

DOCUMENTAR:
PORTUL CONSTANȚA ȘI MARINA – ÎN CÂTEVA REPERE
PUBLICISTICE INTERBELICE (SEMNATE DE I.N. DUPLOYEN)

*Dr. Stoica LASCU**

Presa constănțeană interbelică abundă în materiale privind istoricul și personalitățile Marinei Române – comerciale și militare¹ –, ale Portului Constanța (istoricul său, modernizarea, necesități de continuă îmbunătățire a instalațiilor, multiplele relații ombilicale cu Orașul).

În continuarea unor preocupări documentare, publicistice și științifice, mai vechi², atragem atenția celor interesați asupra câtorva materiale de profil (nu am reținut în acest grupaj reportagiile prilejuite de marcarea Zilei Marinei sau a Zilei Apelor) – cu unele accente critice la adresa autorităților naționale și locale –, datorate unuia dintre cei mai prolifici ziariști tomitani din anii '20-'30 (autor și de ghiduri/relatări de călătorie) – *Ioan N. Duployen*(+ 1971).

Marele incendiu din portul Constanța

-

Focul tinde să înfăptuiască o operă mare; „modernizarea singurului nostru port
maritim”.

* Membru corespondent al Academiei Oamenilor de Știință din România.

¹ Lucrările despre Portul Constanța, Flota Maritimă Comercială Română, Bricul „Mircea”, Crucișătorul „Elisabeta”, contraamiralul Horia Macellariu – ale profesorului Valentin Ciorbea –, reprezintă repere documentare fundamentale în cercetarea și cunoașterea acestora.

²*Portul Constanța – afirmarea suveranității, aspirațiilor și potenței economice a României*, în „România de la Mare”, V, nr. 7, 1996, pp. 2-3; *Portul Constanța în conștiința epocii: „o mândrie națională, barometru al dezvoltării noastre economice”*, în Ibidem, pp. 16-23; *Importanța și rolul portului Constanța în propășirea țării – în lumina unor mărturii de epocă*, în Valentin Ciorbea (coord.), *Portul Constanța între tradiție, actualitate și perspective* (Universitatea „Ovidius” Constanța. Facultatea de Istorie și Științe Politice. Centrul de studii și Cercetări ale istoriei și Civilizației Zonei Mării Negre secolele XIX-XXI. Compania Națională Administrația Porturilor Maritime Constanța S.A.), Editura Companiei Naționale Administrația Porturilor Maritime, Constanța, 2007, pp. 49-70. *Marina română în mărturii interbelice*. Studiu istoriografic, în „Revista istorică”. Serie nouă, tomul XV, nr. 1-2, ianuarie-aprilie 2004, pp. 215-228 (cu bibliografia aferentă); „Politica mării” și „politicianismul” în viziunea lui Pamfil Șeicaru, în Sorin Liviu Damean, Marusia Cîrstea (coord.), *Politică, diplomatie și război. Profesorul Gheorghe Buzatu la 70 de ani* [Cuvânt înainte: conf. univ. dr. Sorin Liviu Damean: 7-8] (Universitatea din Craiova. Biblioteca Județeană „Alexandru și Aristia Aman”), Editura Universitaria, Craiova, 2009, pp. 534-557; *Opinii din perioada interbelică privind rolul și importanța marinei comerciale*, în Carmen-Irène Atanasiu, Andreea Atanasiu-Croitoru (coord.), *Flota Maritimă Comercială între tradiție și actualitate*, Editura Muzeului Marinei Române, Constanța, 2011, pp. 135-161.

A doua magazie a serviciului Maritim care este distrusă de incendiu în curs de un an

Constanța 8 Sept. — Nu s'a împlinit încă anul de când magazia No. 13 a serviciului maritim român, situată în dreptul danei No. 14 din portul Constanța, a fost complet mistuită de incendiu, ca Luni seara o nouă magazie, din aceeaș serie, să cadă pradă flăcărilor.

Luni, la orele 7 seara, în împrejurări misterioase – scurt circuit sau mână criminală? – magazia No. 15 a S.M.R., A luat foc. În câteva minute, toată clădirea, construită din scândură de brad, pe o întindere de cca. 400 metri, a fost cuprinsă de foc. Sirenele vapoarelor „România”, „Împăratul Traian” și „Principesa Maria” dau alarma și mobilizează în port toate echipele și instalațiunile de incendiu din port și din oraș, iar publicul, curios ca întotdeauna, s'a îndreptat în pas alergător spre locul sinistrului.

AJUTOARELE

Căpitanul Aschinger, împreună cu ofițerii Eugeniu Tănăsescu, primul ofițer de pe „România”, Bozagi și Maugusch, de pe „Împăratul Traian” și Davidescu, de pe „Principesa Maria” – vase ce erau acostate pe cheu, în dreptul magaziei incendiate – iau primele măsuri de stingere a Incendiului. Parte din echipele formate din marinarii de pe vasele noastre comerciale lucrează la evacuarea clădirei serviciului maritim și vămii, amenințate de incendiu, fiind situate alături de magazia incendiată. Iar alte echipe se ocupă cu evacuarea birourilor acestor instituțiuni.

Focul se întinde cu toată munca desfășurată de salvatori, pompele vaselor noastre poștale, ale marinei militare, ale serviciului de pompieri și remorcherul „Ogeacov”, luptă zadarnic să stingă incendiul. Scândura veche ardea ca un chibrit, astfel că grija cea mare era de a se salva clădirile înconjurătoare, ceea ce s'areușit.

La fața locului au sosit autoritățile în frunte cu d-nii Gr. Ștefu, prefectul poliției, polițai Vasilescu, maior Jugureanu, inspector vamal Daci, G. Gheorghiu, șeful vămii, inspector Crăsnaru și Vareton, I. Wesselowsky ș.a., cari, în momentele acelea când mulți și pierduseră capul, conduceau cu mult sânge rece opera de salvare.

CE A ARS

Nu putem trece cu vederea curajul de care au dat dovadă și munca ce au depus impiegații vamali Macarie și Baldașici, marinarul Pantazi de pe „România”, d. Abramof de la S.M.R., taxatorul vamal Drăgănescu, agentul Mihăilescu, ofițerii Filipaș și Rășcanu din marina comercială etc., care au muncit ca niște salahori.

În magazia incendiată se aflau următoarele mărfuri: 120 legături de scaune de grădină pentru export, 70 legături scaune din lemn curbat, 30.000 kgr. colofonium, 45 saci alune, 40 butoaie pește sărat și 150 butoaie pește, a

căror valoare împreună cu construcțiunea se ridică la suma de două milioane lei, care reprezintă quantumul pagubelor.

În timpul incendiului au fost și momente de panică. Eternitul cu care era acoperită magazia, pocnea întocmai ca proiectilele de mic calibru, ceea ce lăsa să se creadă că este vorba de munițiuni, iar alături de magazie o stivă de butoaie de fier, în cari pe vremuri fusese benzină și dintre cari vreo două, trei, plezniră cu zgomot, dăduseră prilej a se colporta printre cei prezenți că ar fi încărcate cu benzină dar pe la orele 8,30, când focul a fost complet stins, adică mai bine zis când flăcările nu mai aveau ce arde, totul a reintrat în liniște.

SE IMPUNE CONSTRUIREA DE MAGAZII SOLIDE

Și acum, după ce am relatat împrejurările în cari a decurs incendiul, profităm de acest prilej pentru a atrage încă odată atențiunea ministerului de comunicațiuni asupra pericolului pe care toate magazinele din portul Constanța îl prezintă permanent dat fiind că aceste magazine, construite cu vreo 15-20 ani în urmă, sunt toate din scânduri. Nu mai vorbesc de aspect, el este deplorabil, mai ales când le vezi alături de cochetele noastre vapoare poștale.

Ar fi deci timpul ca cei în drept să se gândească serios la construirea de magazine solide din beton armat, astfel cum se vede pretutindeni, chiar și în Bulgaria, numai în țara românească nu.

I.N. Duployen

- „Lupta”, IV, nr. 1.127, 10 septembrie 1925: 2.

Dobrogea economică

Portul și vama Constanța

Cum preconizează d. inspector vamal Daciu modernizarea
acestor două importante instituțiuni

Referindu-mă la surprinderea pe care la venirea sa în localitate, d. Inspector vamal Daciu, și-a manifestat-o văzând ceia ce se numește pe aci „magaziile portului Constanța” am căutat a avea cu acest distins funcționar o convorbire cu privire la căile de modernizare a portului nostru, socotind că în cele câteva luni de când d-sa funcționează ca șef al inspectoratului vamal local, a putut pătrunde atât nevoile portului cât și ale instituțiunei pe care o conduce.

D. Daciu se pune bucuros la dispoziția mea spre a'mi da toate lămurile ce m'ar interesa.

MAGAZIILE PORTULUI

La venirea mea în Constanța – spune d-nul Daciu – am fost foarte trist impresionat de halul magaziiilor din port, și de atunci încolo am căutat tot felul de soluțiuni spre a pune capăt acestei situațiuni care constituie o rușine pentru singurul port maritim al țării.

Voiam să înființez un timbru de construcție, în valoare de 5 lei, care să se aplice pe fiecare act, și petițiune înaintată vămei, dar legea vamală opunându-se la aceasta am trebuit să renunț și să mă gândesc la alte soluțiuni.

Cea mai practică și realizabilă era acela de a cointeresa la construirea de noi magazine, instituțiunile particulare și de stat cari să contribuie alături de stat la completarea fondurilor necesare. Am avut convorbiri cu diferiți reprezentanți autorizați ai Camerei de comerț, instituțiunilor comerciale și financiare de aci, toți au apreciat atât necesitatea construirii de noi magazine cât și a celorlalte construcțiuni absolut necesare în port, dar s'au eschivat de a-mi da vre-un concurs material.

Proiectul meu era ca să construim un local mare unde să fie centralizate toate instituțiunile portului; bursă de mărfuri, c.f.r., S.m.r. iar în mijloc vama.

Nu am putut face nimic și regretul meu este cu atât mai mare cu cât, în urma călătoriei pe care am făcut-o la Constantinopol, am constatat cât de înaintați, cât de superiori ne sunt turcii sub acest raport.

CONTRABANDELE

Întrebat asupra contrabandelor ce se săvârșesc prin acest punct de frontieră d. Daciu, după ce face constatarea că ele sunt o consecință a regimului prohibitiv la import sau export, declară că oricât de vigilenți ar fi vameșii și grănicerii ele nu se pot stârpi decât odată cu ridicarea prohibițiunilor. În ceea ce privește contrabandele cu tutunuri, țigări etc. d-sa opinează că dacă statul român ar face cum este în Bulgaria și alte țări adică să vândă pentru export produsele monopolizate cu o reducere de 50 la sută de exemplu – astfel cum era înainte de război – chiar vapoarele străine vor fi obligate a consuma în porturile noastre numai produse românești, cele străine cu care vor veni în porturi sigilându-se până la plecarea vasului.

În ceea ce privește amenziile aplicate contrabandiștilor d. Daciu evidențiază necesitatea menținerii lor întrucât această pedeapsă materială, împreună cu cea prevăzută de codul penal sunt singurele cari contribuie într-o largă măsură la stărpirea sau diminuarea contrabandelor.

Dar pe când aiurea – în Germania de exemplu – sumele realizate din astfel de amenzi, Statul le distribue pe la diferite instituțiuni filantropice, socotind că ele constituie un venit imoral, la noi, menținându-se însă primele ce se acordă descoperitorilor, aceasta ca un stimulent și ca o ciorăvănă împotriva eventualelor tentative de coruperea agenților descoperitori și constataitori.

ALTE POSTULATE

Portul nostru, continuă d. Daciu, mai are și alte nevoi, nevoi reale și urgente, construirea de linii ferate, instalarea de macarale, pavarea portului etc. etc. Dar oricât de optimist sunt le văd foarte greu de realizat pentru moment.

În treacăt d. Daciu atinge și necesitatea schimbării denumită vămilor de frontieră: Turcșmil, Ciuiungiuc etc. Aceasta este o necesitate națională, adaugă interlocutorul meu, pentru, că păstrându-se vechea denumire bulgară se alimentează parcă, în mod indirect – eventualele pretențiuni pe cari din când în când le mai manifestă vecinii noștridela sud. Este însă nevoie, bineînțeles, de o toponomizare logică nu cum s'a făcut prin unele locuri, cum de exemplu în Transilvania unde Nagy Karoly care înseamnă pe ungurește Carol cel Mare, s'a botezat localitatea cu denumirea de Careii Mari, ceeacăn'are nici o legătură cu vechea denumire decât – într'o oarecare măsură – din punct de vedere eufonic. N'ar fi fost mai logic și mai frumos dacă i se spunea Carol cel Mare. Mihaifalva a fost botezat Mișfălău când ar fi fost atât de frumos să i se spună Valea lui Mihai, așa cum însemnează chiar pe ungurește – și așa mai departe.

*

Cu acestea convorbirea cu d. Daciu a luat sfârșit.

I.N. DUPLOVEN

- „Argus”, XVII, nr. 3.829, 21 ianuarie 1926: 23.

Sacrificiu și recunoștință Comemorarea eroilor marinei de război

Pentru neamul românesc și mai cu deosebire pentru concetățeni noștri – oameni înfrățiți cu marea – ziua de eri a fost o zi sfântă; a fost ziua comemorării a zece ani de la intrarea noastră în război; zece ani de la primul sacrificiu din parcul nostru de vase și prima jertfă de oameni pe care marina noastră militară a închinat-o pe altarul patriei și al neamului.

Spre deosebire însă de alte manifestări de acest fel, lipsită de rigiditatea oficialismului care ucide tot entuziasmul spontan ce trebuie să îmbrace sufletele în astfel de împrejurări, comemorarea de eri, prin modul ei de desfășurare, ne-a dovedit odată mai mult ca marea a împrumutat fiilor ei – marinarilor noștri – ceva din misticismul și poezia sufletului ei.

La bordul vaselor noastre de război s'a oficiat eri după amiază la orele 4, de către clerul episcopal, în frunte cu Chiriarhul Tomisului, P.S. Episcop Gherontie, un serviciu divin întru pomenirea sufletelor acelor, cari mai presus de viața lor, au pus Patria, Tronul și Credința.

În timpul Te-Deumului, fanfara Diviziei de mare intona imnuri religioase. Notele pline de tristeță împreunându-se cu glasurile clericilor formau o litanie, în care vorbeau par'că suspinele și durerea unui întreg popor.

După oficierea Te-Deumului, d. comandor Istrate a rostit o scurtă dar simțitoare cuvântare, prea mărinind faptele de arme ale marinei noastre în războiul mondial. A arătat că marina militară a fost cea dintâi care a intrat în hora morții acum zece ani, pecetluind cu viața locotenentului I. Stoicescu, la 14 august 1916 la orele 4 după amiază, legământul pe care fiii buni ai țării l-au făcut în fața lui Dumnezeu și a oamenilor.

Cu cinci ore înainte ca trupele noastre să treacă hotarele, marina militară plătește primul tribut de sânge pentru întregirea neamului. Arată apoi comandorul Istrate și celelalte sacrificii de oameni, pe cari marina noastră le-a făcut în timpul războiului, pe apă, pe pământ și în văzduh, pentru că o mare parte dintre ofițerii de marină au luptat ca infanteriști și aviatori.

D-sa pomeni apoi în ordine cronologică eroii ofițeri³: Lt. Comandor Stihi Eugeniu, secundul monitorului „Cogălniceanu”, lovit de obuz în timpul luptelor de la Cusui în ziua de 24 august 1916, Căp. Dumitrescu Constantin, căpitanul comandant al vedetei No. 6, ucis pe vas în timpul luptelor de la Turtucaia în aceeași zi, Sublocotenentul Ghiculescu Ioan, secundul aceleiași vedete, mort în aceeași luptă, Lepri Remus, căzut sub bombardamentul inamic, pe când eroul pregătea barajul de la ostrovul Mecica în ziua de 25 septembrie 1916; Sublocotenentul Isvoranu A., comandantul artileriei de debarcare din ostrovul Cinghineaua, ucis de focul infanteriei dușmane la 25 septembrie 1916; Sublocot. Axente I., secund pe vedeta No. 8 „Valter Mărăcineanu”, mort în urma unei explozii a unei mine de curent pe canalul Alione la 20 noembrie 1916; Căp. Alexandrescu I., căzut sub bombardamentul inamic la Isaccea în ziua de 29 decembrie 1916 pe șalupa „Smârdan”, care s'a înecat și ea în acelaș loc; Locot. Vârtosu A.. mort în aceleași tragice împrejurări; Locot. Pavelescu. detașat la aviație, mort în văzduh, ucis de un glontedușman, deasupra câmpului de luptă de la Pufești, în ziua de 30 august 1917; Locot. Petrescu Șerban, alt marinar-aviator, rănit în aeroplan la 17 mai 1917 deasupra Mărășeștilor; locot. Hurmuzeanu M. marinar-aviator, doborât cu aeroplanul de un obuz maghiar pe frontul de la Tisza în anul 1918; Locotenent Gheorghiu I. rănit în aeroplan și decedat la Bacău în ziua de 31 mai 1917; Locot. A. Pompilian, ucis de rușii rebeli la Leova în 3 decembrie 1917; sublocot. mecanic Atanasiu Cicerone decedat în captivitate în țara lui, la Craiova, în ziua de 22 iunie 1916.

³ Pentru eroii-marinari, a se vedea, între altele, lucrările istoricului militar Marian Moșneagu – *Dicționarul marinarilor români*, București, Editura Militară, 2008 /532 pp./, respectiv *Eroii Marinei Române*, Editura Alpha (Colecția „Cultul Eroilor”), Buzău, 2009 /338 pp./.

Au fost pomenițideasemeneași în veci neuitațiofițeri din marina franceză, detașați la lucrările de apărare din delta Dunărei, căpitani CarieuxPierre Jean, BeguinDemax, Barbin Jean, periți în naufragiul torpilorului „Smeul” în ziua de 2 aprilie 1917 la gura canalului Stara Sambul.

După această tristă pomenire, ancora plutitoare încărcată cu florile aduse de cei ce au luat parte la solemnitate, se scufundă în adâncul valurilor în sunetele jalnice ale imnului religios „Ave Maria”.

Ca un salut de mulțumire, din fundul mormântului albastru, un buchet de flori roșii, desprins din ancoră, țâșnește în sus pe luciul apei ca de lacrimi, enormă picătură de sânge, simbol al sângelui vărsat de Ei.

Impresionantă șiînălțătoare, această sfântă comemorare a luat sfârșit la orele 5 după amiază.

I.N. Duployen

- „Dobrogea jună”, XXII, nr. 190, 29 august 1926: 1.

Se construiesc alte magazii în port

Construcțiunea magaziiilor de beton dela dana 15-16 fiind terminată a rămas doar ca magazia dela dana 16 să fie pusă la punct, adaptându-i-se ferăria ușilor și luminătoarelor pentru a putea fii date exploatarei. magazia dela dana No. 15 a început să fie utilizată deși îi lipsește utilajul care constă în vagonetele ce vor circula dela intrări spre fund, șinele decauville fiind și ele instalate în pardoseaua de beton.

Primul pas este cel care costă, spune francezul și zicătoarea nu este lipsită de adevăr. Dovada ne-o face faptul că deabia terminată zidăria magaziiilor suspomenite Serviciului porturilor maritime se pregătește a purcede de îndată la construirea de noi magazii, tot de beton, la dana No. 7.

Spre deosebire de magaziile dela dana 15-16, cea dela dana No. 7 va fi construită cu fundații sprijinite pe piloți de beton armat, întrucât sistemul temeliilor întregi de beton este nepracticat în port, unde din cauza apei ce se întâlnește la mici adâncimi în pământ zidăria nu poate merge prea adânc.

Pentru a începe de îndată lucrările de construcțiune, ciocanul mobil cu aburi pentru bătut piloți a început să fie deplasat pe liniile de cale ferată, spre noul șantier.

E de prisos să mai arătăm cât de bucuroși suntem că îndelungata noastră companie pornită pentru înlocuirea magaziiilor de lemn cu magazii de beton, a fost coronată de succes și nu ne putem reține cuvintele de încurajare și admirație pentru conducătorii Serviciului Porturilor cari ne-au înțeles.

- „Dobrogea jună”, XXIII, nr. 15, 22 ianuarie 1927: 1.

Farurile de pe coastă

Cu toată nenorocirea de la Tuzla care a costat buna reputație a Serviciului nostru maritim, făcând o rană ce va rămâne încă mult timp sângerândă în sufletele întregii populații românești a țării – cu toate acestea – , farurile și semnalele de navigație din preajma portului Constanța, continuă să funcționeze cu aceeași defecțiune și lipsă de împotmolirea vaporului „Împăratului Traian”.

În ultimele două zile, pe vreme cețoasă, semnalul sonic în timpul zilei și farul de la Tuzla în timpul nopții au dovedit foarte slab prezența lor și ne miră că nu am avut de înregistrat noi nenorociri ca cele de acum o lună.

Cu prilejul vizitei sale în localitate, d. General Văleanu ministrul Comunicațiilor, în urma observațiilor pe care le-au făcut reprezentantul ziarului nostru și d. Căpitan E. Paraschivescu comandantul „Principesei Maria” a promis și a dat ordine Directorului Serviciului Porturilor să schimbe sistemul de iluminat și obturație a farului de la Tuzla, făcându-l să funcționeze cu lumină și energie electrică. Din cauza întârzierii perfecționărilor făgăduite de către d. ministru al Comunicațiilor farul de la Tuzla luminat cu petrol prezentând un focar slab luminează insuficient; câteodată este stins iar obturația făcându-se cu ajutorul unui arc rudimentar compus dintr’o greutate atârnată de o frânghie ce se trage din trei în trei ore, obturatorul farului rămâne câte odată fix pe punctul luminos sau la cel opac. Și într’un caz și în altul, chiar dacă semnalul sonic de la capul Tuzla are funcțional regulat, navigatorii induși în eroare expun navele ce conduc naufragiilor prin împotmolire.

Nu cunosc care este situația și modul de funcționare al celorlalte faruri de pe coasta românească a mării, dar având în vedere faptul că îngrijirea și funcționarea lor este dată în seama unui singur serviciu, cred că pretutindeni se întâmplă ca și la Constanța. Consecințele le-am văzut, le-am simțit și le vom vedea de sigur și de aci înainte.

Această situație trebuie însă să înceteze atât pentru siguranța navigației în apele românești, cât mai ales pentru reputația țării care astăzi sub acest raport se află compromisă.

Trebue dar să se găsească o soluțiune în această privințăși cred că cea mai echitabilă ar fi aceia de la lua exemplul de la statul ale cărui faruri și semnale de coastă funcționează astăzi în mai perfectă regulă. Decât în orice altă parte a lumieiși această perfectibilitate a funcționăriinstalațiunilor în chestie se găsește riguros păstrată în America. Acolo însă, îngrijirea șiîntreținerea farurilor este dată în seama marinei militare.

Ce i-a mânat pe americani să dea această sarcină în grija marinarilor este ușor de explicat pentru că în nici o instituțiune de stat – chiar și în America – disciplina nu ocupă un loc atât de însemnat ca în armată. Deci șila noi, întreținerea farurilor ar trebui să treacă de la Ministerul Comunicațiilor la cel de Război și de la Direcțiunea Porturilor la Comandamentul Marinei Militare.

Astfel și numai astfel, cred că farurile și semnalele de navigațiuneși vor îndeplini strict rolul ce'l au pentru că altfel se respectă un ordin biroucraticși altfel un condemn militar.

Când un funcționar comite o neglijență sau nu execută riguros un ordin, el este pedepsit în cel mai grav caz cu amendă iar în militărie nerespectarea și neexecutarea unui consemn se pedepsește în timp de pace cu închisoarea, iar în timp de război cu moartea. Față de aceste sancțiuni severe sunt dinainte convins că militarul ce este pus să păzească un far nu va dormi la post, va inspecta regulat funcționarea aparatelor ce îi sunt încredințateși nu vom avea prilejul să ne mai plângem că farurile nu funcționează regulat.

Chestiunea este prea importantă și cred că soluțiunea de mai sus e cea mai echitabilă pentru ca cei în drept să'i dea atențiuneace'i se cuvine.

I.N. Duployen

- „Dobrogea jună”, XXIII, nr. 52, 9 martie 1927: 1.

Poznele furtunei

Vaporul „Împăratul Traian” sub apă
Furtuna l'a pus pe uscat iarna trecută, tot furtuna l'a scos din cauza ei
Vaporul e pus din nou pe uscat

Am relatat în ziarul nostru de sâmbătă cum, datorită furtuneiși valurilor mari, vaporul „Împăratul Traian” a fost scos de pe bancurile calcaroase de la Tatlageac și ne manifestam bucuria că dintr'un ceas în altul, îi vom vedea epava în port. *Bucuria ne-a fost însă de scurtă durată, pentru că tot din cauza furtunei, a fost nevoie să fie pus din nou pe uscat*, cu singura deosebire că de data aceasta operațiuneas'a făcut chiar de către salvatori, cari au procedat în acest fel, tocmai ca să-l poată salva. Dar să redăm faptele în ordinea cronologică în care s'audeșfășurat.



La 6 februarie 1927 furtuna îl aruncă pe fundurile calcaroase de la Tatlageac. De la 1 mai și până la sfârșitul lunii iulie, s'a lucrat la asuptarea găurilor de fund, tăerea unui canal navigabil printre stânci și la urmă punerea vasului într'oposițiune favorabilă scoaterii lui din acel loc.

Remorcarea lui nu s'a putut face și a trebuit să se aștepte furtuna și valuri cari să-l salte și să-i dea posibilitatea de a eși la larg, trăgându-se pe propriile ancore, fixate în acest scop de către salvatori.

La 12 august, valurile îl trag vre-o 80-100 metri din locul unde se afla, creindu-i o situație mai popricesalăvării lui.

În ziua de vineri 2 septembrie pe la orele 5 seara, furtuna ajută scoaterea lui definitivă de pe bancul calcaros.

Bucuria generală era indescritibilă și din ceas în ceas ne așteptăm să vedem vaporul intrând în port la remorca salvatoarelor „King Lear” și „La Nina”.

Un comunicat al Serviciului Maritim ne încunoștințează însă că până ce nu se liniștește marea, acest eveniment, atât de mult dorit, nu se poate produce.

Entuziasmul nostru amortește pentru ca la o nouă veste bună să izbutească cu mai mult elan.

În această stare sufletească ne găsim citind radiograme prin care d. Rees, inspectorul societății de salvare, anunță mereu: *„Împăratul Traian stă liniștit și cuminte, menținându-se în proprii ancore la apă mare destul de departe de zona periculoasă. Așteptăm potolirea furtunei ca să-l aducem în port”*.

Duminică seara furtuna ia însă proporții și valurile rup o ancoră, amenințând să smulgă și celelalte două ancore cu cari vaporul se menținea în situația mai sus arătată. Valurile și vântul sporesc și balansează vasul în așa măsură în cât, dintr'un moment în altul poate fi răsturnat și pierdut definitiv.

La bordul „Împăratului” se aflau în acel moment 20 oameni, zece marinari de la serviciul maritim, zece de la societatea de salvare și d. inspector Rees, de la Oceanic Salvage Comp., care personal conducea lucrările de salvare.

Pe măsură ce valurile creșteau, măturând puntea, situația devenea mai critică și pentru vas și pentru echipaj, nici salvatorul „King Lear” și nici „La Nina” nu erau acolo ca să dea vre-un ajutor, ceea ce a determinat pe d. ing. Rees să ia măsuri grabnice sa salvare a epavei și a echipagiului. Singura soluție era fixarea solidă a vaporului pe locul unde se afla.

Se preocupă deci imediat în consecință. Se sondează fundul. Rezultatul este bun 22-25 picioare. Se scoate atunci o cataplasma de la fund, se face un orificiu și apa pătrunde în interiorul vaporului care începe să se scufunde.

Emoția este generală. Fiecare se întreabă, până unde va ajunge apa? Singur inginerul Rees este calm, deoarece calculele sale sunt irefutabile.

Apa ajunge până la puntea principală, echipajul se ridică la puntea superioară și în această situație, vaporul se menține într'opozitiune mult mai sigură ca în trecut.

La Serviciul maritim român nu se știa nimic despre această schimbare, pentru că instalația de T.F.F. de pe „Traian” a fost demontată, iar salvatoarele erau în port, ocupate cu ajutorarea vaporului „Cleo” și a celorlalte vase primejduite.

Eridiminează, când „King Lear” s'a dus în mare și a văzut noua situație a vaporului, cel de pe vas au fost foarte surprinși.

Imediat s'a procedat la transbordarea echipajului de pe „Traian” pe „King Lear”, unde s'au dat oamenilor haine călduroase și un bulion ferbinte. Nu trebuie trecut cu vederea faptul că timp de 24 ore, oamenii de pe „Traian” au stat nemâncățișibătuți de valuri, cari i-au udat până la piele.

În port când a sosit vaporul „King Lear”, d. Comandor Mihăilescu, inspectorul general al S.M.R., fiind înștiințat prin radio de la bordul lui „King Lear”, de ceea ce se întâmplase la Traian, a pregătit pe vaporul „Principesa Maria” o masă bună și reconfortantă bieților naufragiați, cărora le-a dat și două zile concediu de odihnă.



Acum, după ce furtuna s'a mai potolit, vor reîncepe lucrările de salvare, cari vor dura câteva zile, pentru ca, în sfârșit, după 2-3 zile, vaporul să fie adus în port.

Echipa de scafandrieri a și plecat la locul sinistrului.

I.N. Duployen

- „Dobrogea jună”, XXIII, nr. 193, 7 septembrie 1927: 1.

Decăderea singurului nostru port maritim

-

O consecință a guvernării liberale

În toate țările civilizate porturile se bucură de legi protecționiste al căror scop este să ajute expansiunea exportului și stimularea unei cât mai intense activități în porturi. Deși toată lumea, chiar și cei mai puțin inteligenți dintre economiști, recunosc că activitatea comerțului nostru exterior este regulatoarea balanței noastre economice, totuși competențele fostului guvern liberal, prizoniere ale funestei și dezastruoasei concepții „prin noi înșine”, negând această imuabilă lege economică, au ținut să-și dea poalele peste cap înainte de-ași lua catrafusele când au fost goniți de la cârma statului. La 8 octombrie

a.c. au dat un ordin către toate stațiunile de cale ferată, prin care au dispus ca toate mărfurile *destinate exportului* prin portul Constanța – afară de cereale, pentru că anul acesta nu prea avem cereale de exportat – să nu mai fie taxe, la transportul lor pe calea ferată cu destinația Constanța-Port după tariful excepțional de export ci pe baza tarifului intern, tarif care este cu 100-150% mai ridicat ca cel de export.

În urma acestei lovituri grele date porturilor și exportului nostru, am protestat la vreme, arătând consecințele dezastruoase pe care, nu numai pentru porturi, dar pentru viața economică a întregii țări, le va repercuta această vitregă și nesăbuită deciziune. Și ecoul justelor noastre observațiuni, pe cari le sprijiniserăm pe concluzii logice, s'aresimțit de îndată, mai ales când la protestările noastre s'au alăturat și câțiva politicieni liberali din porturile dunărene cari ne-au înțeles și au dovedit a purta intereselor lor locale mai mult interes decât politicienii din localitate ai aceluiaș partid. Rezultatul a fost că glasul politicianilor dunăreni a fost ascultat și s'a acordat din nou reducerea de transport pe calea ferată pentru mărfurile destinate exportului. Dar această reducere se referă numai la produsele ce se dirijează pentru export spre Brăila și Galați. Constanța, singurul port maritim al țării și singura cale de acces la mare când fluviul este înghețat, nu a recăpătat această favoare legală.

Consecința acestei bizare și vitrege guvernări la adresa Constanței s'aresimțit de îndată. Portul a început să devină pustiu, astfel cum a ajuns azi. Muncitorimea – sute de lucrători și familiile lor, muritoare de foame. Traficul maritim al vapoarelor noastre a scăzut la zero sporind deficitele bugetare pe aceste vremuri de mare criză de naviuri. Dar noianul de necazuri care au urmat dispozițiunei luate de către fostul guvern este mult mai lung, interminabil de lung, încât spațiul gazetei noastre este prea redus spre a le putea cuprinde pe toate deodată.

Prin măsura suspomenită, lovitura adusă exportului prin portul Constanța este atât de mare încât cifrele și exemplele pe care le vom da mai jos vor avea într'o anumită măsură menirea de a confirma cele relatate mai sus.

Un vagon cu cherestea venit pentru export la Constanța din interior, să zicem de la o distanță de 550 klm. plătește astăzi 10.100 lei taxa de transport față de 5.200 cât plătea după tariful excepțional de export. Un vagon cu zahăr (și se exporta mult zahăr prin portul nostru) plătea pentru transportul său de la Giurgiu la Constanța 5.000 lei, astăzi taxa de transport e de 16.000 lei și așa mai departe, păstrând aceeași proporție pentru toate produsele.

La protestele noastre legitime, guvernul a venit cu un paleativ. A dat un alt ordin de complectare prin care, în formă numai, anihila – zice-se – efectul primului ordin și anume, dispusesse ca numai după ce mărfurile respective vor fi fost eșite din țară exportatorii să ceară Direcțiunei generale c.f.r. restituirea diferențelor de la tariful intern la cel de export. Or, restituirea ulterioară ce se

făgăduiește nu constituie nici o consolare pentru lumea comercială întrucât, deocamdată ei trebuie să deburseze sume fantastice, drept taxe de transport, apoi să înceapă pregătirea formelor pentru obținerea restituirilor, formalități care cer cheltuieli și timp îndelungat de așteptare până la primirea diferențelor. De altfel se știe câte luni și uneori câți ani trebuie să aștepte cineva până să capete o restituire de taxe și în această situație se pune întrebarea: cine despăgubește comerțul de pagubele cauzate prin imobilizarea acestor însemnate capitaluri, cari ar sta astfel timp îndelungat imobilizate și pentru cari ei plătesc dobânzi excesive la bănci?

Consecința acestei stări de lucruri este că portul este pustiu; nu se mai fac prin Constanța aproape nici a zecea parte din operațiunilor de export ce se făceau înainte de emiterea ordinului funest despre care am vorbit mai sus; marile societăți forestiere, fabricile de zahăr, ciment, etc. au suspendat orice operațiuni prin portul nostru, iar unele case producătoare și exportatoare din nordul Transilvaniei – și nu trebuie să se uite importanța industrială a acelei regiuni – au găsit mai convenabil să-și facă operațiunile de import și export prin Triest decât prin Constanța pentru că, chiar fără reducerile de transport pe căile ferate italiene, de care se bucură totuși toate produsele destinate exportului, ele să găsească mai multă conveniență a dirija mărfurile lor via Trieste.

Să luăm exemplul de la italieni și să punem Direcției Generale a c.f.r. întrebarea dacă politica pe care o face ea astăzi este o bună și logică politică tarifară în acord cu interesele economice ale țării și interesele căilor noastre ferate. Până acum, în rândurile de mai sus, nu am făcut decât să redăm consecința unei măsuri nesăbuite, neînțelese și dăunătoare, iar în rândurile cari încheie tot ce am scris până acum, făcându-ne datoria de cinstiți cronicari și adevărați apărători ai intereselor obștești, cerem actualului guvern să repună portul Constanța în drepturile sale legitime, în acele drepturi pe cari le avea înainte și pe cari nesocotința unor competențe incompetente i le-a luat în mod nedrept. Acest ajutor trebuie să vie însă grabnic.

Ioan N. Duployen

- „Dobrogea jună”, XXIV, nr. 279, 29 decembrie 1927: 1.

Portul Constanța în discuția străinătății

O dispozițiune a Căpităniei portului Constanța comentată și criticată de către o gazetă maritimă din Anglia

Acum câteva săptămâni, printre informațiunile ziarului nostru am publicat și dispozițiunea luată de către Căpitănia portului Constanța, prin care se interzicea vapoarelor petrolifere de a descărca balastul lor în incinta portului.

Această dispozițiune a fost luată în scopul menținerii unei cât mai perfecte salubrități a bazinului care, din această pricină, era veșnic murdar de păcură la suprafața apei, dându’i un aspect oribil și mânjind cu negru nu numai albul imaculat al înbătrânitelor noastre vase poștale, dar și corpul tuturor vapoarelor a căror față se menține cu enormă cheltuială. Citata dispozițiune mai avea în vedere și o altă latură, mai importantă decât cea dintâi, având ca scop să evite o eventuală catastrofă provocată prin incendierea materiilor inflamabile ca petrol, benzină, păcură, etc., cari descărcate odată cu balastul tancurilor petrolifere, și plutind la suprafața apei, ar fi putut lua foc.

Oricât de bună ar fi fost dispozițiunea luată de către Căpitănie, ea a fost totuși aspru și viu criticată printr’un articol apărut în ziarul „FAIRXPLAY†, care apare la Glasgow, orașul șantierelor navale din Anglia. În numărul său cu data de 30 August a. crt. numita gazetă, care se ocupă exclusiv de navigație, privind chestiunea numai sub prisma intereselor marinărești și ale armatorilor, publică articolul pe care, în traducere, îl reproducem în rândurile ce urmează:

Încărcările de petrol în Constanța (România)

„Căpitănia portului Constanța a lansat o circulară-ordin prin care obligă toate vapoarele cisterne să’și golească balastul (apa) înainte de intrarea lor în port.

Se pare că această autoritate a copiat această dispozițiune după normele altor țări ale căror porturi sunt însă altfel situate și unde mijloace suficiente sunt la îndemână pentru a conduce vapoarele la danele respective.

La Constanța acest ordin al Căpităniei portului a cauzat multe neajunsuri și întârzieri vapoarelor sosite spre încărcare. Acolo nu sunt remorchere puternice și nu există nici un vas separator de petrol (cisternă plutitoare în care să se deșerte balastul). Pe de altă parte poziția basinului de petrol este de așa natură, încât chiar cu savura (balast) vapoarele nu pot pătrunde în bazin, în plină siguranță, intrarea fiind relativ îngustă, cu coturi și două brațe protectoare la gura basinului de petrol. Părerea unor experți cu lungă experiență în acest port este că, atât iarna cât și vara, vapoarele ce intră fără balast, sunt expuse avariilor.

Un mare armator ne relatează că un vapor ce urmează a fi golit de savură înainte de a intra în incinta portului va spori și mai mult probabilitățile de avarii la intrarea lui în bazinul de petrol. Chiar când vapoarele lui au avut destul balast, a fost nevoit să rămână în port până ce vântul a scăzut, dar și aci cu multă precauțiune, astfel că fără savură, vapoarele vor fi nevoite să aștepte și mai mult timp, ca până acum și implicit pericolul de avarie va fi și mai mare, cu prilejul acostării lui la danele bazinului de petrol.

Armatorul în chestiune adaogă că la mai toate vapoarele ce au descărcat petrolul la destinație, compartimentele vapoarelor sunt spălate, evaporate, uscate și chiar frecate pentru ca eventual conținutul de resturi petrolifere să nu se pompeze afară, odată cu balastul. În consecință el protestează în ceea ce privește că savura ar conține petrol și chiar în cazul cel mai rău cantitatea ar fi infimă și nu ar putea periclita siguranța portului. Aceste operațiuni se practică la toate vasele cisterne.

Ar fi fost mai nimerit ca înainte de a se face noi legi sau regulamente, autoritățile din portul Constanța să se gândească la împrejurările de fapt și la consecințe.

Este evident că din informațiunile ce am cules rezultă că armatorii iau ei înșiși măsurile de siguranță ca petrolul să nu fie golit odată cu balastul.

Cu toate acestea chiar dacă ar mai exista vre-o îndoială asupra acestor chestiuni, autoritățile respective ar fi trebuit ca înainte de a lansa un asemenea ordin, să facă toate pregătirile necesare pentru primirea balastului cu eventuale resturi de petrol într'un vas separator, întocmai cum se procedează în alte porturi similare. O procedare pripită fără măsuri preventive, mărește pericolul avariilor vapoarelor și consecințele vor fi mai curând sau mai târziu resimțite prin faptul că armatorii se vor feri de a face trafic cu portul Constanța. O mărire a pericolului avariilor va avea ca efect urcarea navlului pentru Constanța și implicit urcarea primelor de asigurare a vapoarelor, periclitând astfel bunul renume al portului”.

De cele cuprinse de rândurile ce preced, se desprind o serie de critici ce se aduc nu atât dispozițiunii luată de către Căpitănia portului, care nu era animată de cât de un înalt spirit civilizatoriu și de securitate, pentru portul nostru, dar greșita construcțiune a portului Constanța, care, din păcate, a fost conceput numai de ingineri, fără consultul marinarilor, cari în materie de navigație trebuiau să aibe primul și ultimul cuvânt înainte și după așezarea primelor cărămizi ale temeliei portului.

În a doua parte se arată lipsurile tehnice ale portului, lipsuri pe cari le cunoaștem, și pentru îndreptarea cărora am pledat în pustiu din cauza insuficienței creditelor ce se acordă anual pentru modernizarea portului nostru. Chestiunea este prea vastă ca să o putem discuta în spațiul unui singur articol

de gazetă. Ne rezervăm dar a reveni cu discuțiuni mai ample într'o serie de articole viitoare.

I.N.
Duployen

- „Dobrogea jună”, XXIV, nr. 201, 20 septembrie 1928: 1.

Cronica navigației

Avem navigatori admirabili, dar nu avem vapoare pentru ei

Cu prilejul ultimelor furtuni de pe Marea Neagră, presa întreagă a relevat faptul că, pe când vapoarele purtând pavilioanele națiunilor stăpânitoare ale mărilor și oceanelor au stat refugiate la adăpost în porturi și golfuri, singurele vase care au navigat pe aceste furtuni în Marea Neagră au fost vapoarele Serviciului Maritim Român, vapoare vechi dar conduse de marinarii unei tinere națiuni maritime, cari au menținut neîntrerupt și cu o regularitate matematică legătura directă și rapidă, pe calea apei, între Occident și Orientul apropiat.

Din aceste relatări cititorii noștri au desprins desigur că deși numai de 50 ani suntem o țară cu litoral maritim, fără tradiție marinărească avem totuși marinari destoinici, pricepuți, cari au știut să ducă la bun liman navele încredințate conducerii lor.

Dar, din cele scrise prin gazete s'a văzut că, pe timpul furtunilor din ultimele săptămâni, multe vapoare străine au naufragiat, unele s'au pus pe uscat și altele au rătăcit pe Marea Neagră zile întregi până să-și regăsească drumul cel bun.

Faptul că vapoarele Serviciului Maritim nu au pățit nici un astfel de accident în acest răstimp – s'o spunem într'un ceas bun – nu dovedește oare odată mai mult capacitatea bravilor noștri marinari? Nu merită ei admirația unanimă a întregii suflări românești, a cărei faimă au dus-o atât de elocvent peste mări și țări, stârnind pretitindenți, prin toate porturile pe care le-au atins, laude binemeritate, care se resfrâng în mod direct asupra pavilionului nostru național și indirect asupra poporului nostru?

Cu toate aceste, cu câtă indiferență, ba chiar cu câtă vitregie a fost tratată de către factorii noștri răspunzători această admirabilă instituțiune națională, *Marina Română*, al cărui prestigiu moral crește din zi în zi, în ochii întregii străinătăți.

Toate considerațiunile de mai sus, precum și un imuabil principiu economic, confirmat de atâtea ori dovedesc că o țară cu un litoral maritim atât de întins ca al țării românești nu poate propăși decât dacă posedă o flotă suficientă în raport cu producțiune națională, căreia să-i poată asigura – pe

calea mărilor – debușeuri cât mai mari. Priviți Grecia, o țară săracă, cu un sol ingrat. Cât de prosperă este situația ei? Și aceasta numai datorită flotei sale de zeci și zeci de ori mai mare ca a noastră. dar să dau un exemplu dela noi: industria noastră petroliferă șisocot că nimănui nu-i va scăpa din vedere fapta că, într’o largă măsură, cunoașterea bogățiilor petrolifere ale țării noastre a contribuit și flota de tancuri, creată și sporită după război de către o societate românească. Deși numărând puține vapoare petrolifere, totuși sub acest raport flota noastră de tancuri se prezintă binișor, socotind că suntem deabia la începutul organizării creșterii ei.

Nu tot astfel se prezintă parcul național de cargoboateși pacheboturi. Nu avem cu ce transporta mărfurile și produsele noastre naționale, n’avem cu ce satisface necesitățile transitului de călători între Occident și Orient sau viceversa și în această situație atât pentru transportul mărfurilor și al călătorilor suntem deseori – ba mai întotdeauna obligați să ne folosim de vapoare străine. Vapoarele Serviciului nostru maritim sunt pentru aceasta și insuficiente ca număr și vechi, prea vechi ca să mai putem conta mult timp pe rezistența și servitiul lor, precum și pe destoinicia bravilor noștri navigatori.

A sosit vremea ca aceia ce poartă răspunderea gospodăriei noastre de stat să se gândească serios la complectarea parcului nostru de vapoare, până la complecta lui înlocuire cu o flotă nouă, demnă de România Mare și în raport cu interesele ei economice.

Împrumutul extern pe care actualul guvern a reușit să-l încheie ne oferă cel mai nimerit prilej ca să putem nădăjdui înfăptuirea acestui vis, acestui imperios deziderat, întrebarea este dacă actualii guvernanți cunosc mai în detaliu starea jalnică a flotei noastre și dacă, spre deosebire de celelalte guverne ce s’au perindat la cârma țării în ultimele două decenii, se vor gândi la aceasta și vor înțelege că pentru marina română ora fatală, ceasul al XII-lea nu este departe de a suna.

Ion N. Duployen

- „Dobrogea jună”, XXV, nr. 30, 9 februarie 1929: 1.

Instituțiile de Stat din portul Constanța

-

O stare intolerabilă care trebuie să ia sfârșit

- Clădiri în cari nu sunt adăpostite instituțiile publice din port
au aspectul unor cocine de porci

De câțiva ani încoace, datorită insistențelor campanii susținute prin presa locală cât și prin cea din Capitală, înfățișarea portului Constanța a început să ia un aspect mai civilizat. În locul vechilor și barbarelor șandramale de lemn, care țineau loc de magazii pentru mărfuri, s’au ridicat falnice

construcțiuni moderne din beton armat, cu ascensoare și instalații cum nu se văd prin multe porturi cu reputație. Pe unele cheuri s'au făcut începuturi de instalare a mai multor – a mult resimțitelor – macarale electrice pentru înlocuirea muncii greoaie și costisitoare care se mai face și astăzi încă cu brațele, în mod primitiv. Băltoacele din vremurile ploioase și colbul adânc din timpurile secetoase au început să dispară – este numai un început – sub pavajul cu piatră de granit, lucrarea care s'a inaugurat în toamna anului trecut. Acelaș bun început îl înregistrăm cu bucurie și în ceiace privește unele șosele din port. Vin apoi realizările de ordin marinăresc: procurarea unui vas de serviciu pentru manevre și remorcaj, transformarea geamandurei din capul digului de larg din geamandură oarbă în geamandură luminoasă, terminarea estacadei silozurilor și multe alte înfăptuiri folositoare și moderne. Toate acestea constituie totuși numai un început de modernizare a portului, pentru că, deocamdată, magazii de beton nu s'au construit decât pe două din numeroasele cheuri ale portului; pavajul nu s'a executat decât cel mult într'o proporție de 5 la sută din cât este necesar și proiectat, macarale electrice nu avem instalate decât pe cheul Serviciului Maritim.

În tot cazul, atât de puțin cât s'a făcut până acum, în raport cu nevoile totale și suprafața lui, portul Constanța a început să capete un aspect mai civilizat ca în trecut.

Dacă ne bucură aceste promițătoare începuturi, nu ne putem totuși reține uimirea față de halul în care se găsesc clădirile ce adăpostesc instituțiile de stat din acest port. Față de magazinele de beton de pe cheul danelor 15 și 16, clădirea în care funcționează Vama și Serviciul Maritim îți dă impresia că sunt latrinele celor dintâi. Aceasta sub raportul estetic, sub raportul înfățișării ei exterioare.

Dar să ne dăm mai bine seama de starea lor reală, de halul lor de insalubritate, trebuie să intrăm înăuntru. Încăperi joase, infecte, întunecoase și igrasioase, unde simți un aer greu, constituie cel mai admirabil medium de dezvoltare a unei infinite game de microbi nu numai dăunători dar foarte periculoși sănătății publice, periclitând viața celor ce sunt condamnați să lucreze acolo. Datorită acestei stări de fapt, mai mulți funcționari ai vămei, îngrămădiți câte cinci-șase în câte o celulă de doi pe trei metri pătrați, s'au tuberculizat și nu mică a fost jalea când am aflat, rând pe rând, că unii dintre tinerii funcționari ai vămei Constanța, cu plămânii roșii de bacilii oficei, și-au plimbat fără speranță trupurile lor bolnave prin sanatorii și spitale, apoi pe la munte, pentru ca să-și găsească odihna definitivă în ținuturi sărăcăcioase.

Și tragedia aceasta nu este încă sfârșită. La Vama Constanța mai sunt încă și alții tineri funcționari, cari au contractat teribila boală în exercițiul funcțiunii, socotind și încasând cinstit dările cuvenite statului, dări care reprezintă, în medie, peste un miliard de lei pe an.

Cred că în fruntea Ministerului de finanțe se află astăzi un om de inimă, animat de cele mai bune sentimente umanitare și de aceea am redat în rândurile de mai jos cruda realitate și pericolul inevitabil, care pândește pe toți funcționarii vămei Constanța, dacă nu se va purcede de îndată la înlocuirea acestui focar de infecție cu un local mai salubru.

Dar nu numai localul vămei și al Serviciului maritim se prezintă astfel. Halul Căpitaniei și Poliției portului este tot așa de jalnic ca și cel dintâi, cu singura deosebire că acolo aglomerația este mai mică prin birouri.

Dacă din contră, mă înșel poate, în ceiace privește sentimentele umanitare ale actualului ministru de finanțe, am avea pentru d-sa și un alt argument, care ar avea darul să-l miște și să-l determine a lua o hotărâre.

D. Mihail Popovici⁴ s'a înapoiat de la Paris, unde a văzut multe clădiri frumoase și dintre cele mai frumoase au fost desigur acelea în care funcționează instituțiile publice. A văzut acolo în ce palat somptuos funcționează Bursa din Paris, Camera de Comerț, etc., iar la Marsilia – dacă a fost pe acolo sau dacă n'a fost o fi auzit – că Prefectura Marinei, instituție similară cu Căpitania portului, vama de la Marsilia, întreprinderile și într'un cuvânt toate instituțiile de stat din acel port ocupă adevărate palate. Or tot astfel precum haina face pe om și-i dă o anumită autoritate, tot acelaș rol îl joacă și aspectul clădirii în ceiace privește prestigiul instituțiunii respective. Imită dar exemplul franțuzilor, Domnule Popovici, dar mai întâi vino la Constanța și vizitează portul nostru, unde ai multe de văzut și sunt sigur că pe urma acestei vizite vei lua multe hotărâri cari de atâta amar de vreme așteaptă o justă rezolvare. Gândește-te Domnule Popovici, că este în joc reputația singurului nostru port maritim, gândește-te că este vorba de vieți omenești, de prestigiul statului și al departamentului care are cinstea de a te avea în fruntea lui și de faima acestui oraș cu care se mândrește Țara întreagă, și pe care, în generoasa lor imaginație, poeții l-au denumit „Mărgăritarul Mării Negre”.

Ioan N. Duployen

⁴ Era ministru de Finanțe în acea perioadă.

- „Dobrogea jună”, XXV, nr. 31, 10 februarie 1929: 1.

CRONICA MARITIMĂ

Flota noastră de comerț în anul 1930

Constanța. — Cu încheierea lui 1930 se împlinește un an de când Serviciul maritim român a trecut sub o nouă direcțiuneși acest an de activitate vrem să-l consemnăm în rândurile ce urmează. Dar înainte aşacunoaște ce s'a lucrat în decurs de un an la Serviciul maritim român, trebuie să știm mai întâi care era situațiunea lui la sfârșitul lui 1929.

S.M.R. SCOS LA MEZAT

Vapoarele de marfă *Oituz, Durostor, București, Constanța și Ilași* erau scoase în vânzare. Vaporul *Bucegi* era arendat, iar *Carpați* avea pe el bilet „De închiriat”. Toate aceste vapoare erau legate la mal, înșiruite la cheul de Nord al portului Constanța, fără personal de navigație, fără materiale. Celelalte patru vapoare poștale — numai trei din ele în exploatare, Regele Caro I fiind și el legat la mal — navigau ca vai de ele, veșnic amenințate să rămână în mijlociu mării din cauza halului în cari se găseau.

În situația aceasta — cu toată subvenția de 55 milioane lei pe care o acorda statul — Serviciul maritim român era în pragul falimentului și prin Serviciul maritim înțelegem aproape toată flota noastră de comerț.

CAUZELE

Ca să discutăm mai amănunțit cauzele cari au dus la această tristă situație ar fi prea lung și prea dureros. Vom aminti totuși în treacăt că pe când Serviciul maritim era în incomplectă descompunere, o sumedenie de indivizi și de sus și de jos și din țarăși din străinătate — făceau averi pe urma acestui biet serviciu creiat parcă anume ca să îmbogățească pe unii și să compromită biata noastră flotă. Agențiile străine cari ne reprezentau în străinătate dădeau deficite enorme, ruinând S.M.R.-ul dar îmbogățind pe agenți. Prin contracte meșteșugit încheiate, agenții străini reprezentau și administrau Serviciul maritim atât în străinătate cât și în țară, ceea ce constituia o adâncă jignire adusă pavilionului rațional. Administrația, întreținerea și reparațiile vapoarelor noastre, exploatarea restaurantelor și spălatul rufelor, îmbogățeau pe toți samsarii și oamenii de serviciu josodetc3atrvCD,isto“0facilde afaceri, ruinând Serviciul maritim. Și la toate acestea — colac peste pupăză —, mai se adăuga și aprovizionarea cu păcură și cărbuni, pe urma cărora Serviciul maritim eșeafrustat cu milioane peste milioane, cari intrau în buzunarele profitorilor.

Pe scurt iată tabloul jalnic, iată situația în care se găsea Serviciul maritim român în preajma anului 1930.

SUB UN NOU REGIM

Dela 1 Ianuarie 1930 când Serviciul maritim a trecut sub o nouă ocârmuire lucrurile s'au schimbat în parte și regretăm un singur lucru: că nu putem spune că s'au schimbat complet. Dar să vedem ce s'a făcut la S.M.R. în cursul anului expirat.

Prima grije a noului director, a fost să scuture Serviciul maritim de judibil străin. S.M.R.-ul de 35 ani era reprezentat chiar în țarăși în fațainstanțelor judiciare românești de către agenții străini.

Agențiiledela Constantinopol, Pireu și Alexandria au fost date în conducerea unor funcționari ai Serviciului. Rezultatul: în loc de deficitele din trecut, agențiile numite au dat în anul curent, timp de 9 luni, peste 4 milioane lei beneficiu.

Am spus mai sus că anul trecut, toate vapoarele erau legate la mal, întreținerea lor costând zeci de milioane. Astăzi navigă toate și toate aduc beneficii plus beneficiul realizat prin desființareacheltuelilor de întreținerea unor vase cari se părăgineau legate de cheurile portului Constanța. Dar credeți oare că inactivitatea aceasta a flotei noastre de comerț, nu constituia apanagii personale pentru unii și pentru alții?

Și pe urma acestei inactivități mai sufereau comerțulși industria țării, cari pentru transportul mărfurile și produselor lor la import și export, erau lăsate la cheremul tarifelor căraușilor străini.

CHILIPIR ÎN COMERȚ

Vapoarele poștale – când nu erau legate la mal – serveau ca obiect de divertisment pentru toțipotentății Serviciului maritim, care-și plimbau gratis toate neamurile, servitoarele, guvernantele și croitoresele pe mări șițări. Într'un cuvânt ele aveau rolul de hotel și restaurant gratuit. Astăzi s'a pus ordine aci. Cine călătorește cu vapoarele S.M.R. sau ia masa la restaurantele de pe vapoarele poștale, trebuie să plătească. Mult, puțin, dar plătește. Unii se bucură de reduceri, dar șiaceștiatrebuie să plătească.

Restaurantele vapoarelor de călători aveau înainte circa 100 mii lei deficit, la fiecare călătorie, astăzi deficitul s'a transformat în beneficiu. Fiecare vapor aduce din fiecare călătorie peste 50 mii lei câștig numai dela restaurant. Ar aduce și mai mult, dacă n'ar fi în vigoare un contract prin care, ani de zile s'a concesionat unei societăți cooperative asigurarea subzistenței, S'a străduit actuala direcțiune să rezilieze acest contract, care a fost ticluit în așa fel ca să nu poată fi anulat.

ALTE NEAJUNSURI REMEDIATE

Dar cu spălatul rufelor dela vapoare? Ce halima? Ce poveste?

Când sosea la Constanța vreun vapor din călătorie cearceafurile, fețele de pernă, șervețele de masă, fețele de mese, într'un cuvânt toată rufăria, se împacheta în lăzi mari și se trimetea la București ca să fie spălată – pe prețuri

grase – la una din cele mai mari spălătorii din Capitală. Cum se spălau aceste rufe, prin ce hal ajungeau după 3-4 spălături, își poate închipui oricine dintre aceia cari se primeau numai fâșii, fâșii.

Cât costa spălatul și procurarea rufelor noi nu am putut afla, dar știu că numai transportul rufelor de la Constanța la București și de acolo înapoi, costa un milion lei pe an. Notați bine cât costa numai transportul lor, nu și spălatul sau distrugerea lor.

Ce a făcut noul director al S.M.R.-ului pentru curmarea acestei risipe nemaipomenite? A construit în portul Constanța o spălătorie sistematică, care, cu clădire și instalațiuni, cu tot, nu a costat decât vreun milion și ceva. În această spălătorie mecanică, rufele Serviciului sunt spălate cu îngrijire, ba se mai spală și rufăria altor vapoare străine, care zic bogdaproste că în portul Constanța au unde să-și spele rufele. Dacă sistemul de astăzi este sau nu mai avantajos ca cel din trecut, cred că este de prisos și mai insist.

CHESTIA CĂRBUNILOR

Altă chestiune importantă în administrația Serviciului maritim era aprovizionarea cu combustibil – păcură și cărbuni – pentru vapoare. Înainte vreme, cărbunii se cumpărau la Constantinopol de către agentul „Fole”, delareprezentantul S.M.R. la Pireu firma „Van derSee”, la prețul de 31-32 șilingi tona. Agentul fiind suveran la aprovizionarea vapoarelor – comandantul nu avea drept să se amestece – cărbunii se încărcau la vapor, necontrolați nici din punct de vedere cantitativ (deci 15-25 manco), nici calitativ (10-15 pământ sau pietre) amestecate cu praf. Pietrele nu ardeau, iar praful se scurgea printre grătare, sporind consumația aproape la dublu și dacă mecanicul nu protesta aceasta înseamnă că avea furnisorul „grije” și de el. În situația aceasta, când un vapor aflat la Constanța avea nevoie de cărbuni, trebuia să meargă să încarce la Constantinopol, de acolo să vină înapoi la Constanța și să plece apoi în Dunăre dacă acolo trebuia să plece. Dacă socotim clar că acești cărbuni se plăteau, așa cum se cântăreau și așa cum se alegeau, cu 32 șilingi tona, adăugând diferența de calitate (pietrele și praful), lipsurile la cântar (căci nimeni nu făcea controlul cantității încărcate), ne dăm seama că în realitate costul cărbunilor revenea la peste 45 șilingi tona. Și așa se îmbogățeau unii, ruinându-se S.M.R.-ul.

Acest sistem de aprovizionare trebuia desființat, ceea ce a făcut și noua conducere a S.M.R.-ului, cumpărând cărbunii direct de la sursă, de la minele din Zunguldag. Acolo se cumpără cărbuni de bună calitate, pentru că îi alege comandantul vaporului, ofițerul cu aprovizionarea, care asistă și la cântărire. Prețul pe tonă a scăzut de la 32 șilingi la 23 șilingi pe tonă, iar praful și pietrele au dispărut, ceea ce a redus simțitor consumația cu cel puțin două tone pe zi de fiecare vapor.

Dar prin aprovizionarea cu cărbuni direct de la minele din Zunguldac, afară de beneficiul de preț, calitate și cantitate controlată, deci exactă, Serviciul

maritim a mai câștigat încă ceva. În schimbul aprovizionării dela minele din Zunguldak, Serviciul maritim a căpătat dreptul exclusiv de a transporta în bazinul Mării Negre cărbunii extrași din acea mină. Și navlul care se încasează pentru aceste transporturi, reprezintă o sumă destul de importantă. Câte milioane pe an se economisește astfel și cât se câștigă la transport sunt sume cari constituie cele mai lăudabile argumente pentru actuala conducere a Serviciului. Dar Zunguldakul este mai departe decât Constantinopolul vor obiecta unii și transportul cărbunilor costă deci mai mult. Acestora le vom da următorul răspuns. Vapoarele S.M.R. se aprovizionează cu cărbuni dela Zunguldak numai atunci când – după încărcarea cărbunilor încredințați pentru transport – mai rămâne loc liber în magaziile vaporului. S’a făcut astfel un mic depozit popular, la Constanța din care se aprovizionează vapoarele noastre, ba uneori și altele, astfel încât și de aci se realizează beneficii, afară de cele aproape 2.500 lire sterline încasate ca navlu pentru cărbunii transportați în contul minei.

CHESTIA PĂCUREI

Nu tot atât de fericită a fost mâna noului director în chestia aprovizionării cu păcură, pentru că aci a găsit în vigoare un contract încheiat cu o mare societate de petrol din București, contract pe care nu l-a putut rezilia deși prin executarea lui păcura se plătește cu de trei ori mai scump decât ar costa, dacă ar cumpăra-o direct la Constanța, cum procedează toate vapoarele străine cari vin special la Constanța să ia păcură.

La începutul anului păcura costa până la vapor circa 1.200 lei tona, astăzi se plătește cu 34 bani mai puțin la kgr. – reducere de preț obținută cu mare greutate – deși vapoarele străine o plătesc la Constanța între 17-25 bani legi, deci 170-250 lei tona. Lăsând la o parte diferența de preț care ar însemna o economie de circa 20 mil. lei anual, nu putem trece cu vederea calitatea mai mult decât proastă a combustibilului furnisat și datorită căreia căldările vapoarelor poștale au ajuns într’un hal fără de hal. Din cauza proastei calități a păcurei vapoarele S.M.R. erau veșnic amenințate să rămână în mijlocul mării și numai mecanicii și fochiștii ar putea să descrie neînchipuitele eforturi ce se făceau pentru urnirea lor din loc.

Dar la Serviciul maritim român mai sunt o sumedenie de chestiuni cari se vor îndrepta cu timpul dacă actualul director – nici nu i-am pomenit numele până acum – d. comandor Niculae Ionescu-Ionson, se va bucura de concursul tuturor celor cari sunt datori să i-l dea.

Este de prisos socotesc a aduce laude activității sale, care se laudă singură mai bine decât am ști să o facem noi.

Ion Duployen

- „Dimineața”, XXVII, nr. 8.642, 15ianuarie 1931: 7.

CRONICA NAVIGAȚIEI

Închirierea vapoarelor S.M.R.

-

Inspecția subdirectorului S.M.R. la bordul vapoarelor „Dobrogea” și „Oituz”.-
Ancheta noastră

În ultimul timp s’a vorbit în presă atât de mult despre închirierea vapoarelor S.M.R. încât o punere la punct a chestiunii era necesară. Ca urmare, animați de dorința de a cunoaște adevărul, am întreprins o anchetă spre a ne convinge de visu despre tot ceia ce s’a acreditat în ultimul timp pe această temă. La împlinirea sarcinei luate ne-a fost de mult folos faptul că vapoarele „Dobrogea” și „Oituz” se găsesc actualmente în portul Constanța, cât și inspecția pe care d. Ghika, subdirector S.M.R. a făcut-o la bordul acestor două vapoare.

La vaporul „Dobrogea” s-a găsit o situație care nu mai putea permite menținerea contractului de închiriere. Actualmente acest vas se găsește în rezervă la Constanța, spre a i se face reparațiunile necesare pentru a fi adus în situația de a putea naviga din nou. În intenția S.M.R. este chiar de a transforma acest cargobot în vapor mixt, construindu-se și câteva cabine de cl. II – ca și la vaporul „Durostor” – pentru ca împreună cu acesta, să deservească liniile Constanța-Cavarna-Istambul-Volloși eventual porturile Palestinei.

VASUL „OITUZ”

Actualmente – din lipsă de navlu – vaporul „Oituz” se găsește în portul Constanța unde i se fac reparațiuni pe cheltuiala chiriașului. Se lucrează la piturarea corpului vasului, punerea la punct a mașinilor și alte lucrări importante la care sunt ocupați, pe lângă personalul de bord al vaporului și specialiștii de la uscat, deși echipajul este complet compus din 28 oameni, ofițeri, mecanici, telegrafisti, nostrom, timonieri, fochiști, marinari etc. Întreg personalul este românesc și posedă brevetele legale. Chiriașul a asigurat vaporul cu 12.000 lire sterline. Numai pentru prima de asigurare d.căp. Vlasopol plătește anual 1.000.000 lei peste chiria de 1.400 lire sterline cuvenită S.M.R.-ului.

Interesându-ne la bord, am constatat că echipajul „Oituzului” primește o hrană bună și suficientă, ceea ce dovedește buna dispoziție și munca asiduă dar nesilită pe care personalul o depune. Ne-a impresionat în special la bord, curățenia ce domnește pretutindeni cât și transformările ce i s’au făcut de către închirietor – pe propria lui cheltuială.

Iată și câteva din lucrările principale efectuate la vaporul „Oituz” de către d.căp. Vlasopol: schimbarea lemnului de gaiac și andocarea vaporului

după luarea lui în primire, repararea vinciului, pupei și a pompelor de alimentație, confecționarea a 30 grătare găsite lipsă la recepționarea vasului, instalațiuninoui de calorifere și înlocuirea tuburilor deteriorate, înzestrarea cu acumulatori și material electric, confecționarea unui ghețarși a unei cambuze care erau complet lipsă, piturarea generală a vasului, precum și în interiorul cabinelor, a catargelor, trombe și întreaga muradă a vaporului, ciocanierașirașchetareapunței care este permanent unsă cu oil-fish, vopsirea întregului corp exterior, revopsirea întregii suprastructuri, bigelor, catargelor etc., ciocnirea fașei, completări de mobilier etc. etc.

DOI SOȚI MARINARI

Și acum, după ce am arătat care este situația vaporului, după reparațiunileșiîmbunătățirile aduse, să vedem și cine sunt realizatorii lor. Aceasta ca un meritat omagiu celor cărora li se cuvin. Vaporul „Oituz” este închiriat și comandat de d.căp. S. Vlasopol, ofițer de rezervă în marina de război, fost comandant, al vaporului „Galleik” tot sub pavilion român. Căpitanul Vlasopol posedă brevetul legal și corespunzător situației d-sale, încă din anul 1925 când i-a fost eliberat de către inspectoratul general al porturilor șinavigației, în urma examenului pe care l-a depus. Ca puținiați navigatori șiofițeri de marină d.căp. Vlasopol este brevetat și de ministerul marinei italiene, posedând și meritul naval, conferit de către autoritățile superioare din Spania. Aceste distincțiuni se referă bine înțeles la calitățile sale de bun navigator, căci – pe lângă altele – a fost ofițer de marină nu numai pe vapoarele sub pavilion român, dar și pe vase străine și cred suficient să pomenesc că d-sa a fost ofițerși pe transatlanticele de lux „King Alexander” pavilion englez și „Re d’Italia” pavilion italian, cu cari a traversat de câteva ori Atlanticul, căpătând astfel cunoștințe mai ample și o practică ce-l pune alături de cei mai buni navigatori ai noștri.

Dar numai calitățile de bun navigator care știe să-ți găsească puncte geografice și să se orienteze pe mare, pe vreme rea, făcând față tempestelor nu sunt deajuns pentru a menține un vapor de tonajul lui „Oituz” în situația laudabilă în care se găsește astăzi. Și vom face aci amendă de cronicari obiectivi șiimparțiali, adăugând câteva cuvinte și despre d-na căp. Vlasopol care, prin munca pe care o depune cot la cot cu ceilalți navigatori poate fi cu drept cuvânt numită o adevărată „fiică a mării” deși d-sa este de fapt fiica unui distins ofițer din armata de uscat, d. general Constanțiu din cavalerie.

Dacă d. căpitan Vlasopol este un bun navigator și un distins ofițer al marinei noastre de război și de comerț, nu putem lăsa în umbră calitățile de admirabilă administratoare șipromițătoare navigatoare a d-nei Vlasopol care – după doi ani de navigație neîntreruptă – s’ainițiat în tainele frumoasei dar asprei meserii de marinar. După principesa Ileana, d-na Vlasopol este a doua femeie navigator în România și datorită perfectelor sale cunoștințemarinărești

cât și practicei îndelungate făcută la bordul „Oituzului” pe furtuni groaznice și tempeste celebre, așteptăm pe curând plăcerea de a anunța că d-na a trecut cu succes examenul de navigator pentru care se prepară actualmente.

La bordul vaporului „Oituz” pe care s’a îmbarcat din devotament și dragoste pentru soțul ei, dna căp. Vlasopol a început prin a se ocupa de administrația și secretariatul vaporului, făcând toate lucrările de contabilitate și corespondență, inițiindu-se și perfecționându-se astfel în specialitatea „comerțului maritim”. Apoi, d-na Vlasopol, a început a se interesa de nevoile echipajului, îngrijind de buna lui întreținere, ceea ce i-a atras un nețărmurit devotament, stimă și dragoste respectuoasă din partea întregului personal.

*

Pe mare, d-na Vlasopol face cart în subordine și încheie ancheta noastră, subliniind că, pe când cu celelalte vapoare închiriate, Serviciul Maritim a făcut o afacere proastă, cu „Oituz” a realizat beneficii și economii simțitoare. Beneficiile se cuprind în arenda plătită regulat, asigurarea la curent, plus reparațiile și îmbunătățirile făcute vaporului de către chiriaș, iar economiile sunt scoaterea cheltuielilor „Oituzului” din bugetul Serviciului Maritim, cheltuieli cari – din momentul preluării vasului – au trecut în sarcina chiriașului.

I.N. Duployen

- „Adevărul”, 44, nr. 14.593, 31 iulie 1931: 3.

Lupta contra mașinismului în porturi

-

Întrunirea muncitorilor din portul Constanța

CONSTANȚA 17. — În sala teatrului Ligei Culturale, populată cu peste două mii muncitori din portul nostru s’a ținut astăzi o impunătoare întrunire convocată de către comitetul sindicatului „Unirea” al docherilor din portul Constanța. Această întrunire a avut ca scop, să se discute situația precară în care se găsește astăzi elementul muncitoresc. Mai ales de când a intrat în vigoare legea de restricțiune a exportului de devize, importul s’a redus aproape la zero, iar exportul în mare (cereale și petrolifere) se manipulează în portul Constanța aproape exclusiv pe cale mecanică.

Ședința s’a deschis la orele zece, sub președinția d-lui Gheorghe Vâlcu, vicepreședinte al sindicatului „Unirea”.

D. C. Mihăilescu a arătat că a făcut parte din delegațiunea care a fost trimisă la București, pentru a obține din partea Ministerului de industrie și comerț și Regiei autonome P.C.A. să se acorde muncă în portul Constanța și muncitorilor rămași fără lucru din cauza concurenței ce le-o face mașinismul.

Delegații muncitorimii, sprijiniți de parlamentarii județului, cât și de președintele lor d. Dobrică Radu, au stăruit și li s'a aprobat ca 33 la sută din meiul ce intră la silozuri să fie manipulat cu brațele de către muncitorii calificați.

În acelaș sens a făcut o dare de seamă și d. C. Andrițoiu, cel de al doilea delegat al muncitorilor.

D. G. VÂLCU, vice președintele sindicatului „Unirea”, analizând rezultatele obținute de delegație, arată că masa muncitorească a dat dovadă de indolență, neluând nici o inițiativă. Vorbitorul a arătat apoi că singurele manipulațiuni ce se mai efectuează astăzi în portul Constanța sunt doar în legătură cu exportul cerealelor. Cea mai mare parte din aceste manipulațiuni, circa 85 la sută se face prin silozuri, iar pentru restul de 15 la sută se intenționează a se aduce de la Brăila un elevator, astfel că acum, în preajma iernei, muncitorii sunt sortiți să moară de foame.

A mai vorbit muncitorul NICOLAE IONIȚĂ, după care a luat cuvântul Ion Purcărea. Vorbitorul se declară nemulțumit de rezultatul pe care delegația l-a obținut la București, arătând că ar fi fost preferabil să se obțină pentru manipulare cu brațele o cotă de zece la sută din toate categoriile de cereale decât numai la meu 33 la sută. Această cotă nu va putea da de lucru regulat celor câteva mii de muncitori și ca urmare propune a se duce lupta înainte, pentru a se obține rezultate mai echitabile.

EXPUNEREA D-LUI DOBRICĂ RADU

D. DOBRICĂ RADU, conducătorul tuturor muncitorilor din portul Constanța, a luat cuvântul arătând că la conferința din Galați, 43 de delegați, reprezentând 12.500 muncitori, au cerut:

- 1) Extinderea tarifelor preferențiale pe C.F.R. pentru toate porturile pentru ca să nu se protejeze muncitorii dintr'o localitate în paguba celorlalte;
- 2) Anihilarea șomajului, dându-se muncitorilor să manipuleze cu brațele jumătate din cantitățile de cereale.

La Ministerul de comunicații s'a făcut delegaților o propunere și anume, ca diferența de preț între manipularea meiului cu brațele și prețul de manipulare al silozurilor – circa o mie de lei de vagon – să se verse biroului muncii, care să distribue suma între muncitori fără ca aceștia să presteze vreo muncă efectivă. Am refuzat această propunere, declară d. Dobrică Radu, fiindcă cunosc mentalitatea muncitorului de port. Dacă vreun negustor ar vrea să încarce meu în vapoare, muncitorii vor refuza să lucreze, știind că în tot cazul vor primi ceea ce li se cuvine din diferența de o mie de lei cuvenită dela silozuri.

În continuare d. Dobrică Radu, a arătat că una din cauzele principale cari contribuie ca exportatorii să dirijeze spre alte porturi cerealele destinate exportului, este și acela că taxa de 360 de lei per vagon pe care o percep

silozurile este nejustificată și ca urmare exportatorii trimit cerealele spre porturile care nu percep această taxă. D. Dobrică a intervenit la București pentru reducerea la minimum posibil a zisei taxe și începând din ziua de 18 curent va intra în vigoare ordinul ca o cotă de 33 la sută din meiul ce se exportă prin acest punct să fie manipulat cu brațele, dispunându-se totodată și scăderea taxei mai sus pomenite.

I.N. Duployen

- „Dimineața”, XXVIII, nr. 9.272, 19 octombrie 1932: 5.

Botezul vaporului „Alba-Iulia”. Solemnitatea dela Constanța

CONSTANȚA. 7. — În vederea botezului vaporului „Alba-Iulia” portul a îmbrăcat haina de sărbătoare.

Vasele serviciului maritim „Alba-Iulia” și „Principesa Maria” au arborat drapele naționale. S’au făcut toate pregătirile pentru săvârșirea botezului.

La ora 10 dimineața sosește nașul vaporului d.dr. Dem. Bogdan, primarul orașului Alba-Iulia. D-sa e însoțit de toți membrii consiliului comunal, de prefectul județului Alba d.dr. Ștefan Pop și de d. protopop dr. Alexandru Baba.

Reprezentanții autorităților sunt urmați de peste o sută de delegați au tuturor claselor sociale.

ASISTENȚA

Fac impresie, în special, un grup de fete îmbrăcate în costume naționale și un grup de tineri cu căciuli țuguete.

În asistență remarcăm pe d-nii: amiral Bălănescu, comandantul marinei de război, d. general Stan Popescu, comandantul garnizoanei Constanța, comandor Ailfons Sion, directorul S.M.R., amiral Coandă, fost director general la S.M.R., comandor Negulescu, N. Nicolaescu inspector vamal, Dan Alecu, reprezentantul prefecturii, Panait Teodoru, reprezentantul primăriei Constanța, ing. Cotovu, directorul serviciului porturilor precum și mulți alți invitați. Serviciul religios s’a efectuat pe puntea superioară a vasului.

Corul bisericii ortodoxe din Alba-Iulia a dat răspunsurile după care s’asfințit apa.

CUVÂNTAREA PROTOPOPULUI AL. BABA

După săvârșirea slujbei religioase, protopopul dr. Al. Baba a rostit o impresionantă cuvântare. Orașul Alba-Iulia, cetatea lui Mihai Viteazul, locul de încoronare al regilor României Mari, pune azi o prețioasă perlă în coloana luminoasă a trecutului lui istoric. În urma dorinței scumpului nostru rege, unul

dintre cele mai mari vase ale serviciului maritim român va purta numele Alba-Iulia, care face legătura dintre Ardeal și vechiul regat.

Preoții noștri în vremuri de bejenie luau hirotonisirea la Alba-Iulia și se înarmau cu cărți și suflet ca să le împărtășească românilor ardeleni oropsiți și lipsiți de cel mai mare bun: libertatea.

Această sfântă legătură de frate se cimentează azi din nou prin gestul regelui și de aceea orașul nostru a ținut să asiste la această solemnitate printr-o numeroasă delegație și să aducă salutul munților noștri.

Acum sfârșită fiind sfințirea acestui vas, nu putem încheia fără să ne ridicăm ochii la ceruri, către atotputernicul Dumnezeu, care poartă sufletele noastre pe marea acestei vieți și să-l rugăm să aibe în a sa grijă vasul „Alba Iulia”, întregul echipaj și pe toți cei ce se vor afla într’însul. Dumnezeu să facă ca numele de Alba-Iulia să fâlfâie cu cinste peste țări și mări.

CUVÂNTAREA PRIMARULUI DIN ALBA-IULIA

S’a citit apoi actul întocmit cu prilejul botezului după care a rostit cuvinte însuflețitoare vasului, d.dr. Dem. Bogdan, primarul orașului Alba-Iulia.

Falnica cetate a marelui Mihai – a spus d.dr. Bogdan – orașul încoronării regelui României Mari, orașul Alba-Iulia, prin glasul meu, își manifestă bucuria că de azi înainte unul dintre cele mai importante bastimente ale țării va purta în lume acest nume care constituie simbolul unității noastre naționale.

Se bucură împreună cu noi întreg ținutul de dincolo de Carpați și se simte mândru că sugestiunea de a boteza acest vas cu numele orașului nostru a pornit de la locul cel mai înalt, dându-se prin aceasta dovada că Majestatea Sa a înțeles de minune, mai bine decât oricare altul dintre noi, că acest nume slujește ca o trăsură de unire între provincia muntoasă care se cheamă Ardealul și între litoralul nostru maritim atât de pitoresc.

Prin acordarea acestei deosebite cinste orașului Alba-Iulia care reprezintă pentru noi simbolul suferințelor de veacuri, rezistența contra împilărilor străine, îndârjirea victorioasă, sufletul și conștiința națională a bărbătescului și frumosului nostru Ardeal, noi vedem și ideea de cimentare indisolubilă a înfrățirii dintre populația de pe meleagurile noastre.

Urăm noului vas să înfrunte furtunile mărilor și vijeliile vremurilor întocmai ca cetatea lui Mihai Viteazul al cărui nume îl poartă. Am venit să predăm în cadrele acestei solemnități două mari și frumoase drapele naționale împodobite cu emblema orașului nostru. Ele sunt brodate un fir de mătase, semnul dragostei ce o păstrăm acestui vas și bravilor lui marinari. Urează regelui să trăiască mulți ani pentru fericirea neamului.

DISCURSUL COMANDORULUI SION

D. comandor Sion, directorul general al serviciului maritim român, aduce mulțumiri celor care au lucrat pavilionul vasului sub ale cărui cute marinarii vor evoca cetatea scumpă tuturor românilor, Alba Iulia, simbolul unirii neamului.

Adresându-se marinarilor de pe vas, directorul general al serviciului maritim le spune că pavilionul dăruit de orașul Alba-Iulia trebuie să fie iubit, apărat și respectat. Corul intonează „Mulți ani trăiască”, după care solemnitatea sfințirii vasului a luat sfârșit.

A urmat apoi o gustare, iar după amiază a avut loc o excursie de trei ore în largul mării cu vaporul „Principesa Maria”.

Seara primarul orașului Alba-Iulia a oferit un banchet marinarilor și reprezentanților autorităților din Constanța.

I.N. Duployen

- „Adevărul”, 47, nr. 15.239, 10 septembrie 1933: 4.

Modernizarea portului Constanța

Vasele străine încep să aprecieze utilajul principalului nostru port maritim.-

Exemplul pavilionului norvegian

CONSTANȚA. — D. căpitan Bergersen, este norvegian și a venit în țară ca comandant al vasului „Oltenia” pe care l-a comandat câțva timp și apoi s’a stabilit la Constanța ca co-asociat al unei agenții de vapoare în care calitate a reușit ca în ultimii ani să determine o mare participare a pavilionului norvegian în traficul portului Constanța, participare care cu câțiva ani mai înainte era aproape inexistentă. Ca să putem avea lămuriri exacte asupra acestui fenomen economic ca și asupra unor eventuale legături economice mai strânse, a unui schimb de mărfuri mai active între România și țările scandinave, ne-am adresat d-lui căpitan Bergersen, care ne-a făcut această expunere:

— *Cum se explică marea participare a pavilionului norvegian în traficul portului Constanța?*

— Să nu vă surprindă acest fenomen economic. El se datorește necesității organizării și utilajului modern de azi al portului Constanța cel mai mare port al României.

Este o lege biologică ce are o largă aplicare în viața economică și socială. Necesitatea creiază organul. În adevăr traficul total al portului Constanța în anul 1932 a atins 5.200.000 tone. În acest total partea exportului este aproape 95 la sută. Numai produsele petroliere au însumat în exportul total 4.300.000 tone iar cerealele 600.000 tone.

Pe de altă parte Norvegia este o țară mică cu vreo 3 milioane de locuitori. Spre deosebire de Suedia, care e o țară industrială, Norvegia e o țară

fără industrie. Singurele sale bogății care asigură subsistența populației sunt: pescuitul, pădurile și navigația. Norvegia, ca și Grecia, este forțată de natura solului, să fie o țară de pescari și marinari. Tonajul total al marinei comerciale norvegiene este de aproximativ 6 milioane tone cari deci contază în tonajul marinei.

Când m'am stabilit în România, în care am văzut o țară de mare viitor m'aisbit slaba participare a pavilionului norvegian în traficul porturilor românești: Galați, Brăila și Constanța. Am studiat aprofundat cauzele acestea slabe, aproape inexistente participări și am constatat că ea rezidă în necunoștința armatorilor norvegieni a realității asupra portului Constanța. În trecut portul Constanța era numai o simplă schelă primitivă de încărcare și descărcare a vaselor de mic tonaj, fără cheuri confortabile, fără utilaj modern în care operațiile de manipulare a mărfurilor se făceau costisitor, încet cu brațele, fără nici un serviciu bine organizat de pilote, fără artere de penetrație interioară. Și această idee a pătruns atât de adânc în cercurile armatorilor străini încât evitau pe cât posibil să afreteze vasele pentru Constanța, preferind, când era vorba de România, porturile dunărene Brăila și Galați. Chiar când se ofereau navluri mari, armatorii evitau să navlosească pentru Constanța. Mi-am dat seama tot timpul cât am navigat pe „Oltenia”, „Muntenia” și „Monica” cât de greșite sunt părerile predominante în cercurile armatorilor străini și în special cei norvegieni și a fost de ajuns să atrag atenția armatorilor norvegieni că portul Constanța este azi unul din cele mai bine utilizate porturi. Un bun serviciu de pilotaj care dispune de zece piloți desăvârșiți asigură vaselor o acostare ideală, aprovizionarea maselor [vaselor?] cu apă și mazout se face automat în minimum de timp, cheurile sunt suficiente, silozurile au o capacitate care în serviciul neîntrerupt pot asigura o manipulare îndoită decât cea de azi. Serviciul sanitar, vamal, polițienesc și al căpitaniei portului sunt organizate occidental, pentru ca pavilionul norvegian în traficul portului Constanța să ia o mare desvoltare.

Portul Constanța mai are nevoie de încă un bazin pentru petrol, de încă o conductă cari sunt în proiect de execuție, de un doc pentru andocarea vaselor pentru care numai S.M.R. cheltuește peste 8 milioane lei anual și un antrepozit de aprovizionare cu materiale de bord pentru vapoare și un vas propriu de salvare cu pompe puternice – azi sunt pompe cu o capacitate de 6 tone pe oră – care ar servi la evacuarea vaselor eșuate, incendiate sau avariate prin abordare și de care se simte absolută nevoie ca portul Constanța să devie cel mai bine utilizat port din Europa orientală.

Ar fi de dorit ca administrația portului Constanța, atât de destoinică, să facă peste hotare puțină reclamă, făcând cunoscut atât în cercurile comerciale cât și în cercurile maritime de ce utilaj dispune, ce înlesniri sunt puse la îndemâna comandanților de vase, ce taxe modice se percep în acest port etc. și

sunt sigur că s'ar atrage în acest port multe vapoare spre cel mai mare folos al economiei naționale, care ar câștigași din punctul de vedere al unui navlu mai scăzut prin marea ofertă de vase.

Pilda cu Norvegia, care azi participă atât de intens cu pavilionul său la traficul portului Constanța, și pe care am determinat-o cu slabele mele mijloace, este concludentă. Un sfert din tonajul total al flotei comerciale norvegiene participă azi la traficul total al portului Constanța și această participare este aproape exclusiv numai la exportul produselor petroliere.

— *Dar un schimb de mărfuri între Norvegia și România ar avea putința unei dezvoltări?*

— S'ar putea încerca un schimb de mărfuri între România și Norvegia dar pentru aceasta ar trebui în prealabil o convenție comercială. Din România s'ar putea exporta direct în Norvegia: sare gemă, grâne, și în special porumb, ca și fructe și marmelade, iar din Norvegia s'ar putea plasa în România în special conserve de pește.

I.N. Duployen

- „Adevărul”, 47, nr. 15.247, 19 septembrie 1933: 4.

Muncitorii din portul Constanța în plină agitație
Ei cer retrimiteră la Brăila a unui elevator sosit eri în port

CONSTANȚA, 15. — Am relatat acum câteva zile că muncitorii din portul nostru sunt agitați din pricina unui elevator cerut de direcția portului, dela portul lBrăila, spre a se înlocui lucrul cu brațele a câtorva sute de muncitori. Cu toate protestele făcute de conducerea sindicatului „UNIREA”, care în acest scop a și trimis o delegație la București, elevatorul a fost adus șieri la orele 4 d.a. a intrat în port.

ÎNTRUNIREA dela sindicatul „UNIREA”

Cu scopul de a protesta, conducerea sindicatului, muncitoresc Unirea a convocat aseară o întrunire. Au participat câteva sute de muncitori de port și numeroși ipistași dela cereale. Întrunirea s-a deschis la orele 8 seara sub președențiad-lui Dobrică Radu, președintele sindicatului. A asistat și d-l Vasile Petre, președintele Biroului muncii.

D-l Dobrică Radu, luând cuvântul a făcut un raport amănunțit asupra intervențiilor făcute de delegația muncitorilor pe lângă ministerul muncii spre a se opri aducerea în portul Constanța a elevatorului de la Brăila. D-l Stavri Cunesco director în ministerul muncii — spune vorbitorul — a intervenit în acest scop pe lângă d-l Toma Gâlcă, președintele Casei Autonome a porturilor arătând că prin aducerea elevatorului rămân fără pâine câteva sute de muncitori. Totuși elevatorul a fost adus. Pentru aceasta trebuie să ducem o luptă

grea cu S.P.M. care a luat lucrul din mâna caselor de comerț. Dacă nu vom fi solidari vom rămâne sclavi și de aceea trebuie să luăm o atitudine hotărâtă împotriva Serviciului Porturilor Maritime.

Cred – continuă vorbitorul – că nu se va găsi nici un muncitor care să lucreze la acest elevator, iar dacă direcția porturilor va angaja alți muncitori decât cei calificați, se va călca legea de organizare a muncii în porturi.

În altă ordine de idei, d-l Dobrică Radu arată că muncitorii mai primesc două lovituri. Patronii caselor de expediții refuză să plătească cota către casa de asigurări, cuvenită de pe urma activității muncitorului de port și totodată pregătesc scăderea prețurilor la contractul colectiv de muncă.

D-l Gh. Vâlcu, arată că muncitorii văd realitatea cu ochii; elevatorul a fost adus cu toate că unii muncitori spuneau că totul se reduce la o poveste. D-sa îndeamnă pe muncitori să fie solidari și să se expedieze telegrame de protest în toate părțile.

Să ducem lupta până la sacrificiu – spune vorbitorul – pentru a trimite acest elevator acolo de unde a venit.

În acelaș sens au mai vorbit muncitorii Petre Irimescu, Vasile Radu, V. Painski și alții. D-l Vasile Petre, șeful biroului muncii din port, luând cuvântul a sfătuit pe muncitori că înainte de a întreprinde vreo acțiune să trimită o delegație la București.

Deasemeni, a arătat că vina aducerii acestui elevator o au negustorii cari au intervenit în acest scop pe lângă S.P.M.

A mai vorbit apoi muncitorul Andrei Boran.

D. Dobrică Radu, luând din nou cuvântul a rezumat cele spuse de antivorbitori, arătând că din toate rezultă că pe muncitorii din port îi așteaptă nenorocire și mizerie.

Apoi vorbitorul s'a ocupat de starea nenorocită a ispitașilor dela cereale, cărora nu li se aplică legea de organizare a muncii în port, lege în care au fost încadrați încă de acum doi ani. D-sa mai arată că muncitorii de port vor avea alături, la orice acțiune împotriva elevatorilor și a S.P.M. Sindicatele și Asociațiile muncitorești, pentru că această acțiune constituie o luptă pentru pâine.

După ce s'a numit o delegație de opt muncitori care să facă intervențiile necesare în chestia elevatorului, întrunirea a luat sfârșit la orele 10 seara.

- „Lupta”, XII, nr. 3.619, 16 noiembrie 1933: 2.

Regina Maria vizitează vasul englez „Devonshire”
Solemnitățile marinărești dela Constanța

CONSTANȚA, 18. — Azi dimineață a sosit în localitate regina Maria a României. Deasemenea au mai sosit din București d-nii M. Palairet, ministrul Angliei la București, Greenway, însărcinatul de afaceri al Angliei la București și dr. Jakins, consulul general al Angliei la Constanța.

Trenul regal a tras direct în port, la dana No. zero a bazei navale, în dreptul pavilionului regal și în fața distrugătorului „Regele Ferdinand”. Orașul și instituțiile publice au fost pavoazate cu drapele românești și engleze. Portul, vapoarele comerciale și cele militare au arborat marea pavoază iar crucișătorul „Devonshire” a fost împodobit ca în zile de mare sărbătoare. La ora 10 dimineața au sosit în port automobilele din care au descins reprezentanții autorităților civile și militare.

O companie de onoare a marinei militare cu drapele și fanfare, subcomanda d-lui căpitan Borcea a dat onorurile.

COBORÂREA DIN TREN

La orele 10.30 regina Maria a descins din vagon urmată de d. colonel aghiotant Merișanu. Muzica militară a intonat imnul regal, iar marinarii de pe distrugătoarele „Regele Ferdinand” și „Regina Maria” ca și publicul numeros, care a participat la această solemnitate, au izbucnit în urale prelungite.

După descinderea din vagon regina Maria a primit raportul d-lui amiral Bălănescu, comandantul general al marinei.

D-na Horia Grigorescu, soția primarului municipiului nostru și d-na amiral Bălănescu au înmănat suveranei splendide buchete de flori naturale.

Regina Maria s'a întreținut apel cu d-na Palairet, soția ministrului Angliei, d. Horia Grigorescu primarul municipiului, Vasile Belu, prefectul județului, Paliret ministrul Angliei, Jackins[,] Greenway, amiralul Izbășescu, comandor Pogonat, episcopul Gherontie, inginer Cotovu, directorul porturilor, comandor Popescu comandantul porturilor, colonel Ceașescu, chestorul Antonescu, Duca șeful poliției portului, generali Levențiși Dragomirescu, maior Negulescu și căpitan Teodorescu din grăniceri și alți ofițeri superiori.

Regina Maria a trecut apoi în revistă trupa și s'a îndreptat spre crucișătorul „Devonshire”.

PE CRUCIȘETORUL ENGLEZ

La scara navei engleze garda colonială a salutat pe suverană intonând imnul regal român. La bord, regina Maria a fost întâmpinată de d. comandor Fitzherbert, comandantul crucișetorului, de d. comandor Al. Stoianovici din marina regală română și de ofițerii navei engleze.

Pe platforma de pe pupa crucișetorului împodobită cu drapele și plante regina Maria șioaspeții au primit defilarea ofițerilor și marinarilor englezi. A urmat vizitarea crucișetorului, iar la ora 1 s'a oferit la bord un dejun de onoare reginei Maria, cu care prilej suverana a semnat în cartea de aur a crucișetorului englez.

La ora 3 regina Maria șioaspeții au părăsit nava, clipă remarcată prin lovituri de tun.

La ora 3.15 a sosit la bord pilotul sondor al căpităniei care a manevrat pentru plecare. Regina Maria a urmărit manevra și ieșirea din port a crucișetorului de pe terasa pavilionului regal. Trupa șiofițerii englezi aliniați pe puntea navei au dat salutul în timpul trecerii prin fața pavilionului regal. Când crucișătorul „Devonshire” a ieșit din port s'au tras de pe bord 21 lovituri de tun salutându-se pentru ultima oară pământul țării noastre.

La ora 4.45 trenul regal a plecat spre București.

*

CONSTANȚA, 18.— Comandamentul general al marinei române a adresat crucișătorului *Devonshire* în largul Mării următoarea radiogramă:

„D-lui Fitzherbert, comandantul crucișătorului «Devonshire» pe Marea Neagră.

Vizita crucișătorului «Devonshire» a întărit și mai mult legăturile cu cordialitate dintre marina regală română și marina britanică. Sunt interpretul tuturor ofițerilor marinei regale române pentru a vă asigura de cele mai bune sentimente de amicitie și vă mulțumesc pentru toate dovezile de dragoste ce ne-ați arătat cât ați stat la Constanța. Vă urez un bun și norocos voiaj.

Contra-amiral *Bălănescu*,
inspector general al marinei regale române.

După eșirea din portul Constanța crucișătorul „Devonshire” a pornit-o spre larg pe la ora 9.20 seara s’a întâlnit în Marea Neagră cu crucișătorul „London” care se afla în vizită la Varna de unde a plecat în același timp cu cel din Constanța.

Ambele nave își vor continua împreună călătoria spre Malta.

I.N. Duployen

- „Adevărul”, 49, nr. 15.651, 21 ianuarie 1935: 3.

Construirea unui doc naval la Constanța

CONSTANȚA — Se știe că atât vapoarele marinei noastre de comerț cât și cele ale marinei militare, atunci când au nevoie de reparațiuni la partea submarină a navelor, sau chiar numai pentru curățirea periodică a fundului vapoarelor, trebuie să se recurgă la serviciile unui șantier naval din străinătate pentru că în țară nu posedăm un șantier naval maritim cu docul și instalațiunile respective. Privită sub toate fețele, această lipsă prezintă numeroase cheltueli — de zeci de milioane anuale cu cari pavilionul românesc este tributar străinătății. În ce privește vapoarele noastre de război, andocarea lor în șantiere străine, prezintă și alte inconveniente în legătură cu apărarea națională prin aceea că străinii din afară cari lucrează la șantierele navale respective au posibilitatea ca, odată cu reparațiunile ce se fac navelor, să studieze în amănunțime armamentul, puterea de luptă și alte detalii ale navelor noastre de război.

Privită sub aceste două aspecte: economie și apărare națională, construirea unui doc naval maritim în Portul Constanta era o chestiune economică și apărare națională, construcțiuni al Serviciului Porturilor Maritime.

Pe lângă argumentele de mai sus nu trebuie să scăpăm din vedere faptul că prin construirea unui doc naval la Constanța, banii cari eșeau până acum din țară pentru reparațiunile navale în docurile dela Stenia (Istanbul) și Pireu vor rămâne în țară și că la construirea docului și exploatarea lui vor munci zeci și sute de brațe cari astăzi șomează. Fiind de prisos să mai adaug alte argumente demonstrative în legătură cu necesitatea acestei realizări să trecem la fapte, să relatăm ceia ce s’a făcut pentru transformarea în fapt a acestui deziderat.

D. Ing. V. Cotovu directorul Porturilor Maritime a încadrat în programul de construcțiuni pe anul în curs al acestui serviciu și construirea docului pomenit mai sus. Comitetul de direcție al Regiei autonome a Porturilor și căilor de comunicație pe apă prezidat de d-l ing. Mihailopol a aprobat lucrarea, astfel

că în momentul de față d-l ing. Valeriu Stamatescu lucrează la întocmirea planurilor, devizelor și calculelor necesare.

Docul naval (forma de radoub) va avea o lungime de 180 metri și un pescaj de 8 metri, dându-se astfel posibilitate de andocare nu numai vapoarelor pe cari le posedăm noi astăzi dar și navelor de tonaj mai mare.

Cu toate instalațiile aferente acest doc va costa cca. 100 milioane lei intrând în această sumă nu numai construcțiunea propriu zisă ci și macarale, grue, pompe, instalații de epuizare a apei și poarta care singură va costa cca zece milioane lei etc. Lucrarea se va executa în regie de către Serviciul Porturilor Maritime și va dura doi ani, mașinăriile furnisându-se și instalându-se de către o întreprindere metalurgică străină cu un termen de plată de 4-5 ani în anuități ce se vor fixa după întocmirea caetului de sarcini și licitațiunei ce va avea loc zilele acestea.

Importanța acestei lucrări are o deosebită însemnătate pentru Portul Constanța și flota națională astfel că într'un articol viitor ne vom ocupa mai detaliat de modul cum se va executa lucrarea, după ce vom fi în posesiunea datelor tehnice respective.

I.N. Duployen

- „Curentul”, VIII, nr. 2.532, 2 februarie 1935: 9.

Expoziția Marinei românești
Ce trebuie să știm despre flota noastră comercială

Pe terenul unde a fost altădată vestitul parc Oteteleșanus'a deschis acum prima expoziție a marinei românești. Este întâia manifestare de acest fel în țara noastră, fiind prilejuită de împlinirea a patru decenii de la înființarea Serviciului Maritim Român.

În standurile acestei expoziții se vor expune diagrame în legătură cu evoluția și activitatea noastră pe mare, machete reprezentând unele dintre vapoarele noastre; ceva mai mult, organizatorul acestei expoziții, Amiralul *Mihail Gavrilescu* – despre a cărui laborioasă activitate ne vom ocupa cu alt prilej – a construit chiar un vapor în toată regula ce plutește pe valurile de... ciment ale patinoarului. Serviciul Maritim Român își are acolo standul lui, cel mai de seamă bineînțeles.

Liga navală română, Yacht clubul regal român, Salvamar, D.D.S.G. (Societatea de navigație fluvială austriacă) Grupul navelor grănicerești dela Brăila, întreprinderile de construcții navale Neptun și Societatea de transport din Constanța, Nautica dela Reghin, U.C.B., șantierul naval dela Galați și Turnu Severin, Cehoslovacia și... Danemarca expun câte ceva în legătură cu activitatea noastră pe Dunăre și Mare. Asociațiunile marinărești Orizontul,

Marea și Regina Elisabeta ale marinarilor civili din portul Constanța, grupul de cercetași marinari, școala de piscicultură dela Giurgiu și în sfârșit tot ce este în legătură cu Marea și navigația vor avea a fi expuse ceva din produsul activității lor de propagandă pentru mare și marină.

STANDUL S.M.R.

Cele mai importante și mai interesante standuri vor fi însă acelea ale Serviciului maritim român și ale Serviciului porturilor maritime, două instituții a căror covârșitoare importanță în dezvoltarea activității naționale, politice, economice și sociale, la mare și la Dunăre ocupa un loc de frunte în viața statului român dela anexarea Dobrogei și până astăzi.

Se va vedea astfel cum, în patruzeci de ani de existență, marina noastră de comerț, inexistentă până la 1895, a ajuns astăzi – cu mijloace relativ modeste dar printr’o activitate eroică – să creeze o serie întreagă de linii de navigație, împânzind mările Orientului și Occidentului cu vapoare purtând la pupă tricolorul românesc.

Bilanțul acestei rodnice activități este reprezentat prin actualul parc de vapoare al Serviciului maritim român care posedă astăzi 13 vapoare de mare tonaj și anume: „Dacia”; „România”; „Regele Carol”; „Principesa Maria”; „Peleş”; „Ardeal”; „Suceava”; „Alba Iulia”; „Durostor” „Oituz”; „Carpați”; „Bucegi” și „București”. Lipsesc din această listă vapoarele: „Împăratul Traian”, „Turnu-Severin” și „Meteor” pierdute în decursul vremurilor prin naufragiu în timpul serviciului. Lipsesc de asemenea vapoarele „Iași”, „Constanța” și „Dobrogea”, „Sulina”, „Cobra” și „Medeea” cari învechite au fost scoase din serviciu și vândute. Cât a contribuit Serviciul maritim român, în cursul ultimilor patruzeci de ani, la ridicarea vieții noastre economice nici nu se poate aprecia. Transitul de mărfuri din Occident spre Orient cunoașterea bogățiilor noastre pe piețele străine, crearea de debușuri importante pentru produsele naționale constituie titluri de mare merit ce revin exclusiv Serviciului maritim român și celor ce s’au perindat la conducerea lui de la înființare până astăzi.

Numele foștilor directori ai acestei importante instituții: Gr. Manu, Al. Cotescu, Anghel Saligny, Amiral Coandă, Comandor Popovăț, Mărgineanu, N. Ionescu-Johnson, Alfons Sion și actualul director G. Constantinescu-Claps au drept să fie așezate la loc de frunte în cartea de aur a mamei comerciale naționale pentru care aceștia au pus la contribuție toată priceperea și tot entuziasmul lor. Inițiativei particulare i se cuvin de asemenea, merite incontestabile. Menționăm Societatea de navigație „România” care posedă vapoarele maritime „Jiul”, „Oltul” etc. Căpitanul Silvio Vlasopol care străbate mările cu vaporul „Ing. Vlasopol” și recent armatorii Capatoși Macri din Constanța cari au cumpărat un vapor ce poartă numele reginei-poete „Carmen Sylva” toate aceste navigând sub pavilion românesc plus parcul de

vapoare petroliere pe cari le posedă în exploatare societatea Steaua Română și anume vapoarele: „Oltenia”, „Barbu Știrbei” și „Steaua Română”. Vapoarele „profesor Mrazek” și [remorecherul] „Adagena” ale aceleiași instituții au trecut în istoria marinei. Primul naufragiat în apele grecești, acum vre-o zece ani, iar al doilea, a fost mistuit de incendiu în portul Constanța.

PORTUL CONSTANȚA

Când vorbești însă despre marina română nu poți ignora portul Constanța care constituie baza navală a flotei noastre comerciale maritime. Cine vizitează portul Constanța nu-și poate reține admirația pentru ceia ce a realizat acolo în decursul ultimilor 40 ani, pentru că construcția portului Constanța a început tot în anul 1896 odată cu primul început al marinei noastre de comerț. Magaziile cu silozuri și stația de export pentru produse petrolifere sunt instalațiuni unice în Europa și fără să mai vorbim de celelalte instalațiuni moderne și monumentale ale portului Constanța cu un trafic anual de peste șase milioane tone, adică 6.000.000.000 kgr. trafic superior porturilor Marsilia, Brema [Bremen], Danzig, Trieste, Istambul, Pireu și altor importante porturi continentale. Ne putem da ușor seama despre ceia ce reprezintă România ca forță economică maritimă în Marea Neagră și în basinul oriental al Mediteranei.

Serviciul maritim român s-a dezvoltat paralel cu portul Constanța, începând cu inginerul Saligny și sfârșind cu d-nii ingineri I. Vardalași Const. Mihalopol, conducătorii actuali ai regiei autonome a porturilor și căilor de comunicație pe apă reprezintă trinitatea care dela 1896 până astăzi n'aprecupețit nici un sacrificiu pentru ridicarea, dezvoltarea și modernizarea portului și flotei noastre de comerț.

Ioan Duployen

- „Adevărul”, 50, nr. 15.155, 24 septembrie 1936: 3.

O frumoasă solemnitate marinărească în portul Constanța

CONSTANȚA, 28. — Lumea marinărească din portul și orașul nostru cât și toți cei ce se interesează de sporturile nautice au trăit eri adevărate momente de înălțare sufletească, sentiment provocat prin sosirea în țară a temerarului sportiv Lazăr Herdan, care, cu o barcă cu pânză, a străbătut pe mări și ocean distanța dela Göteborg (Suedia) până la Constanța.

Acest act de mare curaj și de o uimitoare îndrăzneală a stârnit admirația tuturor acelor cari își dau seama ce înseamnă să călătorești pe mare, pe vreme bună dar mai ales pe furtună cu o ambarcațiune fragilă și minusculă cum este nava d-lui Herdan. Călătoria d-lui Herdan a durat câteva luni de zile și dacă în Marea Egee cuterul său nu ar fi suferit pe timp de furtună un accident grav,

silindu-l să-și întrerupă drumul și să ierneze în insula Hios, sosirea d-sale în portul Constanța ar fi avut loc cu mult înainte.

Cu toate acestea, temeritatea acestei performanțe, unică în analele navigatorilor români, a uimit de toată lumea și mai ales pe toți aceia cari cunosc ce înseamnă să te aventurezi singur pe ape, în voia vălurilor și a tuturor capriciilor mării. De aceea, sosirii d-lui Lazăr Herdan în portul Constanța i s'a dat o importanță deosebită mai ales că tot d-sale i se datorește prima încercare isbutită de traversare a Mării Negre în linie dreaptă, dela Constanța la Istanbul, performanță săvârșită anul trecut de d. Herdan cu cuterul „Crăița I” în tovarăși ad-lui judecător Rosnovanu din București.

ÎNTÂMPINAREA D-LUI HERDAN

La ora 11 dim. când velatura bogată a yachtului „Crăița”, a cărui sosire era anunțată dela Balic, a fost zărită la orizont, un public imens a alergat spre port pentru a asista la primirea oficială a acestui întreprind navigator. O șalupă militară în care au luat loc d-nii cpt. Dumitrescu, cpt. Bercea, lt. Drimba, lt. Petrimanșialțiofișeri din marina regală română a ieșit în larg într-o întâmpinarea yachtului „Crăița”. Remorcherul „Ing. Cazimir” și pilotina „G. Duca” ale Serviciului porturilor maritime au eșit și ele în radă spre a da asistență și a pilota cuterul asistență pe care d. Lazăr Herdan a refuzat-o d-sa având ambițiunea de a intra în port și a acosta la cheu prin proprii mijloace.

Pe cheul gării maritime erau de față la acostare numeroși sportivi, ofișeri din marina de război și din marina de comerț, reprezentanșii asociașii lormarinărești, ai societășilor sportive, un grup de străjeri șicercetași, șefii autoritășilor portului și un public numeros.

ASISTENȚA

În asistență am remarcat pe d-nii: comandor Stoianovici, comandantul forșelor navale ale Diviziei de mare, ofișerii de marină: cpt. Dumitrescu, cpt. Bercea, cpt. Petre Popescu, comandor Ștefan Popescu, comandantul portului; G. Cornea, șeful vămii, cpt. Crittiadela căpitănia portului, Petrescu, șeful piloșilor maritimi, cpt. Cezar Vasilescu, președintele asociașiei „Orizontul” al ofișerilor din marină de comerț, lt. Gheze, delegatul Yacht Clubului regal român, lt. Petriman de la Liga navală română, lt. Drimba, lt. Stoain, d. ing. Hurmuziadi, pictorul Florian, comisarul Simonis, Inspector vamal M. Ionescu, Const. Duca șeful polișiei portului, comisarul Traian Comanici delapolișia de frontieră, I. Martinuș din partea sindicatului „Marea” al marinarilor civili din portul Constanța etc. După acostare, la cheul gării maritime, d. comandor Stoianovici, în numele marinei regale române și a Ligii navale a salutat sosirea d-lui Herdan cu cuterul „Crăița”, felicitându-l pentru strălucita performanță realizată. Au mai rostit felicitări toșiceilalșireprezentanșii ai asociașii unilormarinărești și sportive cât și șefii autoritășilor maritime din port. Seara la ora 9, un grup de ofișeri de marină și membrii Ligii navale și ai „Yacht

Clubului Regal Român” au sărbătorit pe d. Lazăr Herdan, printr’un banchet oferit la restaurantul „Veneția”.

Ioan Duployen

- „Adevărul”, 51, nr. 16.359, 30 mai 1937: 5.

***THE PORT OF CONSTANȚA AND THE MARINA – IN SOME
INTERWAR PUBLICITY LANDMARKS
(SIGNED BY I.N. DUPLOYEN)***

-abstract-

Key words: Port of Constanța, Romanian Navy, Ioan N. Duployen, „Adevărul” newspaper, „Dimineața” newspaper, „Curentul” newspaper, „Dobrogea jună” newspaper

For the interwar period, the press represents a precious documentary source in the knowledge of port and maritime activities of Romania. The present material presents several articles – from 1925-1937 –, signed by Ioan N. Duployen, one of the most prolific journalists from Constanța; in general, they are critical of the authorities – national and local –, who are asked to be more involved in the modernization of the Port’s facilities, more care for the vessels of the commercial and military Navy; are presented heroes of the Navy during the First World War, are mentioned profiles of merchant ship commanders.