ?

Consiliul de administrație este compus din :

12 persoane reprezentând guvernele.

6 persoane alese de patroni.

6 persoane alese de lucrători.

Conferințele internaționale de muncă se țin anual. Fiecare stat are dreptul și obligația de a trimite : 2 delegați ai guvernului, 1 delegat patron și 1 delegat lucrător. Acești delegați pot fi însoțiți de specialiști — consilieri tehnici — având dreptul de a lua cuvântul și a discuta, fără drept de vot.

Asupra diferitelor chestiuni de muncă se face un studiu, și sub formă de chestionar se trimit din timp guvernelor spre a fi cercetate și a-și face observațiile lor.

Nemul după ce vin răspunsurile se întrunește conferința ca să discute fiecare chestiune.

Hotărârile cari sunt transformate în convenții internaționale trebuie să fie ratificate de parlamentul fiecărei țări.

Biroul Internațional, cu vreo 400 de funcționari specializați, adună informații, face studii și anchete în toate țările ; scoate o serie de publicații alcătuită dintr-un minut material de informații și documentare asupra tuturor chestiunilor sociale din lumea întreagă.

Omenirea n'a cunoscut încă o asemenea vastă organizație internațională pentru stabilirea unei armonii sociale, pentru înlesnirea propășirii și garantarea societății contra turburărilor dinlăuntru.

În haosul lăsat de grozavul război mondial, această organizație internațională a servit să stabilească un echilibru între clasele sociale asigurând înțelegerea și ordinea politică pe continent.

Creatorul acestui Birou Internațional este Albert Thomas, care a pus tot sufletul pentru înfăptuirea acestei mărețe opere de implicare socială.

Neobosit, marele maestru conduce cu energie și abilitate acest uriaș mecanism internațional.

Biroul, înfrățind toate problemele muncitorești, a ajuns și la sursa pe apă.

Cum a decurs conferințele maritime și ce rezultate au avut, vom așta în numărul viitor.

Calbestan.



Biroul Internațional al Muncii din Geneva.

LITERATURĂ

LA GURA DUNĂRII ¹⁾

...avala vântul Mitrănt, Dumănișe își pierde și
apa și vântul la mare.

Spre seară marea se potolise. O briză de travers se menșina încă îndărătnică stricând linia de front a navei în laș.

Când apăru Butușănd la catargul vasului comandant trei stegulețe colorate, semnalul așteptat: „libertate de manevră”, toată lumea răsuflă ușurată.

De patru zile și patru nopți se învărtia escadra în jurul Insulei Șerpilor. Manevre, tir, lansări de torpile. Incondeji, nedormiți, ofițeri și echipajele câtău lung în direcția gurilor Dunărei, spre portul salvator. Toți așteptau în taina deschiderii porților paradisiului visat.

Linia de front, brusc ruptă, vasele, gâlgând pe coșuri roși negri de fum, își măreau viteza întrecându-se în goasă ca să atingă mai repede limanul așteptat.

Ca de obicei, la urmă, în coadă coloanei, venea și nava-școală, bătrânul „Mironca” legănat domol, cu pânzele în vânt, ca o pasăre albă, uriașă, cu aripile înt nse, plutind în orizont.

La pupa, sprejinit de un esorn colac de frânghie cătrăstă, noul medic al bordului, doctorul Barbă Roșie, marinar proaspăt, își privea binoculul așteptând cu încăpățănare să vadă raza verde. Avea ocazie să verifice palavrele lui Jules Verne, în cărțile cărăuă citise în copilărie despre celebra rață, ce trebuie să apară în clipa când sprințecăna însășgerată a soarelui se înecă în apa viorie a mării la asfințit.

Și pentru că făcuse proba că-i tare de mare și nu sufere din prima călătorie, secundul, Căpitanul Mincu, și ajutorul său, sublocotenentul Neagu, erau hotărâți să-l inițieze pe doctor în toate misterile mării și să-l înmărieze transformându-l din *Homo terrestris* în *Homo nautic*.

Secundul, ajutorul său și doctorul formau Triunitatea bordului: Tatăl, Fiul și Sf. Duș. Totdeauna nedespărțiți, în nesfârșite discuții. O legătură tainică unea parcă triunitatea asta în care nici vârstele nici fiirile nu se potriveau. Pașiunea pentru cultură și fermitatea de caracter impunea triunitatea cu'n deosebit prestigiu în mica lume a escadre.

Secundul, Mincu, căpitan cu vechime, era între două vârste. Pătrul alb și musteața neagră. Privire sumbră. Om de înisă, de-o nobleță sufletească pe cari nici unul din șefi nu i-o remarcase.

Vârsta nu-l schimbuse. Păstra aceeași structură tru-



Mironca cu pânzele în vânt, ca o pasăre uriașă cu aripile întinse...

pească și sufletească. Mergea cam călcânat. Avea un pas nautic de care colegii făceau haz.

I se zicea în glumă: ultimul marinar romantic. Maestrul în arta manevrei pânzelor, stărnea prin porturile orientale admirativa corăbierilor bătrâni.

În memorial personal, găsit sub cheie de comandant, era notat laconic: „bun marinar, slab militar. Fire irascibilă, spirit critic, cultură frumoasă; păcat că își pierde prea multă vreme citind cărți cu totul străine de carieră”.

Marinar de rasă, făcuse școala navală de la Brest și înconjurat lumii ca aspirant pe *Ephigenia*. Dar la examenul de comandor căzuse din cauza unei aventuri nerococite și a unui chef monstru sălășit cu scandal public. Doi colegi, preparați de el, reușise să pună gazonul lui înaintea lui.

Sublocotenentul Neagu, ofițer cu cronometrele, băiat subțire, brunet cu ochi albaștri, avea o figură copilărească. Din școala colegii îi spusese Bebe. Vorbea puțin dar citea mult. Timid și ambițios. Foarte sensibil, puțin expusiv și de loc sociabil.

Fire concentrată. Imaginație comprimată.

Nu-și găseie încă echilibrul vieții. Pentru alegerea carierei se certase cu familia. Visase, după vocație, să fie marinar, nu ajunsese de cât militar. Ceruse imbarcarea pe un vapor de marfă care făcea curse regulate Galați-Rotterdam. Neagu era un fel de copil sufletesc la Secus-

¹⁾ Fragment din romanul „Ereptările”, Cartea, care va apăre în curând, inspirate scene din viața porturilor dunărene.

dului, care-l lasse sub aripa lui ocrotitoare din ziua îmbarcării.

Doctorul era un interesant și unic exemplar. Uscat, noduros, chel până la ceafă; avea un ciuf rar de barbă roșie și, sub o boltă cranică socratică, niște ochi de fosfor.

Sfârșise medicina când unii din colegii săi erau ajunși profesori definitiv.

Cu prestigiul și autoritatea studentului veteran condusese pe vremuri câteva mișcări și greve studențești care făcuseră mare valvă.

Târziu, după ce a pus mâna pe diplomă, când să-și facă stațiul militar, Ministerul de Război a găsit că-i mai prudent să-l dea la Marină decât la un corp de trupă.

În tinerețe, doctorul își pierduse câțiva ani în Belgia; se zicea că fusese anarhist militant. Cu ce trăise? Ce făcuse pe-acolo? Mister.

Acum se potolise, de și rămăsese același om de principii rigide, sectar pătinaș.

Ideile lui sociale nu intrau în cadrul nici unui partid politic. Își crease o doctrină personală pe care o botezase: *umanitarism-positivist*.

Căea mai multă filosofie de cât medicină. Natură complexă. Privea lumea cu'n profund dispreț de la o suverană altitudine. Discuta cu pasiune jonglând cu cinism cele mai îndrăznețe paradove.

Și celor care-l găseau că-i mizantrop și înăerit, le răspundea c'o amară melancolie; am ajuns mizantrop tocmai pentru că am iubit prea mult omenirea; sunt sceptic tocmai pentru că am crezut prea mult în adevăr și dreptate.

*

Un torpilor negru, ca un bivol gonit din urmă, trecu vijelios cu botul și nările deschise adânc îngrupte în apă. Și apa spintecată se umflă în unghișu ascuțit cu rigle lungi de spumă. Un nor de fum, incolțit ca un balaur, învăluî cerinid câteva clipe albul arșiilor lui Mircea.

— Ce infecție mașini, pufni deguștate secundul. În locul navelor suple, cu forme grațioase, se construiesc asemenea oribile mașini plutitoare.

— Dar mașina ne-a dat viteza. De la carul cu boi la automobil, de la corabie la vapor. Geniul abarului a învins geniul vântului.

Nu trebuie să ne supunem legilor progresului? Întrebă ironic sublocotenentul Neagu, urmărind pe fața mării coada de spumă lăsată de torpilor în larg.

— Asta nu mă împiedică să constat, răspunse secundul, că deși tehnica progresează, arta nautică, cea mai veche artă, căci omul întâi a născocit barca și pe urmă carul, scade, se pierde... adică se transformă din artă în știință. Mecanicul la locul marinarului.

Vaporul e o uzină flotantă. Fum, cărbuni, uleiuri și

șteți. Meseria, caracterul, vocația se schimbă; se pierde originalitatea temperamentalului naval.

Nu mai pe-o navă cu pânzele umflate în vântul de la larg înțelegei frumusețea și poezia mării.

Neagu nu se da bătut.

— E fatală aceeași evoluție creatoare pe apă ca și pe uscat: Galea, Corabia, Vaporul. — Partenonul, Catedrala Gotică, Sgârșite Noei.

— Stați că vă împac eu pe amândoi, interveni doctorul Barbă Roșie.

Mă rog, până acum frontiera dintre pământ și marea nu se putea suprima nici în gând, lată însă că avionul, care a schimbat ritmul circulației și a scurtat distanțele, zboară la fel pe deasupra apei ca și peste uscat. Pentru el nu există frontiere. El singur anihilează orice barieră dintre apă și pământ, căci el utilizează „apănil” construct.

Domeniul mării e amenințat deomnino.

Nu se știe cine va stăpâni marea în viitor: Marnara sau Aviatorul?

— E adevărat, interrupse Neagu, dar e o chestie de timp. Marina nu e o meserie ci o vocație. Dacă e drept că avionul anihilează frontiera dintre uscat și apă, nu schimbă vocațiile distincte dintre omul naval și omul terestru. Instinctul popoarelor maritime face ca mai curând un marinar să ajungă aviator de cât un om de uscat să ajungă marinar.

Deodată doctorul, care se chinuia să învețe a fuma ca pipa după usul bordului, se ridică în picioare cătând nedumerit în larg. Un punct negru apărea și dispărea în zare.

De undeva din depărtare, se auzea un muget lung, repetat la intervale regulate.

— E gemadura... ne apropiem de gara fluvială, îi lămurii secundul.

Ai să vezi acum unul din cele mai grandioase spectacole de natură. Observă culoarea apei. Două nuanțe bine distincte. Suntem în largul mării, dar plutim deja în apele Dunării. Vezi, toată suprafața-i albastră până la orizont, și numai în direcția spre care navigăm e o bandă lată cafenie, care taie oglinda mării.

Asta-i apa dulce, mîloasă a fluvialului care trece peste apa sărată și limpede a mării, fără să se amestece încă.

Două domenii, două puteri formidabile ale naturii se întâlnesc aci sub ochii noștri.

Fluvialul dominator, care n'a cunoscut stavili în cale, și nici o forță nu l-ar fi putut opri, nu-și întrerupe cursul, continuă încă în larg, până ce-și pierde și apa și numele în mare.

Acți dispăre personalitatea Dunării... după ce a înghițit apa a 130 de riuri, a scâldat șapte țări și cincizeci de orașe, stînd în diagonală Europa.

Așa sfârșește, ca o fînjă insuflețită, bătrănelul Danubius pe care antichitatea îl diviniza socotindu-l fluviu sacru, fluviu rege, Rîsul și romantic, Dunărea e clasică, eternă.

Doctorul, în picioare, cu capul gol în bătaia vântului, contempla mult măiestria naturii.

Un uriaș butoi de fier încoscat se sbătea înagrin înfiorător între valuri.

— E gemondura cu sireniă care marchează bara. Acolo îi limita bancului de nămol adus de apele fluviale, zise secundul arătînd cu mîna spre o pată cafenie ce se întindea pe fața mării.

În cursu-i de trei mii de kilometri, din Pădurea Neagră și până aci la Marea Neagră, Dunărea roade, mîlăncă mările albiei sale, sculptează, lasonează, modifică forma scariței pămîntului pe unde trece, și în drumu-i aduce o cucoară masă de nămol, care-i depusă aci pe fundul mării.

Întreaga deltă nu-i decît pămînt nou adus de apele fluviale. Unde odinioară era apă acum e pămînt locuit. Și depunerile sunt în așa proporții în cât Delta înaintează în mare cu zeci de metri pe an.

— Asta înseamnă că într-o zi Delta se va uni cu Insula Șerpilor, intrerupse doctorul.

— De sigur, după cîteva mii de ani. Acum, ca să tae și să mențină deschis canalul de navigație, omul trebuie să lupte în permanență cu natura. Dacă nu s'ar scurna costinu fundul, în cîteva zile omul ar fi învins de natură.



Se vede Sulina în prova.

„ Se vede Sulina în prova ! ” tună din catarge glasul marinarului de veghe.

(Va urma)
Jean-Bart

Pescăria și Piscicultura în Marea Neagră

— Portul pescăresc Tulșa-Balcic —

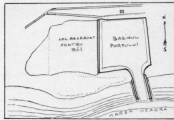
S'a zis adeseori, că dintre toate popoarele cari au acces la Marea Neagră, poporul românesc e cel mai norocos la pescuit. E adevărat. Trebuie să ne întrebăm dacă e de ajuns numai norocul. E destul ca să privim harta li-



Vederea lăsatul Tulșa.

torului nostru maritim și să urmăm statisticele Direcției Pescăriilor Statului ca să vedem ce ne rămîne de făcut.

Dela prima vedere constatăm că cea mai mare cantitate de pește se prinde în regiunea gurilor Dunării.



Noul port Tulșa.

Și numai a patra parte se prinde pe coastă între Capul Midia și Ecrene.

Numărul pescarilor în regiunea gurilor Dunării este aproximativ de 1000, cu vre-o 200 bărci. Iar pe coasta dela Midia în jos numai 230 pescari cu 44 de bărci.

Cum se explică această mare diferență?

Nu sunt pești?

Ori nu sunt pescari?

Pești sunt, pentru că vecinii noștri, Bulgarii, cari și-au organizat pescutul maritim, făcând și o școală la Sczopol, prind o cantitate de pește la mare dublă decât prindem noi.

o coastă ospitalieră și dantelată, care să ne adăpostească de furtuni, de ce nu facem locuri de refugia, mici porturi pescărești?

Nu facem porturi pentru că sunt prea puțini pescari.

Și iată cum ne învârtim într'un cerc vicios.

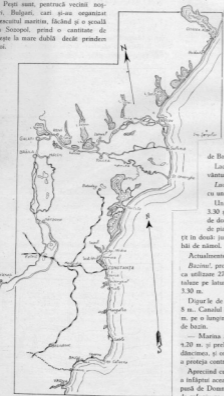
Norocul peștilor e mai mare de cât norocul nostru.

Nu sunt pescari pe coasta noastră pentru că nu sunt porturi de refugia. Și nu se fac porturi de refugia pentru că nu sunt pescari.

Cercul vicios trebuie rupt cu orice preț.

Prima încercare e pe cale de a se realiza.

Administrația P. A. R. I. D. (din Ministerul Domeniilor) a hotărât să încerce crearea primului port de refugia în lacul Tulsă, la distanță de 4 kilometri de Balcic.



Coasta Mării Negre Românești.

Pescari nu sunt, pentru că nu sunt pe coastă adăposturi, porturi pescărești. Dacă natura nu ne-a favorizat cu

de Balcic.

Lacul este înconjurat de înălțimi, în adăpostul vânturilor și valurilor.

Lucrarea s'a început în primăvara anului 1930, cu un deviz de 9 milioane.

Un bazin de circa 4 hectare, cu adâncime de 3.30 și legat cu marea printr'un canal, protejat de două diguri paralele, formate din arcamente de piatră, în chesoane de lemn. Lacul s'a împărțit în două: jumătate port și jumătate rămâne lac pentru băi de nămol.

Actualmente stadiul lucrării este :

Bazinul, proiectat cu suprafața de 4 hectare, s'a redus ca utilizare 27.000 m. p., prin lăsarea unor banchete și taluzi pe laturi, este aproape terminat la adâncimea de 3.30 m.

Digurile de piatră sunt făcute pe o lungime de circa 8 m. Canalul de intrare, este săpat la adâncime de 3.30 m. pe o lungime de 50 m. O porțiune de teren îl separă de bazin.

— Marina a intervenit pentru mărirea adâncimei la 4.20 m, și prelungirea digurilor, corespunzătoare cu adâncimea, și orientarea unui din diguri (cel de Est) spre a proteja contra valurilor, intrarea în canal.

Apreciind cu toată admirația hotărârea „Parisului” de a înfăptui această operă, nu trebuie să uităm și stăruința pusă de Domnița Ileana pentru realizarea primului port de refugia pe coasta noastră „unde în fiecare an, în fiecare anotimp își găsec normântul atâtea nave surprinse de furia lui Neptun în caprinsul Pontului Euxin”.

CRONICA

Să luăm aminte la ce fac alte Ligi Navale

Să ne aruncăm ochii peste botare... să ne folosim de experiența altora, ori de unde noi-are veni pînă la urmă și de laudă.

Venim scriind pe cînd activitatea de propagandă a Ligilor Navale din toate părțile. Începem cu țara vecină, scîldată de aceiași ape ca și a noastră.



Școala de pescărie de la Sopot.

Liga Navalei Bulgară (Bulgarski Narodni Morski Sgovor) a fost înființată în 1920. Are sediul în Varna și este pusă sub înalțul patronaj al M. S. Regelui Boris al III-lea.

Liga are o revistă de propagandă: „Morski Sgovor” redactată de d-ii: Sava Ivanov, profesor Arslanov, dr. Sorocov, Laska Orinov.

Pe lângă revistă, membrii Ligii primesc lunar, gratuit, câte o broșură (Morska Biblioteka), cu articole de izvoare teoretice și de aplicare practică navală.

La fiecare an Liga sărbătorește calendarul ei în toate părțile sociale, o broșură cu lista de societăți și diverse publicații de propagandă navală.

Revista ilustrată a Ligii poartă pe copertă frazele bine cunoscute marinierilor: „Marea așteaptă pînă să ai o altă viață”, „Cînd sălășile pe mare, sălășile pe uscat”, „Viitorul nostru este pe apă”.

Revista conține pe lângă articole de marș, instructive, scrise pe temelul tuturor, fotografiile, dintr-o seamă atîpură forțelor navale din diferite țări, evenimente, articole de interes național, o bogată bibliografie și lista cîmpilor maritime apărute în diferite țări.

Cu ocazia serbărilor de una mie ani de la primul mare Imperiu Bulgar al Tsarului Simeon (927) ca și la celebrarea independenței bulgare (1878), Revista a publicat articole importante de circumstanță, precum și o frumoasă compoziție alegorică de D. A. Ma'acov: „O noapte de insomnia a lui Simeon”. Pe fundalul mării, în zare, se vede conturul turnurilor din Sinop și pînălele navelor unei flote imense. Pînă care dacă ar fi existat, asupra istoricilor bulgari, Tsarul Simeon ar fi eșuat cucerirea bizantină.

Liga Navalei Bulgară își face propagandă și prin conferințe, congrese, expoziții, marea marșuri, excursii, etc.

În vara anului 1930 membrii Ligii au înființat, cu un vapor bulgar, o excursie de la Varna la Constantinopole.

Liga noastră trece ne a răspuns acestei vizite ca și a ființat de bună vecinătate.

Liga Navalei Bulgară are și o activitate practică. Colorii maritime pentru copii, curse de laudă, regate, sporturi nautice se fac la sta-

țiile maritime de la Varna, Burgas, Mesembria.

La Sopotul are o școală de pescari și o cooperativă pentru exportul peștelui. Lîngă Varna are un apeductat maritim pentru copii debili.

Liga Navalei Bulgară, de și foarte tânăr organizație, se arată a fi destul de viguroasă. Este socotită ca una dintre cele mai vii societăți din Bulgaria. Are aproape 5000 de membri, între care 400 femei.

Activitatea acestei organizații navale merită toată admirația.

Bansrea.

Salvismar (Salvarea)

S. S. M. (Salvamar).

Un indicativ preventiv să fureze într-o zi pe pozițional bărcilor de salvare românești.

La răspuns stăruința apei S. O. S. Savea our anula. (Salvați sufletele noastre).

O datorie și un sacrificiu!

Acesta este simbolul nostru care va trebui să personifice cîndva existența mijloacelor de salvare a naufragiilor de pe coasta noastră maritimă.

Este vorba de un cadaver, de oveci plîși astăzi nu există nici o organizație pregătită care să salveze viețile omenești expuse pericolului de înec în apele noastre.

Avem 450 km. coastă maritimă; cunoaștem ceea din lauda, Bona și problemele pe care Marea Neagră le pune economiei politice a Țării noastre.

Ne bucurăm de avantajele și plăcerile pe care coasta maritimă le oferă apărării și regenerării fizice a generațiilor prezente și viitoare.

Știm că pe cîtle mării navele naționale sau străine duc în largul mării bogățiile pămîntului nostru.

Nu înținem și nu apreciem însă îndoișoara imensă activitate care își frîntă vîrta pe lăcașul apelor, și mai ales nu socotim eroarele



O barcă de salvare.

sacrificii și riscuri pe care lepta cu elementele na ariei le recoltăm ornaș.

Popor legat de gîle, are înțit și iubim Marea mai mult în poziția ei; sîndăm însă însemnabile durerilor și chemării valurilor sale.

Între aceste realități sălășite din activitatea și înțina legătură a înțatalui cu Marea problema salvării naufragiilor devine o da-

torie de ordin sanitar-național, ca și o imperioasă obligație de ordin internațional.

Se convine de mult timp ca Statul să poartze atenția sa concretă la popoarele civilizate, cași fac aspectul defavorizabile de câte ori se aude că în vecinătatea Constantinii, pe plajele Mamoi, Tekirghiol, Masajdei sau pe parajele dela Kalakra și Cavarna, auțea nare în peritof de moarte timent ca diaporae stăruite apelară S. O. S., pentru ca dela coasta stăpânite bărețor de salvare să se fustreze prin bărețor înstăruite lor.

Chiar dacă naufragiași ajung vii la coastă, devin ispropoi serviciali: avarosia și înghețul, consecințe a prăbușirii sederii în apă, le pavășiază înșășezor orășelor principale într'un ritm mai acceleraț de cît viteză celor mai rapide vehicule, scote după 24 ore din porturile înșășezor, transportării medicale și oazeșii sanitari.

În condiții similare, se pierd sub acții moșii somerșii prezanți, dela șoare Dablen, Valeov, Zăbereni, Bașar, Fortiș, Jerlicfa.

Deșprii de șierul Mării, neapărașehăi, înșășezor în apărătorele lor letici, se avleții în larg, încredinții sufletele lor destinații și ocotorei Poseidonului șișodată înșășezor înșășezor.

Statistica pierderilor omale, prin țare, la coastă sau în șierul Mării e semnificativă. Căi omșii țării? Cine cunoaște jalea și adărușele călțebor de pescari sau canșor marinarișor vădovite prin dispariția acțor sufleti? Faria Mării șmole, de ani de zile, pe cef mai îndolenteșor și corșorșii fi ai Țării, fînșășezor așă cere pradă și chemarea sa.

Este timpul ca înșășezor Mării, și cei ce-și împlēșezor activitatea pe domeniul așă, să-și dce mână pentru ca opinia publică să înșășezor dătorii și potera sa de înșășezor.

Am rimes ștăpore țară în Europa care nu ștăporeșor la oșel ștăpore civilizate de a participă la conferinșe internaționale cari sa lor pentru organizarea salveții naufragiașor.

Salvarea e o problemă de așășezor socială, o dătorie și un sacrificiu.

Ștăpore, cășor și înșășezor acceșor obligă șmășezor să abate în dășezorșii financiare. Șerșia și rutina birocrășiei va face acșii mai puțin sau nimic țășii de cecae poate realiza inițiativa particulară.

Covae se petrice în așă țări țrebe să se servēșezor de înșășezor.

Grēșii cî acceșor lucrășii va fi șmășezorșii prin concursul Ligii Navale Romine, care nu este omșii laboratoriu șde se forșezorșii marile probleme în legătură cu Marea și activitatea marinășii, eș și organul realizășezor acceșor aspirașezor.

Vem omșii cu țmășii ștăporeșor acceșor importantă problemă navală româneșorșii aritidă ce s'a ficut în așă țări, ce a început să se fucă la noi și ce rēșezor să se facă pentru viașezor.

Anchorot

Al XV-lea Congres Internațional de Navigație

Al XV-lea Congres Internațional de navigașezor s'a deschis la 15 Septembrie 1931, în Palatul Dogilor dela Venēșia, în prezența Majestății Sale Regalei Viktor Emanuel al III-lea. El comșezor o puternică manifestare a Italiei, a Asociașezor Internaționale peninsulare a Congresor de Navigașezor, și a Membror acceșor Asociașezor, cari înșășezorșii acșii o bună par'e dășezor țmășezor și omșii de ștăpore în specialitate, cî și o sumă de navigatori, economișii, omșii politici, etc.

Ultimele două congrese au avut loc la Londra în 1923 și la Cairo în 1926.

În general, ștăpore cu mare interes în domeniul navigașezor internaționale și marine, țmășezor Asociașezor și țmășezor Congresul Internațional din comșezor de navigașezor, șmășezorșii șmășezorșii șmășezorșii de ștăpore de ștăpore probleme ce o privesc în decurs.

Importanșezor material prezentaț Congresul de membri Asociașezor,

privitor la „chestiunēșii” și la „comunicășezor” ce forșezorșii ordinea de a a Congresor, se referă în deșezor la lucrările executate sau proiectate în toate ștăpore, și înșășezorșii înșășezorșii manifestate în domeniul tehnico-șmășezor, în deșezorșii în intervalul de timp șmășezor dela congresul precedent.

În așă de latara par tehnical a problemelor, se deșezorșii totodată și aspecte economice, comerciale, cî și cele referitoare la exploatarea porturilor și a cășorșii navigabile.

* * *

Șezorșii I-a a Congresor dela Venēșia s'a ocupat de Navigașezor fluvială; chestiunēșii și comunicășezor, pose la ordinea de și au fost următoarele:

Chestiunēșii I-a:

Șezorșezorșii apelor pe sub fundășii și în șierul șmășezorșii de rēșezorșii, cî și prin dășezorșii longitudinale ale cășorșii navigabile. Șezorșezorșii. Mijloșezorșii pentru a privesc sau reduce înșășezorșii și pentru a combate efectele lor destructive.

Chestiunēșii II-a:

Lucrări de regularizare și de canalizare a fluvioșor și a șmășezorșii. Rezultate obșezorșii, în special în cecae privescșezorșii țmășezorșii șmășezorșii.



modificările configurașezorșii verticale și orizontale a fundășii portului fluvial, și înșășezorșii șmășezorșii plășezorșii șmășezorșii șmășezorșii.

Chestiunēșii III-a:

Proșezorșii realizate în decursul șmășezorșii acșii cu privire la dispoșezorșii și exploatarea șmășezorșii de navigașezor, pe canale și șmășezorșii canale, ce și în amenajarea acceșorșii lor.

Comunicarea I-a:

Canale deservind în acșii țmășezorșii nevoieșezorșii navigașezor și pe acșii șmășezorșii acșii acșii. Utilizarea reciprocă a canalășezorșii de navigașezorșii pentru țmășezorșii și a apelor de înșășezorșii pentru alimentașezorșii canalelor.

Comunicarea II-a:

Porturi interioare: dispoșezorșii generale. Tipuri de șmășezorșii, în special în rēșezorșii cu mare variașezorșii de nivel. Tipuri de șmășezorșii mecanice pentru încălzirea și deșezorșezorșii vazeșorșii. Apărare în contra ghețorșii. Distribuția rașezorșii a porturilor de șmășezorșii pentru rēșezorșii cu mare transport de ghețorșii. Hașezorșii și acșezorșii. Legătura cu calea ferată. Chitaușezorșii de invenșezorșii și exploatașezorșii.

În Șezorșezorșii II-a a Congresul au fost deșezorșezorșii problemele

de navigație maritimă cu urmărirea chestiunii și comunicării la ordine de zi:

Chitanța I-a:

Liniile de drum de fier și drumuri de fier fantele care de acces la porturi; instalații feroviare la porturi.

Chitanța a II-a:

Aptarea coastelor contra asaltă cu sau fără transport litoral, reponderent, de materiale.

Comunicarea I-a:

Administrarea porturilor de comerț Organizarea diverselor servicii de construcție, de întreținere, de exploatare. Porturi libere și zone libere la porturi; condiții de înflorește; instalații dimensii și exploatare. Rezultate obținute.

Comunicarea II-a:

Aplicarea betonului și a betonului armat în treburile ce interesează navigația maritimă. Conservarea acestor treburile la mare.

* * *

Chestiunile și comunicările expuse mai sus au fost dezbătute pe baza rapoartelor prezentate de membrii Asociației și a rapoartelor — asamblu întocmite de raportorii respectivi, în zilele de 14—19 Septembrie 1931.

În zilele de 20 și 21 Septembrie s'au făcut excursii interesante pentru vizitarea diferitelor lucrări hidro-tehnice (ciclaze, canale, baze, porturi, lucrări de ameliorări litorale, etc.)

În ziua de 22 Septembrie, au fost sugerate aprobării Congresului, concluziunile formulate de comitetul de recepție.

În zilele de 23, 24 și 25 Septembrie au fost rezervate vizitățile portului Genova, excursiei în Roma și apoi vizitățile porturilor Neapole și Bari.

O bogată și interesantă colecție de publicații, privitoare la lucrările executate în Italia, în curs de execuție sau în proiect, a fost distribuită membrilor participanți.

Facilități pe drumul de fier și la hoteluri au fost deservite în toate împrejurările.

Comitetul italian, Municipalițeta și Autoritățile venetiene ca și Partidul Național Fascist au oferit recepții și o regată alegorică pe Canal Grande, în onoarea participanților.

Diferite conferințe de specialitate au fost deservite în fața.

Congresii au constituit obiectul unor manifestări călduroase în toate excursiile ce au avut loc. Este remarcabil că activitatea noastră ce dezvoltă regional fascist pe toate țărmurile, entuziasmul patriotic-locuitor de spiritul de disciplină și de sentimente de demnitate omenească. — într-un cuvânt renașterea Italiei „prin voința inflexibilă și solidară a unui pop și a poporului întreg” — asigură Mari Latine, în ciuda tuturor stricăci și recalcitrante, un viitor demn de strălucire ei, cart, ar trebui să ne amintim cu un ceas mai devreme, au fost și ai negri.

Delegații oficiali ai României au fost Domni: Ministrul Plei-potopos C. Popescu, Delegatul României în Comitetul European și Internațional a Dunării, Inginer Inspector General I. Vardola, Director General al Regiei Autonome a Porturilor și Căilor de comunicație pe apă, și Inginer-Sef T. Găleş, Președintele Consiliului de Administrație a Regiei Autonome a Porturilor și Căilor de comunicație pe apă.

Au participat de asemenea la Congres d-na Ministru C. Popescu; d-nul Inginer Inspector General Profesor Gh. Popescu, Director General al Societății Naționale de credi; Industrial, cu d-ra V. Popescu; d-nul Inginer Inspector General I. Opreșcu, Directorul Serviciului Apelor din Ministerul de Lucrări Publice; d-nul Inginer-Sef I. Dumitrescu și subsecretar.

D. Profesor Gh. Popescu a făcut o interesantă comunicare despre „Porturile Interioare” etc.” și a luat cuvântul la discuția diverselor chestiuni și comunicări de navigație fluvială și maritimă.

D-l Inginer T. Găleş a urmat în descur și a intervenit în chestiuni de navigație maritimă.

Subsecretarul a avut onoarea să prezinte Congresului o comunicare privitoare la „Proiectul de canalizare a Sectorului Catastrofale și al Porțului de Fier”.

12. X. 931.

Inginer M. G. Vasilescu

Cum s'a înființat „Clubul nautic Dunărean” din Giurgiu

Am început clubul nautic cu... zero lei, zero boz. Astăzi avem o avere frumoasă.

O conferință despre „România țară de apă”, ținută de d-l Emilian Bocuș, care s'a ținut din primul moment ideii, a arătat publicului ce însemnau un club nautic, și ne-a adus primele fonduri; cu care să facem față împrejurărilor.

Parca era mai greu, era comitetul unei comitet de conducere, pentru că afară de doi-trei înși, nimeni nu înțelegea șosele unui club nautic. Și cu drept cuvânt, nu numai pentru Giurgiu, dar pentru



Clubul nautic din Giurgiu.

multe localități așezate pe țărmurile Dunării, era o noștră. Era o revoluție.

De ce portăm la lucru?

Era, — așadar — mereu în așteptarea unei Ligii Navale, care să treacă la realitate practică. Vroiam o ligă vie, activă, care să se adreseze esențelor, să le dea educația necesară; instituția de mare și de marină, să lucreze cu ele și să se folosescă de forța lor pentru acoperirea țării. Liga Navalei nu trebuie să rămână asociată numai în apele calme ale oficialității.

Acționăm gând ne ardeam pe topi. Trebuie să ținem la larg. Urmează ceea ce ținem pe noi pe alți cale de realizare.

Am avut contactul cu publicul, printr-o serie de conferințe de popagandă, la care s'a lipsit nici succesorul Jean Bart, și nici spiritul viu și nerostopărit care este Mon Delamar, comandorul Negulescu.

Problema Dunării și drumului deschis spre marea largă, era pentru prima dată canvasată la întregime de un public domestic de cultură. Nu era încă suficient. Trebuia să fie pregătit și canvasat și să judece problemele în legătură cu apa, trebuie să i se înalțe dragostea de apă, călăuză de a fi stăpânitori celei mai mari și mai frumoase căi de comunicație din Europa, cum este Dunărea, și

voiașta de a se folosi de ea, pentru ei însă-și sau pentru foloșul Țării întregi. Dar dragoste pentru apă nu poți să ai decât atunci când începi a învăța s-o stăpânești.

Tineretul giurgiuvean nu știe nici să înoate și nici să ște o rață în apă. Practica sporturilor de apă îi era, în totul necunoscută. Păgini întregi se îndesăseră cu alte sporturi.

Ne-am gândit deci să amenajăm o plajă, cu cabine, cu garaj de bărci, să construim sau să cumpărăm bărci, să facem o școală de înot și canotaj.



Plaja de la Giurgiu.

Să găsești un loc de plajă, pe stânga Dunării este un lucru destul de ușor. S-o amenajezi este mai greu. Iți trebuiești bani...

Mai pe din urmă, mai estival în dreapta și în stânga, făcând membrii cu forța și lăudându-le banii cu jocos, am realizat promisiile noastre.

Plaja clubului nostru, amenajată în jurul portului, însoțită de o pădure care oferă umbră și răcoare atânci când soarele te-ți răzbeie, având în față privilegiata stăruină a Dunării, foarte lată în acel loc, și a malurilor înălțate, este fructul unui lucru necunoscut. Pe deoparte kapta cu natura care în fiecare an te înepte și cărâșta și să arde în plajă, pe de alta, kapta cu pârșile înapoate ale aștra cari nu înepte roba plajelor și a sportului nostru. Dacă, însă, cu natura ne îneptăm mai ușor, cu oamenii ne îneptăm mult mai greu.

A trebuit să învingem încă învecărite, întinse costanțe, nepăsarea și răutatea omenească, toate coalizate pentru a împiedica o inițiativă care nu aducea rău nimănui.

Au fost autorități, cari nu îneptau cum se putea Giurgiu să devină „stăruină balneară”, și cum se fi fost deci posibil, ea pe malul Dunării să stăi învecărit într'un costan de plajă.

Un consiliu de băștină oficial, era gata să declare plaja învecărită, pentru că prin băștina Dunării sunt plajeri, ca și când pe aceștia nu-i găsești pretotdeauna.

Sau gâti autorități cari, au creat în un moment dat, închiderea băștinii de la plajă, pentru că, orăz de bulet, Bulgării ar putea veni pe malul celălalt, și astfel s-ar fi învecărit legea poliției frontierei.

Acum toate aceste sunt de domeniul trecutului. Publicul ne-o îneptă și ne-o încurajază cu prezența lui. Tineretul care oltă dată se îneptă în căderile orășului pentru a joacă „o tabă”, astăzi, de cum se face timpul bun se ursește stăruina pe care soarele le-o dă din bulaj, se întinse în la înot, și se avântă pe valurile Dunării, vălănd vântoșele în vreo lăcă pescărească, sau în vreo barcă ușoară.

În timpul de activitate, o singură barcă pe care o aveam în club, stătea legată la gura. Nimeni nu o creta. Acum au venit altele bărci, pe care s'ar cere, iar la concursurile din anul trecut s'au putut prezenta echipe de vâslaj omeneș și bine antrenate.

De anul acesta am început antrenarea sistematică în înot a tineretului giurgiuvean. Echipe de înot a diavului, la concursurile din toamna asta s'au clasat în primele rânduri, pentru echipe de înotatori mult mai vechi, și cu echipaj bine stabilite.

Am vrea, însă, cu tot învecăritul golănesc cu la parte la sporturile de apă. Profesori de educație fizică se îneptăsc să-și facă program de clasă și câte odată să potrezesc câte o echipă de fotbal. Nici anul nu îneptăgea Dunărea. Am construit sub supravegherea noastră, din fondurile date de Casa Școlilor, prin intervenția d-lui Boșcaș, o barcă pentru înot din Giurgiu. Alară de aici plămăni ale profesorilor, pe Dunăre, barca n'a fost folosită la nimic. Lăcăș nu-și are echipe lui de vâslaj, și doar pentru asta făcăm bani.

Este păcat, ca acolo unde Dunărea oferă atâtea posibilități, tineretul nu se îneptă de ea, și să rămână să lăcăș minge pe vre-un teren prăfuit, așa cum se întâmplă aproape întotdeauna.

Cu timpul, această stăruină va dispărea. Sperăm să facem din Giurgiu unul din cele mai importante centre de sporturi de apă, de pe toată Dunărea. Dacă, este așezat, aici la stăruina Bucureștilor.

Președintele Clubului nostru din Giurgiu
ALEXANDRU DAIMA

Cercetașii de apă

În câmpul activității sale, Liga Navală Română își îndreaptă ochii cu toată încrederea spre generațiile cari vin. Din tineretna dorită de viață în aer liber, plină de avânt generos, încercând la disciplina cercetătoarească, vor țese așezăți Ligii, sportului-pionieri și propagandei navale.

Să ne folosim de experiența țărilor mai învecărite. Să scutim tineretna din războiul birocraticilor plăm de gura și de cereală; să-ți transportăm din prezentatelor orșelor îneptate în largul Dunării și a Mării; să-ți deștinăm cu să cîntăsc în noștra căruș a naturii



Înotări pe apă.

primărie. Să-ți învățăm să înoate, să scurpe pe apă dela înot; să înoate pe apă, să trîșă la lăcăș, să manevreze o plămă; să cîntăsc un motor de barcă.

Ape avem deștină. Chiar în jurul Capitalei sunt o serie de locuri ce se pot amenaja pentru a face școlă de sporturi navale.

Concurăți amajajul de Liga Navală pentru Abecedarul Marinaru-

face, așa cum le vedem și noi martorii. De acela este atât de impresionant în special de lumea marinărească.

Am arătat întâi pe autor și mai în urmă voi vorbi de carte, pentru a releva tărâmul acasă călătorește ce conține în cele 325 de desene.

Evident faptul, care este un amestec de monografie și istorie a marinei în ultima 100 ani, mai mai peșca, și constituie o experiență asupra în evoluția tehnicii naval pentru oricine. Este suficient să vedem primele surse consultate, nume ca: Percy-Scott, Jarvis de la Grantier, Amiral Danneberg, Amiral Carter, ca să se dea înțeles senza că a fost călăuzit de sprijin experimentale și adesea documentari.

Autorul pornește de pe timpul corăbiilor cu pânze (pe la 1830 abia se făceau primele încercări de adaptare a mașinilor cu aburi), dela pitorescul escadrelor de vase de linie și fregate, umărește pas cu pas transformările prin care au trecut rând pe rând principalele marine, până la ultimele construcții.

Între timp citim, adresându-se ca de obicei marelui public. Hărțile rezolvă prin simple chestiuni care le abordează și sintetizăm exponenți, și săli dintr-o descriere tehnică, o lectură agreabilă.

Vizualize pe rând, de exemplu, mobilitatea, conducerea trăsai, crucierare, creșterea care de lapele, stăruie de cură, torpile și torpile, mine, tuburi, și dispozitiv, dispozitiv, și la sfârșit chestiuni care de obicei pentru mări: construcțiile de linie, construcțiile, care sunt localizate în orientări noi în construcții navale.

Informații — Noutăți

VAPORIE FĂRĂ ECHIPAJ — Nu e o noutate pentru nimeni experiențele care se fac de mai așeză cu avioane și vaporie fără echipaj, care evoluează fără pilot și fără comandant. Conzemile se dau fie de la aer, fie de pe un alt avion sau bastionat.



La ultimele manevre americane de la San Diego (California) distrugătorul *Stoddert* a fost înarmat cu armamentul aparate și a servit drept punte alor vase și avioanele, și a executat misiuni care nu s'au mai văzut la nici una din experiențele de acest gen de până acum.

Comenzile se dau de pe vasul *Perry*, de la un aparat nu mai mare ca o mașină de scris. Poartă disciplinat *Stoddert* a executat toate misiunile ordonate doar prin o apăsare pe o anumită clapă.

Mai întâi s'a pus în mișcare la început cu gaze calde, apoi cu dieselci și în urmă cu toate vitrele, adică dieselci și gaze.

La o altă apăsare de pe *Perry*, *Stoddert* a pus cârma banda și a făcut un rondo complet.

Între timp moment dat, din cauza vresei agudubării probabil, aparatul de recepție s'a deranjat. *Stoddert* o s'oprit pe loc și avion a început să dea semnale de alarmă. O horcă cu motorii specialiștii acuzată, reparată deranjamentul și manevrele au reînceput.

La o altă apăsare de la transmisiune, proiectoarele au început să se aprindă, nu știm pentru care ochi.

Pentru ca vitea bandă să nu pătrundă prin coșuri, acestea au fost înarmate cu apă și apă.

MAREA FURTINOASĂ ÎN MINIATURĂ. — Marile șantiere navale sunt înarmate cu o sală de modele unde, între altele, se fac experiențe cu modele de lăna sau de corăbi, spre a se putea transporta în „carne și oase” adică în apă, toate lăna este din colțurile mișcătoare ale inginerilor navali.

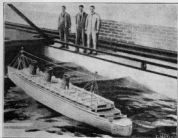
Vasul miniatură se „lansează” într'un bazin în care, aparate speciale măsoară deplasamentul, rezistența apei etc.

La un mare șantier naval s'a introdus acum ceva nou: bazin cu valuri și faruri! Odată miniatură introdusă, furtura artificială începe, crește până ajunge la ciclu, valurile devin din ce în ce mai de... Atlantic și vasul se abate ca pe „baraj”, mergând cu toată



Peșca I. Hărbu.

Între timp putem spune că lucrarea este frumoasă, interesantă și practică, pentru că în afară de aspectul artistic și profesional, conține o sumă de date care cu greu s'ar mai putea găsi altundeva ca aci într'un război al științei legate. D. S.



viteza. Aparate electrice întăresc efectul valurilor și experții trag concluzii, fac modificări, înainte de a începe construcția vasului real și a-l lansa la apă.

DIN FLOTA GERMANĂ. — Se știe că tratatul de la Versoilles a oprit marea de război germană de a mai avea submarine, iar ca nave de suprafață a rămas în ea :

6 chisurane de tip *podvoșagorâi*, unitățile de înlocuire a acestora nedepășind 10.000 în artileria 280%, în plus 2 chisurane de rezervă, acordate de conferința ambasadorilor; 6 cruciștoare, unitățile de înlocuire după 20 ani de serviciu nedepășind 6000 tone, plus 2 de rezervă, 24 torpiloare, limita de vechime 15 ani, iar navele noi de înlocuire, nedepășind 800 tone pentru 12 torpiloare mari și 200 tone pentru celelalte 12 mici.

Germania a oprit din foaia mării imperială opt chisurane, patru din clasa *Brasachweig* și patru din clasa *Deutschland*, nave de 12—13.000 tone, cu artileria principală IV-280 și secundară XIV-150 construite între 1902—1906.

Când s'a pus chestiunea înlocuirii navelor ușoare ajunse la limita de vechime au construit în limitele japoneze de tratat 12 mari torpiloare de 800 tone clasele *Môso* și *Jetis*, precum și șase cruciștoare, *Bismarck* de 5.400 tone și *Koensberg*, *Karlruhe*, *Kooln* și *Leipzig* de 6.000 ca IX-150, IV-88 AA, VIII-37, XII M, XII T. 500 *Diast* de crucieri și turbine pentru mersul cu toată viteza.



Cruciera „Hannover”.

Toate aceste nave au fost foarte reușite stăruind submugura strălucită.

În 1928 însă s'a pus problema mai arătoare a înlocuirii vechilor chisurane și după lungi discuții Reichstagul a aprobat fondurile pentru construcția unei chisurane de 10.000 tone, a cărei date au fost ținute secrete până la lanț.

Acesta este întotdeauna *Ernst-Preussner*, numit apoi *Admiral Scheer* și lansat înlocuitor sub numele de *Deutschland* în 1930.

În limita celor 10.000 tone îngăduite, marinarii și tehnicienii germani au reușit să facă o unitate capabilă să se mișcarea cu nave având un tonaj de două ori mai mare. În viteză nu e întrecut decât de cruciștoarele de bătălie engleze și japoneze.

S'au întreprins optări speciale, noduri electrice în locul sărării, câștigându-se astfel 3000 tone. Nava are motor Diesel co-1 deno e vitează de 26 mile pe oră, iar rază de acțiune 10.000 mile ca 20 noduri.

Artileria e compusă din VI-280 în două turele triple, VIII-150, IV-88 AA, VII M, și IV T. 500. Bătăia maximă ar fi 30.000 m, și se știe de la Jutland efectele pistolilor germane de 280 chiar asupra unor nave superioare armate și protejate. Prețul e socotit la 80 milioane de mărci.

În 1929 vechiul „*Preussner*” a fost dezarmat și demontat iar acum în armă ministrul Reichwehrului a ordonat dezarmarea lui *Hannover*, *Deutschland* fiind așezată gata de intrare în serviciu.

Hannover la fel cu *Schlesien* face parte din programul 1905, refon-



Dezarmarea crucierii „Hannover”.

dat în 1920 și 1929—30), era pus la cale și cu ultimele perfecțiuni ale tehnicii, ca drăgăli și celelalte echipamente germane.

Deși „*Christal Naval*” din Berlin a voit să înfăptuiască evenimentul cu dăruire întreprinderii sale pacifice, curțile navale franceze, n'au fost prea entuziasmate. Li s'îi amintea de apropiata intrare în aer vicia a lui *Dontschlaff*, și de pasarea în construcție, atențată de guvernul german, a încă trei unități de aerolap tip.

Deși, actuala situație financiară a Germaniei nu pare să permită un mare efort, numai astfel se explică repetatele cereri de fonduri de către ministrul Marinei Franceze pentru construirea unui crucierător chitmanat de 25.000 tone spre a putea li cu succes opas noui chitmanat german.

C. B.

LANSAREA UNUI DRĂGĂTOR TURC. — La Riva Trigoș, a avut loc de curând lansarea unui nou drăgător de către Marina Otomană.



Pace parte din cele 4 unități comandate 2 la Anakk, în 1929 și 2 la Coștorele de Terevo în 1930. Semănă mult cu tipurile Durlo și Frecca construite în aceeași șantier pe uscat la marina italiană.

Caracteristicile sunt: lungimea între p. p. 98 m., înălțimea în alăna înaltă 9,40 m., pescaj 2,90 m., deplasament 1350 t., viteza construită 38%, forța în cai a motorilor 45.000, raza de acțiune 1500% și 15 noțiuri.

Armatamentul e compus din IV-120/50 în patru platforme, două la prova și două la pupa, IV M. m. și VI T. 533.

Prima din aceste drăgătoare, *Kocatepe*, a fost lansat în Sestrî Ponente, în ziua de 7 Februarie 1931, amintit la scurt interval de frațele său, *Adafepo*. Navele au fost lansate în stare de navigație, cu toate mașinile montate, însă fără armament.

De observat viteza mare, ce probabil va fi depășită la probe. Ver forma un puternic și omogen grup de explorare și vor li de mare folos Marinei Otomane împinș până acum de acest tip de nave.

Remarțim că Turcia mai are în construcție în șantierile italiene 4 submarine și 6 corăbii, unele din ele deja lansate și în curs de terminare.

C. B.

PORTUL ZUNGLILDAC. — Importanța portului Zunglildac e port pentru umplerea bucherilor de cărbuni ale vaselor este în continuă creștere. În anul 1930 producția de cărbuni se cifrează la 1.800.000 tone contra 1.460.000 tone în anul 1929. Din această cantitate au mai puțin de 250.000 tone au intrat în bucheri vasele (în 1929 numai 137.000 tone) (Din *Prote Domus*, 15 Sept. 1931).

PORTUL FRANC SALONIC. — Curțile grecești observă cu îngrijorare că mișcarea mărfurilor în zona generală a portului franc

Salonic e'ie în continuă descoperire pe când mișcarea în zona jugoslavă a aceluiași port se află pe o ramură ascendentă. De aceea se proiectează o mărire a zonii generale și întreprinderii ei cu echipament nou. În acest scop va fi avuție de un împrumut de 15—20 milioane drahme (34—45 milioane Lei). (Din *Prote Domus*, 15 Sept. 1931).

TRATAT DE COMERȚ. — În urma unui acord, între guvernul Hellenic și guvernul Român, nou tratat de comerț. Greco-Român, a cărei sesiune a avut loc la București, va fi pus în viașoș prin o hotărâre a Consiliului de Miniștri al celor două țări, însă a se susi aștepta ratificarea parlamentelor. Schimburi de ratificări și nouă tratat va avea loc ulterior.

PESCAJUL ALITOREZAT ÎN CANALUL DE CORINT. Serviciul de întreținere al canalului de Corint, a stabilit ca ton e lucrările de întreținere ale canalului de Corint, să se facă în fine care joi de la 6 dim. până la 8 seara.

În aceste ore canalul va fi închis pentru navigație.

În urma drăgărilor făcute vasele vor putea trece prin canal cu un pescaj de 24 picioare. Trezirea vaselor cu un pescaj superior va depinde de înălțimea reflexului.

Capitanii vaselor care se găsesc în aceste din urmă condiții trebuie ca înainte de trece să ceră lămuriri prin radio la serviciul de întreținere al canalului.

LUCRĂRILE COMITETULUI DE MĂSURARE DE VASE MARIȚIME AL SOCIETĂȚII NAȚIONALE. — În rezoluția recentă, dela Politehnică Comitatul Tehnic de măsurare maritimă, constituit de organizațiile de transport și comunicație a Soc. Nașionilor, a aprobat textul final al proiectului de regulament întruonțional, relativ la măsurarea vaselor. Acest proiect care are de scop de a evita deșchirile de caloz, relativ la tonaj între diversele nașion, va fi supus guvernului țărilor maritime, pentru a se asigura în viitor o codificare uniformă a regulilor măsurătorilor.

Comitatul a hotărât, deosebit, un tip uniform de certificat de tonaj, formale uniforme de măsurătoare și a decis măsuri tranzitorii pentru măsurarea măsurării la oarecari epoce a histoniceze existente.

NAVIGAȚIA ÎN INTERIOR A GERMANIEI. Se constată un interes mare de vase fluviale peste acceptările proiect. În consecință au se construe de loc vase noi și șantierelor fluviale suferă. Un proiect de șantier face propunerea că aronșorii să poată de produs de acceptare de relativ înalte pentru a modernize vasele lor, cum ar fi schimbarea fundurilor de lemn contra alora de tablă, înălțarea sustinșe ascușite la prova și la pupa, transformarea pupii și a cizmet. Toate acestea au avea drept urmare o micșorare a rezistenței vaselor remorcate și prin aceasta se li amonșione după câștig net. Pe de altă parte situația șantierelor ar li ușorată prin execuția acestor lucrări. (Zetochr. I. *Binnenschiffahrt Juli-August 1931*).

APARAT DE SECURANȚĂ. Cu ocazia expoziției naționale de la Kiel a fost expus un aparat nou de sensibilizare, care are în mod autonom dină apă a pătrunși în corpul uman. Avertismentul se face printr-un semnal ce dispoșat sau cu alina și prin lumina. Acest aparat nou, numit „*Signal-Apparat Wasser*” este produs în diferite tipuri, atât pentru vase oamâne cât și pentru cele cu un număr variabil de despărțimți de apă. (Zetochr. I. *Binnenschiffahrt Juli-August 1931*).

DAREA DE SEAMĂ A SOCIETĂȚII RHEIN-MAIN DONAU A.G. — Din dorința de seamă pe 1930 a acestei societăți, care se ocupă cu crearea drumului navigabil de la Rha la Dunăre, trecură prin fluvial Main, aplicăm următoarele: luna 1929/30 a trecut dină și o atonșoșe a circulației din cauza gheberilor și în canal terrei 1930/31 perioada de gheață a fost numai foarte scurtă. Cu toate acestea aplicărilor de gheață existente au adus servicia foarte însemnată. În cazul anului 1930 un total de ca. 950 tonouri de re-

morc cu 2800 pleșari și 1250 vase izolate au trecut prin canalele de la Kachlet. Navigația pe Dunăre este în continuă creștere în ultimul timp. Creșterea arei instalații de semnalizare și de luminat pentru timpul nopții face posibilă utilizarea canalelor de la Kachlet timp de 24 ore pe zi și s'a dovedit a fi o mare înălțare pentru navigația fluvială. Regularea Dunării a obținut pretențiunea o adăncime a canalei navigabile între Vîlbeșof și Regensburg de 140 m. cu apele mici. Regularea canalului navigabil al Dunării cu apele mici continuă. În cursul anului 1930 centralele electrice ale societății aflate în exploatare, anume centralele din Kachlet, Vîver, Ultere Mărmărele, Obernau, Kleinschwandl și Klagenberg au produs un total de 214 milioane kilowatt-ore, contra 190 milioane în cursul anului precedent. (Zeitschr. f. Brauereiwissenschaft, Juli-August 1931).

CONSULTAȚIUNI MEDICALE ÎN MARE FRIN T. F. P. —

Grăție unei decizii a d-ului Guernier, Ministrul Păcii, vasele de lărg neprevăzute cu un Medic, pot dela 1 Septembrie, să ceară consultații medicale prin T. F. P. la Stațiile costiere: de Havre nord, Sânta Maria de la Mer nord și Bordeaux port nord.

Asiste consultanți medicali, sunt date gratis pe căile de noapte, în cel mai scurt timp posibil.

O astfel de instalație face onoare d-ului M. Guernier, care reprezintă, de mult timp, regiunea maritimă în Parlament, dănd încă o probă de dorința ce are de a contribui la îmbunătățirea condițiilor vieții marinarilor.

E de notat, de asemenea, pe de altă parte că acest serviciu o putut fi organizat grație concesiunii, benevol, al Medicilor regiunii inovatoare.

MODERNIZAREA FĂRULUI DELA PLANIER (MARSILIA)

— Guvernul Francez, hotărând modernizarea farului de pe insula sa din Mediterana și a dispus ca vasele tehnice de Serviciul de Poduri și Școlile Maritime, Adolphe Girard, să transporte materialul necesar pentru lucrările din Insula „Planier”.

Lucrările s'au început în cursul lunii Septembrie curent, și constau din schimbarea completă a mecanismului farului și transformarea lui într'un far modern înzestrat cu aparate electrice și de radio corespunzător ultimelor cucerșuri tehnice.

Radio-farul va fi verificat și astfel aranjat încât să i se permită funcționarea în așa condiții încât să nu-i lipsesc nimic pentru satisfacerea cerințelor navigațiilor.

Schema de câștig, care se găsește în prezent în lucrările directei este din compozici de aer, se va pune în mare printr'un sistem de desprindere automat.

Tutal va fi revizuit și reînalt cu nou, întreg materialul meșter și simplificat, cu care Insula este dotat, face onoare administrației lucrărilor și haluzajelor. În același timp se va lucra și pentru îmbunătățirea lucrării importantă depe coastele Algeriei și Tunisului.

PROBE DE STABILITATE. — În cursul lunii Septembrie, o comisie compusă din un inspector de Navigație, un inginer și un expert al Brevetului Veritas, a procedat la încercările de stabilitate, confirmând rezistența instrucșii peșete dela Ministrul Marii și Comerțului Francez.

Aceste încercări de siguranță au fost foarte cu succes a constatului lui „Saint Philibert”.

Aceste încercări, au fost făcute la bordul bicicler și basculetoarelor, de diferite tonaje, cari lău pasageri pentru Chateau d'Ile, Planier și alte locuri de plămănt. Pe unele ambarcațiuni s'a încercat numărul de îmbucurări al pasagerilor.

CORRESPONDENȚĂ DE LA GURA DUNĂRII. — Vaporul poștal „Assonance” al Societății italiene Sîntare se află în portul Sulina sub reparație. Vaporul grec Kassos a luat o mascadă și s'a traversat la mîla 7. Vascele ce venau în urmă au fost nevoite să întorcă Assonance care urma la o distanță mică, făcînd manevra de întoarcere g-a răpărtit cîrmă și a îndoit cîrma și pînă ei. Negurații pleca așa pe mare fiind în im-

utilitate de a guvernare, face la Sulina o reparație provizorie după ce a alinașit pîpa, așa ce elen să fie vizibilă în întregime. Suporțul cîrmei se va aprinți prin întăririi de corpul vasașii pînă la nivelul anului elcet. Reparația definitivă se va face în Italia.

În Octombrie, vaporul „Jugoslavica” sub pavilion Iugoslav, în timpul cucerșii de întoarcere în portul Sulina, o lovită cu tabulă dela Percy Sanderson a Comitetului European a Dunării. El însuși a avut avarii la cîrmă, însă poate pleca astfel. Vazul e regizat de Comisia peșete la depunerii unei garanții echivalente cu suma daunerelor produse. Deșoa a plecat la Galup în reparație. Vaporul avea de completat cîrmă în port și în rîdă; lungimea lui e de 410 picșoare.

Adăncimea minimă la baza Sulina se măsoară la 25 picșoare engleze.

Taxele de navigație sunt menținute de câp-vu ani, fiind stabilite în franci-aur. Vascele pot plăti în moneda națională a țării, pe baza tenajului de registru net. Cînd o monedă scade, cari a fost lire sterlină în ultimul timp, evident că cel ce plătește în lire sterline va trebui să plătească pentru un număr del de franci-aur un număr mai mare de sterline. Obligașoana plății în franci-aur există de mai mulți ani, afirmășoana că s'au susținat taxele sa corespunde realității.

Sîșoana realitate este deprecerea lirei sterline, a cărei valoare nu mai corespunde aurului. Momentan se percep pentru 100 franci-aur, 5 lire sterline, pe cîmă vreme înainte, va s'a mășinat la 3.19 lire sterline pentru 100 franci-aur. Sîșta de franci-aur certînd acum un număr mai mare de lire sterline, e evident că taxa de navigație rețîndă mai multe lire sterline ca în trecut.

La ziua de 15 Octombrie a sîșt din Odessa o barcă cu opt persoane, plecînd din Sulina și Laci în 1918 și 1925. Pasagerii sîșt mai puțin asistați și poliglotoschi.

Lucrările aschării piene de înșoană a Comitetului European Danesc, au avut loc la Galup.

Comisia constatînd că din cauza fîștoșii mare de ape din primăvara trecută și a depozitelor de aluviuni dinșpe brașul Stari Stambol, adăncimă dela gara achelașă canal avîșu o tenajă de asșoșare, s'a lucr hotărîrea prelungirii digurilor cu 1.100 picșoare.

Aceste lucrări vor lăna obșoșul cucerșii anului vîșor și vor începe chiar în primăvară.

Pe de altă parte C. E. D. a votat un credit special pentru asșoșarea tratată a depozitelor aduse de brașul Stari Stambol. În acest sens, se vor face lucrări de obșoșare încercî cu titlul de experiență, intrare armată să se vadă mai întîi cari sîșt efectele acestor lucrări asupra localitășilor din apropierea brașului Stari Stambol și la deșoșii asșoșă Vîșoșului.

LEGĂTURA DANZIG-DUNĂRII-MARIA NEAGRĂ. — Polonia are o apă deșchisă la Marea Balțică, acum lăpă și-gi deșchisă o ferată și la Marea Neagră. Pînă la realizarea unei canal de legătură Vîștoș-Danșle — elen o vîșoșe colaborare româno-polonă — vecinii noștri cară și-gi cucerșii drumuri comerciale șpe Orient prin teritoriul unșare, sîștînd pentru construcția podului Giurgiu-Rucșio.

Fără să lărim încă în discușia acestor probleme comerciale, care înteresează în cel mai înalt gup economia noastră nașoșă, trebuie să remarcăm ca adăncimă metoda de propagășă utilității de poloneni.

Dăni Dr. Wiczkowski și Zipper plecîș din Danșig, vin în România, gîș conferinșe la Bucureșș și la Giurgiu pentru o lumina și cucerșoș opșia publică românoșă de importanșă internașională legășurilor comerciale între Polonia și România, dovedînd necesitatea unei pod pe Dunăre între Giurgiu-Rucșio.

NAVIGAȚIA PE DINĂRE A BIEGĂRIEL — În comparație cu anul 1930, navigația fluvială bulgară a primului semestru al acestui an înregistrează o descreștere de 10%. În total au intrat 5180 de vase în porturile destinate ale Bulgariei și 5294 vase le-au părăsit. Cantitatea mărfurilor importate pe această cale se cifrează la 58155 tone, iar aceea a celor exportate la 113.947 tone. Un număr de 19.951 pasageri au părăsit porturile bulgare și un număr de 20.056 pasageri au intrat în ele. (Die Freie Presse, 15. Sept. 1931).

NAVIGAȚIA PE DINĂRE A JUGOSLAVIEI — Ca toată navigația rețelii, Navigația fluvială a Statului jugoslav și a avut de început în primul semestru al acestui an o descreștere însumară. Numărul glebarilor încruciate a căzut de la 1157 în primul semestru al anului 1930 la 994, adică cu 14%. Volumul transportării exprimat în tone-kilometri a fost redus de la 277.550.000 la 264.000.000 sau cu 30%. (Die Freie Presse, 15. Sept. 1931).

SCOURI — Cercurile financiare, precum și statele danțelor din Ungaria, Cehoslovacia, Austria și Germania, care obișnuiesc să acorde credite pe termen lung pentru construcții și reparări de remorcare și siruri, discută dispoziția generală de a nu mai face astfel de operațiuni pentru vasele înscrise la Capitaniile de Porturi din România.

Marele care finanțază lucrările motivează această măsură prin faptul că, în România, instalațiile de Peize de Ribon funcționează încă și electricitate câștigată, așa că planurile menționate asupra vaselor în desființare.

Puși de această situație, starea de fapt a proprietății naveelor în România se crede că nu este decât garantată, între cîte după 12 ani de la război se menajează încă măsuri excepționale.

MISCAREA ÎN PORTURILE ROMĂNEȘTI — Cererile de amare din partea străinătății au fost foarte variabile, și tocmai după 15 Octombrie s'a arătat un interes mai mare pentru tranzacții. În primul moment, cereri mai susținute, s'a făcut de giuța Franței și Belgia. După toate probabilitățile se crede că, cererile se vor învalsa ca de către țările importatoare, întrucît altelele s'au uitat și acestea sunt compromise, astfel că se poate spera în import mai bun. Dacă exportul maritim se manifestă slab, în schimb un fapt îmbucurător se întâmplă în traficul pe cursul superior al Dunării.

După scăderea observată în cursul lunii Septembrie, o nouă activitate s'a manifestat în cursul lunii Octombrie, cu tendința de urcare. Nu este exclus ca această activitate să crească în mod sigur în vederea apropierii timpului rău. În special, cursele Viena și Echshingau sunt active, căci prin ele pornește mari cisterne de gîu și porumb vechi.

Acetate activitate a adus și o ușoară urcare la navele, astfel că pînă la Viena se gătesc 4500—5000 lei, de vagon; iar pentru glebari albește ca depozit, în capacități pînă la 750 de tone. 500 lei; iar pentru 1000 tone 800—900 lei altele.

După grădala este în creștere, al porumbului este ferm, cereale și secata în apă și creștere; iar fasolea începe a deveni cîștărit.

Pentru producătorii petrolului, situația este s'ajustată, tranzacțiile sunt normale, prețurile slabe.

DE LA INSPECTORATUL PORTURILOR — Au primit la mîngă o revizii cele două lucrări anuale de statistică întocmite de Inspectoratul General al Navigației și Porturilor: Raport de mișcarea Porturilor și Lista de navele comitate.

Acetate două volume trebuie să fie consultate de țepi cei cari au nevoie de cunoștințe și date în legătură cu navigația și comerțul românesc pe apă.

Odată cu acetate două lucrări au primit și o foarte interesantă colecție de ilustrații întocmite de d-l C. C. doș T. Mihașcu Inop. Gen. pentru siguranța navigației și a vieții pe apă. Acetate material ilustrativ va servi pentru întocmirea unei viitoare legislații maritime și fluviale.

JOCURI DE MARINĂ ȘI DE GEOGRAFIE

Problema I

Cuvinte încruciate

de TIMONIER

Cuvintele: 1) Necessitate imperioasă pentru marina de război. 2) Grand înalt în erablia maritimă. 3) Fluviu în Europa. 4) Lucretie timpie. 5) În paletele sînturilor. 6) Felicitat. 7) Întăpiale ca-once. 8) Neagție. 9) Medicament. 10) Anagrama cuvîntului

10	12	M ₂	21	23	24	V	27	29	30
20	M	I	R	A	L		3	R	I
	4	P	A	R	V	I	26		G
5	E	R	A	I			6		31
	I	A		7	G	25			8
	M		20		9	A		28	
10	13	C		11	M	I	S	I	V
12				22					13
14									L
15						16			A

cap. 11) Scormi. 12) Joc național. 13) Notă muzicală (inv.). 14) Marinet național. 15) Anagrama cuvîntului acelu. 16) Organ în Franța.

Verbul: 1) Neagție. 2) Fenomen medical. 3) Măsură de electricitate. 4) Generator electric. 5) Organ de presă. 20) Nervoz reman. 21) Organ în Franța. 22) Lu joc de cărți. 23) Mergoan pe mare. 24) Terc. 25) Numele pe înțapătorii la nala ce ridică pînă. 26) Ce arată o idee. 27) Leocri pînăntul. 28) Piantă toxică. 29) Organizație de propagandă maritimă. 30) Timp. 31) Aparat electric.

Notă: Colaborările în acetate rubrică trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

- 1) Să aibă schițele însoțite desene în țep.
 - 2) Să cuprindă nume maritimă și geografice în legătură cu marina.
 - 3) Să ocupe un spațiu cât mai mic și să cîștăde tonaj alip.
- În numărul viitor vom publica condițiile concursului de jocuri, care începe cu problema de țep.



POȘTA LIGEI NAVALE

LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ, singură nevoită de a se reorganiza pentru o mai largă dezvoltare și propagare, urmează să pășă în teren, acționând o adevărată generală pentru schimbarea unor metode din Statute, care s'au dovedit că îngreună funcționarea societății noastre.

Pentru opera regională începută, având nevoie de bugete, concursul și dezvoltarea membrilor Ligii Navale, singura de a noastră din țară să vă punem în curent cu cele ce voim a realiza, rugându-vă să citiți o în scris, în scris, plăcile și să solicitați D-Voastră, asupra tuturor chestiunilor care ar intra în sfera de activitate a Ligii Navale Române.

Planul la o expunere mai largă în acest scop, se găsește la vă îmblănda din vreme o schimbă, numai din programul de activitate ce se propune a împlini.

1. Chestiunea Statutelor Ligii; 2. Chestiunea unei Reviste a Ligii; 3. Chestiunea expansiunii și a Muzicului Naval; 4. Chestiunea de propagandă și colaborare; 5. Chestiunea Colectajului de apă; 6. Chestiunea Școlilor, Salvoanelor și Corăbiilor; 7. Chestiunea apărării corăbiilor pe apă; 8. Chestiunea drepturilor membrilor Ligii; 9. Chestiunea fondurilor.

Liga Navală rugă stăruitor pe d-ii Membri sămăși în urmă cu ocaziile să achite din restanțe cel puțin pe sfârșit an de cercetare amănunțită a li se trimită reviste.

O LĂMURIRE CE TREBUIE SĂ O REPETĂM ÎN PICURARE NIMĂR AL REVISTEI NOASTRE.— Din neștiință — sau chiar cu rea credință — se comentează adesea chestiunea colectării, prin subscripție publică, a unei sume de bani pentru Flota Națională, încă din anul 1914.

Opinia publică trebuie mereu înscutată asupra stăruinței acestei fond. În mai multe rânduri s'au dat contribuțiile prin presă astăzi-dăune care este inadecvată. Dar n'a fost de-oștina. Intrebarea personală încă și astăzi.

Ce s'a făcut cu suma adunată în 1914?

Din suma de 2.985.189 lei s'a vădit, la 9 Iulie 1914, un milion franci sau Casa Schneider, din Franța, pentru construcția unei submarine. Intervenția statului român, sub forma noastră a fost rechiziționat de către Marina Franceză. Suma a fost refuzată de guvernul francez, pentru că Ministerul Armatei noastre a făcut în acea vreme mari comenzi de muniții și material de război la Casa Schneider.

Chestiunea este încă în discuție.

Restul sumei, adică 1.929.969 lei, se află în numerar la Casa de Depozituri pe numele Ministerului Armatei.

Acum este adekvatul pe care stăruim nevoții să-l repetăm în fiecare lună.

LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ în scopul de a dezvolta sportul nautic și a îndruma, pe amatori și corăbiile de apă, a deschis un concurs, acordând un premiu de 10.000 lei, pentru cea mai bună scriere cu numele pentru amatori.

Lucrarea, trebuie scrisă pe tipografia tuturor, într-o formă ușoară și agreabilă, fără a intra în amănunte tehnice, de cercetare sau se adresează specialiștilor, și amatoriilor.

În trăsături generale, lucrarea, trebuie să conțină:

1. Noțiunile de construcție bărcilor cu lopet, pânze și motor.
2. Elemente de manevră.
3. Viațarea, manevra cu pânze pe fluvii și pe Mare.
4. Manevra și descrierea pe scurt a motorelor de bărci.
5. Lămurii și reguli de drum pe apă.
6. Noțiunile de salvare, instrucții, slăviri maritimă, pentru navigații înălțate.

7. Pânzele și întrebările bărcilor.

Manuscrisul, trebuie să fie scris citit; numai pe o singură pagină; scris cu penelul sau moțu, însoțit de un plic sigilat, care să conțină numele autorului.

Manuscrisul, primit, rămâne proprietatea Ligii Navale, care și rezervă dreptul de a face modificări la imprimarea cărții, și care nu trebuie să fie mai mare de 8 coșule de tipar.

Manuscrisul, însoțit de plăcuți cu numele autorilor, se primește până la 1 Ianuarie 1912 la *Sediul Ligii Navale Române din Str. Artașilor Brașov (Poșta Regală) No. 16 București.*

—X—

T A B L O U

De măsurarea pe apă a flotei din țară anul 1909 cu vase fluviale, pe categorii de pânze, nautice, nautice și pe categorii de salubritate însoțite și descrise în lăune greșite.

Distribuția vanzilor	V a s e				Mărfuri în lăune greșite			
	Nautice		Tone registru		Generale		Diverse	
	Intrale	Exite	Intrale	Exite	Intrale	Exite	Intrale	Exite
România	9,283	8,701	2,431,811	1,289,790	82,121	79,875	838,800	106,120
Austria	1005	439	201,891	178,880	47,276	38,615	44,894	108,214
Bulgaria	110	257	61,494	49,253	61,883	1,296	3,151	21,426
Bavaria	17	217	6,867	87,649	—	13,221	3,151	106,101
Belgia	159	187	77,000	83,900	71,218	60,266	3,772	21,828
Cehoslovacia	262	130	73,200	44,914	14,176	18,800	20,694	44,829
Egipt	12	88	4,860	31,300	4,988	3,214	1,100	45,700
Franta	293	224	93,760	182,341	101,861	84,808	18,502	30,812
Grecia	358	330	100,861	159,361	20,488	15,216	508	2,879
Italia	59	221	42,000	52,143	33,455	23,417	36,430	78,279
Italia	25	24	13,827	11,398	13,571	9,222	—	716
Iugo-Slavia	341	119	201,324	101,182	137,152	1,041	4,116	201,996
Olanda	82	171	34,390	60,313	12,591	8,814	4,830	79,136
Turcia	—	—	—	2,014	—	—	—	4,483
Ungaria	330	212	117,380	83,463	54,745	23,687	33,889	69,187
Total	7160	7160	3,279,279	3,279,279	1,326,981	1,326,981	1,067,071	1,067,071

INTRATI

Pasageri	823,654	Pasageri	813,599
Bovine	172	Bovine	189
Orzo	4,217	Orzo	9,429
Cal	48	Cal	30
Pisici	6,780	Pisici	6

T A B L O U

Cu vase nautice pe categorii de pânze, nautice și în lăune de registru, primit și pe categorii de salubritate însoțite și descrise în lăune greșite.

Distribuția vanzilor	V a s e				Mărfuri în lăune greșite			
	Nautice		Tone registru		Diverse		Diverse	
	Intrale	Exite	Intrale	Exite	Intrale	Exite	Intrale	Exite
România	194,299	205,861	400,013	44,109	153,211	219,120	219,120	
Austria	201	48	142,074	181,692	7,500	444	69,811	
Bulgaria	6	2	6,327	1,492	1,000	369	17,008	
Belgia	3	10	9,916	67,991	12,137	19,203	47,133	
Dania	19	71	21,666	30,365	4,691	54,566	21,794	
Egipt	151,500	396,466	1,259,413	37,400	884,384	717,121	717,121	
Espania	35	45	61,949	100,864	13,513	3,977	102,911	
Franta	67,144	108,385	325,491	7,826	70,906	151,691	151,691	
Holanda	9	—	29,173	—	—	—	—	
Germania	62,125	165,384	351,172	10,418	91,300	204,254	204,254	
Grecia	37,480	37,308	1,033,947	33,256	712,991	244,962	244,962	
Italia	279,089	236,292	1,806,631	71,974	70,312	812,034	812,034	
Iugo-Slavia	62	—	169,000	—	—	156,020	1,000	
Litania	5	—	2,634	—	—	4,439	—	
Norvegia	27,144	63,178	344,204	14,835	108,092	225,202	225,202	
Polonia	15	—	9,020	—	—	6,402	6,402	
Portugalia	2	—	2,029	—	—	3,703	—	
Suedia	5	—	12,813	—	—	4,405	96,227	
Suedia	14	36	30,500	117,108	2,774	34,092	28,473	
Turcia	8	56	2,519	41,244	303	12,18	30,302	
Ungaria	8	—	28,652	—	—	17,113	—	
Total	168,282	2,211,389	7,067,736	312,730	1,267,169	1,267,169	1,267,169	

INTRATI

Pasageri	8,850	Pasageri	6,588
Bovine	—	Bovine	1,343
Orzo	—	Orzo	3,122
Cal	—	Cal	62

SERVICIUL MARITIM ROMÂN

Adr. Telegr. : SEREBE BUCAREST



ITINERARIUL

Liniei Constanța — Istanbul

Sub rezervă de modificări fără aviz prealabil

VAPORUL	Constanța Plecare Zei ora 22	Istanbul		Constanța Sosire Luni ora 2
		Sosire Vineri ora 14	Plecare Duminică ora 30	
Prințesa Maria	29 Oct.	30 Oct.	1 Noem.	2 Noem.
Prințesa Maria	5 Noem.	6 Noem.	8 "	9 "
Prințesa Maria	12 "	13 "	15 "	16 "
Prințesa Maria	19 "	22 "	22 "	23 "
Prințesa Maria	26 "	27 "	29 "	30 "

TARIFUL BILETELOR DE CĂLĂTORIE

BILETE DE DUCERE

DE LA	CLASA	P E N S I U			
		CONSTANȚA	ISTANBUL	PIREU	ALEXANDRIA
CONSTANȚA	I	—	Let 2200	Let 6900	Let 15200
	II	—	" 2400	" 4900	" 11000
	III	—	" 700	" 1400	" 2900
ISTANBUL	I	Libr. T. 40	—	Libr. T. 40	Lib. T. 550
	II	" 30	—	" 20	" 280
	III	" 8	—	" 6	" 200
PIREU	I	Dr. 3470	Dr. 1160	—	Dr. 2920
	II	" 3425	" 1240	—	" 3000
	III	" 680	" 260	—	" 3000
ALEXANDRIA	I	P. T. 1800	P. T. 1400	P. T. 750	—
	II	" 1300	" 1000	" 475	—
	III	" 360	" 200	" 80	—

ITINERARIUL

Liniei Constanța — Istanbul — Pireu — Alexandria

Sub rezervă de modificări fără aviz prealabil

VAPORUL	Constanța Plecare Nouăzeci ora 22	Istanbul		Pireu Sos. ora 10 Marș PL. ora 18	Alexandria		Pireu Sos. ora 8 Marș PL. ora 13	Istanbul		Constanța Sosire Vineri ora 2
		Sosire Duminică ora 14	Plecare Luni ora 1/30		Sosire Joi Duminică ora 8	Plecare Duminică ora 15		Sosire Marșeri ora 15	Plecare Joi ora 10	
Data	29 Oct.	1 Noem.	2 Noem.	3 Noem.	5 Noem.	8 Noem.	10 Noem.	11 Noem.	12 Noem.	13 Noem.
Remiza	7 Noem.	8 "	9 "	10 "	12 "	15 "	17 "	18 "	19 "	20 "
Data	14 "	15 "	16 "	17 "	19 "	22 "	24 "	25 "	26 "	27 "
Remiza	21 "	22 "	23 "	24 "	26 "	29 "	1 Dec.	2 Dec.	3 Dec.	4 Dec.
Data	28 "	29 "	30 "	1 Dec.	3 Dec.	6 Dec.	3 "	9 "	10 "	14 "

INTINERAR

pe linia Dunăre — Constanța — Egee

Valabil cu începere de la 1 Iulie 1938

		Cu vaporarele:				
		Istanbul		Constanța		
		1 iul.	15 iul.	15 iul.	15 iul.	15 iul.
Brăila	plec.	7 h.	9 iul.	9 iul.	9 iul.	9 iul.
Galați	plec.	18 "	9 "	9 "	9 "	9 "
Sulina	plec.	19 "	9 "	9 "	9 "	9 "
Constanța	sosire	10 "	10 "	10 "	10 "	10 "
	plec.	11 "	11 "	11 "	11 "	11 "
Cavarna	sosire	12 "	12 "	12 "	12 "	12 "
(Buzdolte)	plec.	13 "	13 "	13 "	13 "	13 "
Istanbul	sosire	13 "	13 "	13 "	13 "	13 "
	plec.	14 "	14 "	14 "	14 "	14 "
Pireu	sosire	15 "	15 "	15 "	15 "	15 "
	plec.	16 "	16 "	16 "	16 "	16 "
Volos	sosire	17 "	17 "	17 "	17 "	17 "
	plec.	18 "	18 "	18 "	18 "	18 "
Istanbul	sosire	19 "	19 "	19 "	19 "	19 "
	plec.	20 "	20 "	20 "	20 "	20 "
Constanța	sosire	21 "	21 "	21 "	21 "	21 "
	plec.	22 "	22 "	22 "	22 "	22 "
Sulina	sosire	7 h.	23 "	23 "	23 "	23 "
	plec.	8 h.	23 "	23 "	23 "	23 "
Galați	sosire	30 h.	23 "	23 "	23 "	23 "
Brăila	sosire	30 h.	23 "	23 "	23 "	23 "

București, la 1 Iulie 1937

DIRECȚIUNEA

București, 8 Aprilie 1931

REGULUL MARITIM ROMÂN

No. 2377 B.

TARIF DE BILETE

pentru vaporarele liniei Dunăre — Constanța — Egee

valabil de la 15 Aprilie 1931

Galați - Sulina	Sulina - Pireu	Pireu - Istanbul
Clasa II-a Lei 200 Ponole " 70	Clasa II-a Lei 2500 Ponole " 850	Clasa II-a Dr. 500 Ponole " 170
Galați - Cavarna	Constanța-Pireu	Volos - Istanbul
Clasa II-a Lei 825 Ponole " 375	Clasa II-a Lei 2300 Ponole " 750	Clasa II-a Dr. 400 Ponole " 135
Sulina-Istanbul	Istanbul-Galați	Galați - Pireu
Clasa II-a Lei 5525 Ponole " 180	Clasa II-a L. tarce. 22 Ponole " 8	Clasa II-a Lei 3700 Ponole " 000
Constanța - Istanbul	Pireu-Galați	Sulina - Constanța
Clasa II-a Lei 1150 Ponole " 400	Clasa II-a Dr. 1550 Ponole " 325	Clasa II-a Lei 350 Ponole " 120

Istanbul - Sulina	Galați-Istanbul	Constanța - Galați
Clasa II-a L. tarce. 19 Ponole " 7	Clasa II-a Lei 1650 Ponole " 350	Clasa II-a Lei 500 Ponole " 170
Pireu - Sulina	Sulina-Galați	Istanbul - Constanța
Clasa II-a Dr. 1475 Ponole " 400	Clasa II-a Lei 200 Ponole " 70	Clasa II-a L. tarce. 14 Ponole " 5
Galați - Constanța	Constanța - Sulina	Pireu-Constanța
Clasa II-a Lei 500 Ponole " 170	Clasa II-a Lei 250 Ponole " 120	Clasa II-a Dr. 1000 Ponole " 350
Constanța - Cavarna	Istanbul-Pireu	Volos - Constanța
Clasa II-a Lei 325 Ponole " 120	Clasa II-a L. tarce. 14 Ponole " 5	Clasa II-a Dr. 800 Ponole " 270
Volos-Galați		
Clasa II-a Dr. 1050 Ponole " 350		

INTINERAR

pe linia Dunăre — Levant

Valabil cu începere de la 1-a Octombrie 1931

		Cu vaporarele:					
		Istanbul		Levant			
		1 Oct.	1 Oct.	1 Oct.	1 Oct.	1 Oct.	
Galați	plec.	7 h.	6 Oct.	28 Oct.	22 Oct.	8 Oct.	30 Oct.
Sulina	sos.	17 "	6 "	28 "	22 "	8 "	30 "
	plec.	18 "	6 "	28 "	22 "	8 "	30 "
Constanța	sos.	19 "	7 "	29 "	23 "	9 "	31 "
	plec.	20 "	7 "	30 "	24 "	10 "	32 "
Istanbul	sos.	21 "	8 "	31 "	25 "	11 "	33 "
	plec.	22 "	8 "	31 "	25 "	11 "	33 "
Beyruț	sos.	23 "	9 "	1 Oct.	26 "	12 "	34 "
	plec.	24 "	9 "	1 Oct.	26 "	12 "	34 "
Haifa	sos.	25 "	10 "	2 Oct.	27 "	13 "	35 "
	plec.	26 "	10 "	2 Oct.	27 "	13 "	35 "
P. Saki	sos.	27 "	11 "	3 Oct.	28 "	14 "	36 "
	plec.	28 "	11 "	3 Oct.	28 "	14 "	36 "
Alexandria	sos.	29 "	12 "	4 Oct.	29 "	15 "	37 "
	plec.	30 "	12 "	4 Oct.	29 "	15 "	37 "
Haifa	sos.	31 "	13 "	5 Oct.	30 "	16 "	38 "
	plec.	1 Oct.	13 "	5 Oct.	30 "	16 "	38 "
Smyrna	sos.	1 Oct.	14 "	6 Oct.	31 "	17 "	39 "
(Izmir)	plec.	2 Oct.	14 "	6 Oct.	31 "	17 "	39 "
Istanbul	sos.	3 Oct.	15 "	7 Oct.	1 Oct.	18 "	40 "
	plec.	4 Oct.	15 "	7 Oct.	1 Oct.	18 "	40 "
Burg. - Varso	sos.	5 Oct.	16 "	8 Oct.	2 Oct.	19 "	41 "
(Iandl.)	plec.	6 Oct.	16 "	8 Oct.	2 Oct.	19 "	41 "
Constanța	sos.	7 Oct.	17 "	9 Oct.	3 Oct.	20 "	42 "
	plec.	8 Oct.	17 "	9 Oct.	3 Oct.	20 "	42 "
Sulina	sos.	9 Oct.	18 "	10 Oct.	4 Oct.	21 "	43 "
	plec.	10 Oct.	18 "	10 Oct.	4 Oct.	21 "	43 "
Galați	sos.	11 Oct.	19 "	11 Oct.	5 Oct.	22 "	44 "

București, la 1 Octombrie 1931

DIRECȚIUNEA
SERVICIULUI MARIȚIM ROMÂN

No. 2478 B.

București le 17 April 1951

TARIF DE BILETE

pentru Vapoarele Liniei Dunăre-Constanța-Levent
valabile de la 15 Aprilie 1951

<u>Galați - Sulina</u>		<u>Galați - Constanța</u>		<u>Galați-Istanbul</u>	
Clasa II-a Lei	200	Clasa II-a Lei	500	Clasa II-a Lei	1650
Pasaje	70	Pasaje	170	Pasaje	550

<u>Galați - Izmir</u>		<u>Galați-Beyruth</u>		<u>Galați-Haifa-Jaffa</u>	
Clasa II-a Lei	2500	Clasa II-a Lei	5000	Clasa II-a Lei	5000
Pasaje	700	Pasaje	1700	Pasaje	1850

<u>Sulina - Galați</u>		<u>Sulina - Constanța</u>		<u>Constanța - Sulina</u>	
Clasa II-a Lei	200	Clasa II-a Lei	350	Clasa II-a Lei	350
Pasaje	70	Pasaje	120	Pasaje	120

<u>Constanța - Galați</u>		<u>Izmir-Istanbul</u>		<u>Constanța-Izmir</u>	
Clasa II-a Lei	500	Clasa II-a Lei	1150	Clasa II-a Lei	2000
Pasaje	170	Pasaje	400	Pasaje	700

<u>Constanța-Beyruth</u>		<u>Istanbul-Izmir</u>		<u>Istanbul-Beyruth</u>	
Clasa II-a Lei	4500	Clasa II-a Lei	5000	Clasa II-a L. turc.	44
Pasaje	1500	Pasaje	1700	Pasaje	15

<u>Izmir - Haifa Jaffa</u>		<u>Istanbul-Istanbul</u>		<u>Izmir-Beyruth</u>	
Clasa II-a L. turc.	50	Clasa II-a L. turc.	14	Clasa II-a L. turc.	35
Pasaje	70	Pasaje	5	Pasaje	12

<u>Izmir - Haifa Jaffa</u>		<u>Izmir - Constanța</u>		<u>Izmir-Izmir</u>	
Clasa II-a L. turc.	45	Clasa II-a L. turc.	25	Clasa II-a P.E.	130
Pasaje	15	Pasaje	9	Pasaje	45

<u>Beyruth-Tripoli</u>		<u>Beyruth-Port Said</u>		<u>Haifa-Beyruth</u>	
Clasa II-a P. E.	50	Clasa II-a P.E.	350	Clasa II-a P.E.	500
Pasaje	20	Pasaje	85	Pasaje	35

<u>Izmir-Port Said</u>		<u>Izmir-Istanbul</u>		<u>Izmir-Izmir</u>	
Clasa II-a P. P.	150	Clasa II-a P. P.	500	Clasa II-a P.T.	650
Pasaje	50	Pasaje	170	Pasaje	220

<u>Port Said-Izmir</u>		<u>Port Said-Izmir</u>		<u>Port Said - Tripoli</u>	
Clasa II-a P. T.	120	Clasa II-a P. T.	150	Clasa II-a P.T.	250
Pasaje	40	Pasaje	50	Pasaje	85

<u>Port Said-Istanbul</u>		<u>Alexandria-Tripoli</u>		<u>Istanbul-Izmir</u>	
Clasa II-a P. T.	250	Clasa II-a P.T.	350	Clasa II-a P.T.	170
Pasaje	85	Pasaje	85	Pasaje	65

<u>Istanbul-Beyruth</u>		<u>Istanbul-Istanbul</u>		<u>Istanbul - Istanbul</u>	
Clasa II-a P. T.	250	Clasa II-a P.T.	350	Clasa II-a P.T.	450
Pasaje	85	Pasaje	85	Pasaje	150

<u>Istanbul-Constanta</u>		<u>Alexandria - Izmir</u>		<u>Tripoli - Lissasoli</u>	
Clasa II-a P. T.	600	Clasa II-a P.T.	350	Clasa II-a P.E.	80
Pasaje	225	Pasaje	120	Pasaje	30

<u>Tripoli - Pireu</u>		<u>Izmir-Istanbul-Beyruth</u>		<u>Izmir-Istanbul-Pireu</u>	
Clasa II-a P. E.	600	Clasa II-a P.T.	50	Clasa II-a P.E.	550
Pasaje	135	Pasaje	25	Pasaje	125

<u>Pireu-Istanbul</u>		<u>Pireu-Constanța</u>	
Clasa II-a Dr.	300	Clasa II-a Dr.	1000
Pasaje	175	Pasaje	350

Instrucțiuni pentru aplicarea tarifului de bilete

Viza pașapoartelor. Pentru a intra sau numai a tranzita prin România, călătorii trebuie să pozeze pe pașapoartul lor viza unui consulat român.

Duși agresi sunt rugați a nu vândă bilete pentru un port străin înainte de a constata dacă călătorii posedă viza unui consulat al țării de destinație.

Prețul biletoilor. În preparile tarifului ale biletoilor nu sunt cuprinse taxele impuse călătorilor de către autoritățile porturilor de imbarcare și debarcare.

Manca. Costul hranei nu este cuprins în preparile din tarifi. Călătorii de clasă cart ar dori să aibă hrana, vor avea de plătit costul la bord, anticipat, câte lei 300 pe zi sau echivalentul în alte monede, iar călătorii de pasaje 120 lei pe zi.

Copii. Copiii între 4 și 10 ani plătesc 50%, iar copiii între 10 și 15 ani 75% din prețul net al biletoilor.

Dacă o familie călătorește cu mai mult de un copil sub 4 ani numai unul din ei este acuzat de bilete pe când ceilalți vor plăti 25% din prețul net al biletoilor.

Reduceri de prepari pentru familii. Familile compuse din 3 persoane adulte beneficiază de o reducere de 10%, cele compuse din 4 persoane adulte de 15%, iar familiile compuse din 5—10 persoane de 20%.

Reduceri speciale. Se acordă o reducere de 30% asupra prețului net al biletoilor, vorzătorilor de concert, artiștilor de teatru, etc. dacă vor pozeza dovada calității lor.

Funcționarii publici din porturile unde operează vasele S. M. R. se bucură de o reducere de 20%.

Bilete de ducere și întoarcere. Bilete de ducere și întoarcere nu se vor vândă pentru vapoarele acestei linii.

Bagaje. Pentru transportul bagajelor între porturile românești, se va percepe o taxă de 60 lei de fiecare colet, a cărui greutate nu ar depăși 100 kg. În calibrali strălucite se va percepe 120 lei de fiecare colet, sau echivalentul în alte monede.

Oprire facultativă. Duși agresi sunt rugați a nu vândă bilete pentru porturile cu oprire facultativă, înainte de a se convinge că va pozezele vor atinge aceste porturi.

În cazul când vapoarele vor face escala într-un port care nu este indicat în itinerar, agresiile vor percepe ca preț de călătorie propoziția practică a de celălalt companii de navigație.

ROMÂNIA



PRIMA SOCIETATE NAȚIONALĂ DE NAVIGAȚIUNE MARITIMĂ

SOCIETATE ANONIMA

CAPITAL SOCIAL 20.000.000

București — Strada C. A. Rosetti No. 20

Adresa telegrafică: „ROMARIN”. — Telefon 2/2788



FLOTA:

S/S „SIRETUL”	6.000	TONE	D. W.
„MILOOVUL”	6.500	„	D. W.
„PRAHOVA”	6.500	„	D. W.
„JIUL”	5.600	„	D. W.

OFICIUL NAUTIC ROMÂN



Telegrame:
NAUTICUS
București

C. ȘTEFANESCU MATERIALE, INSTRUMENTE
ȘI PUBLICAȚIUNI NAUTICE
STRADA JULES MICHELET, 15 - Tel. 2-1062

I. ROTHMANN & Co.

SOCIETATE ÎN COMANDITĂ

MAGAZIN DE

**FERARIE, MAȘINI
VOPSELE ȘI
ARTICOLE TECHNICE**

MARE DEPOZIT ȘI FURNIZOR DE TOT FELUL DE MATERIALE NAVALE
EN-GROS EN-DETAIL
TELEFON 65/4 :: ADRESA TELEGRAFICĂ: „ROCO”
GALAȚI, STRADA PORTULUI No. 41 - GALAȚI

Sediul Central :

GALATZ

Sucursale proprii :

BUCUREȘTI,
CONSTANȚA,
BRĂILA,
SULINA,
GIURGIU,
BOURGAS.

Agenție la Londra :

Watson & Youell

(London Ltd.)

1 Leadenhall Street
London Ec 3

Correspondenți

in toată lumea

WATSON & YOUELLAGENȚIE DE VAPOARE
SOCIETATE ANONIMĂ ROMÂNĂ
FONDAT 1868 ■ ■ FONDAT 1868Agenții și transportatori maritimi,
expedițiuni terestre și fluviale,
vămuri, transilări și întreposițiri,
manipulațiuni și comision de che-
restea, cărbuni cardiff, mușamale.

Trafic regulat de pasageri și mărfuri interne :

CONSTANȚA ȘI ALEXANDRIA

cu escale la :

Constantinopole, Mitilene, Smirna, Pireu

Informațiuni și prospecte la cerere

Agenții societăților
de navigațiune:Furness, Withy & Ltd.
JOHNSTON LINE
Ellerman, Bucknall SS.
Co. Ltd.

Royal Netherlands S. S. Co.

Khedivial Mail Line

Alexandria

Royal Mail Steam Packet Co.

James Moser & Co. Ltd.

Rhein-Donau-Express

Vienna, etc., etc.

Agenții pentru :

Lloyd's Londra

SOCIETATE ANONIMĂ ROMÂNĂ

D E

NAVIGAȚIUNE PE DUNARE

SEDIUL : BUCUREȘTI, — STR. GENERAL BERTHELOT, 15 TEL. 31/98-31/49/40

DIRECȚIUNEA : BRAILA — STRADA DANUBIULUI, 17 — TELEFON 31/2

AGENȚII ÎN TOATE PORTURILE

ADRESA TELEGRAFICĂ : „SEREDE”

Societatea dispune de un parc de 100.000 tone,
șlepurii, tancuri, afară de un număr important de
elevatorae, remorhere și vase de pasagerii.Se angajează cu orice fel de transporturi inclusiv petrol, și derivate pe Dunăre
până la Regensburg și pe mare până la Constantinopole. Societatea face
cursă regulate de pasagerii și mărfuri de mare viteză pe Dunăre, între Brăila,
Galați, Reni, Isaccea, Tulcea, Ismail, Kilia și Vâlcov, cu următorii liniar : Ga-
lați pleacă în toate zilele (afară de Duminică) la orele 19¹/₂, sosirea la Vâlcov
la orele 9 dimineața, Vâlcov pleacă în toate zilele (afară de Lunii) la orele
1¹/₂, și sosirea la Galați la orele 4¹/₂, dimineața.

Prețul abonamentelor pe un an:

Pentru instituții, întreprinderi, agenții	Lei 800
Pentru particulari	„ 400
Pentru studenți, elevi, marinari, funcționari inferiori de porturi și pescării	„ 150
Membrii Ligii Navale, cari sunt la curent cu plata cotizației, primesc de drept revista.	

Plata se poate face și în rate semestriale.

La cel puțin 5 abonamente plătite se capătă un abonament gratuit.



Prețul Lei 25.—

Inscrieți-vă în Liga Navală Română
