

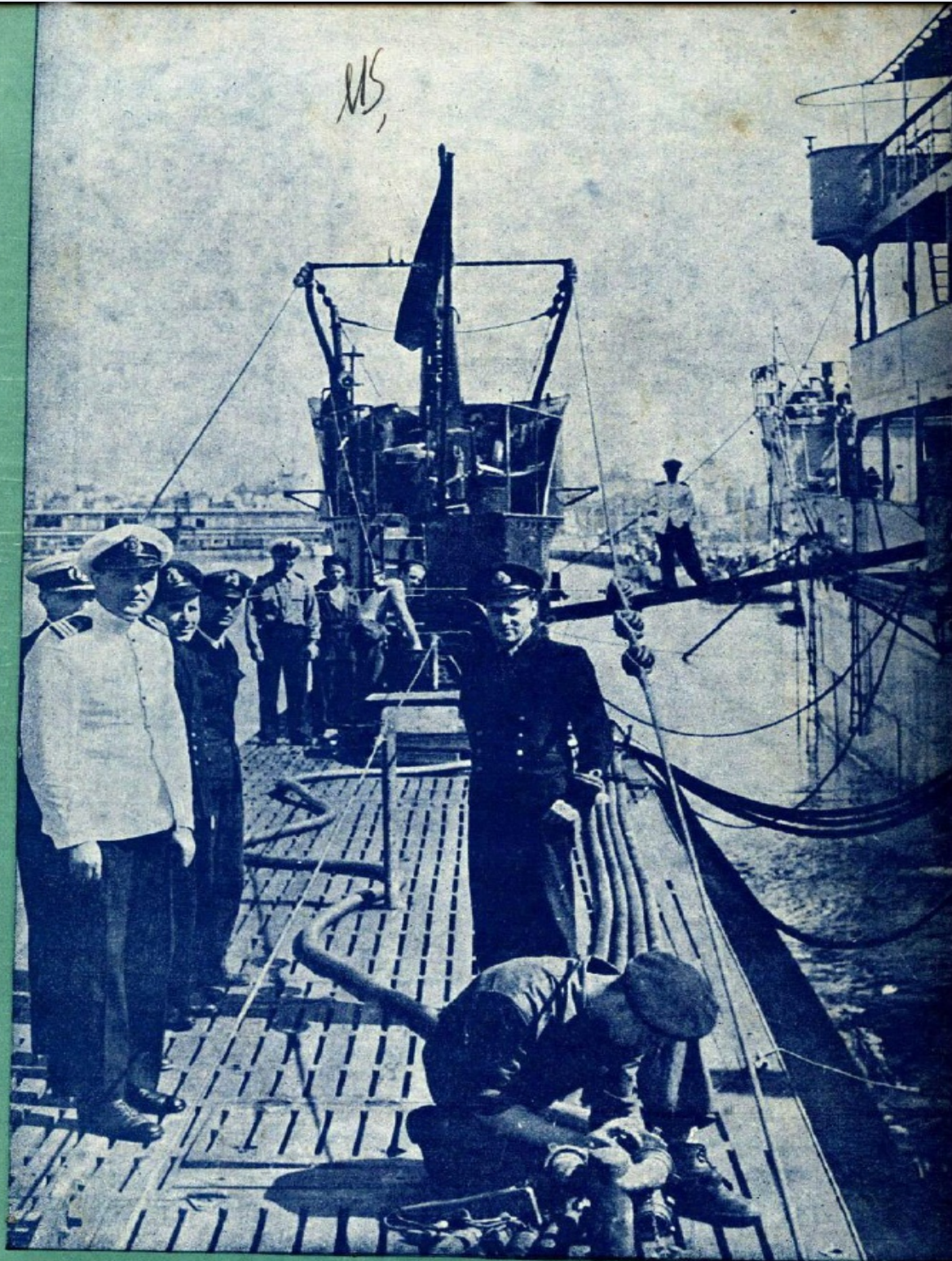


# IG A AVALĂ OMÂNĂ

ANA MORALĂ ȘI JURIDICĂ

...ia mântuirii noastre  
...drumul Dunării spre  
...o largă.."

(M. KOGĂLNICEANU)



CĂPITANUL COSTĂCHESCU, COMANDANT ; LOCOTENENT ARGEȘEANU, SECUND ȘI ECHIP  
GLORIOSULUI SUBMARIN „DELFINUL”.

# MAREA NOASTRA

REVISTA PENTRU PROPAGANDĂ, ORIENTAREA ȘI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

ANUL X No. 11—12

NOEMBRIE—DECEMBRIE 1941

# MAREA NOASTRA

REVISTA LIGII NAVALE ROMANE

PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ȘI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

Inscrisă în reg. de publicații periodice al Trib. Ilfov sub Nr. 367/938

Cuprinde articole, informații și vederi din marina națională, marile străine, navigație maritimă, fluvială și de plăcere. Viaja porturilor și viaja marinarilor, hidroaviație, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, știri și fapte nautice.

Intemeiată de (†) JEAN BART

APARE LUNAR

Director : Comandor A. NEGULESCU

Numărul 11-12

Redacția și Administrația : SEDIUL LIGII NAVALE ROMANE  
Strada Spiru Haret No. 6 — București. II — Telefon 5.71.08.

Noembrie 1941  
Decembrie

## CUPRINSUL :

	Biruințele marinarilor noștri	pag. 223
C-dor A. Negulescu :	Salamina-Fachoda-Odesa . . .	226
	Marina noastră în războiul	
	Reîntregirii	.. 228
Genral Ion Anastasiu :	Marina lui Ștefan cel Mare	- 239
C'Amiral C. Negra :	Chilia și Cetatea Albă reintră	
	în patrimoniul românesc	- 240
C-dor N. Cristescu :	Marea ca izvor de inspirație .	- 243
C-dor Tănase Ioan :	Ocuparea Islandei de către for-	
	țele americane	.. 246
Cronicar :	Războiul aero-naval . . . . .	250
	* * * Glasul presei . . . . .	253
	Versuri . . . . .	258
	Ursoaica „Mașca” . . . . .	261
	Recenzii . . . . .	264
	Informații din țară . . . . .	268
	Tabla de materii pe 1941 . . . . .	276

### Prețul abonamentelor pe un an :

Pentru instituții, întreprinderi,  
agenții . . . . . Lei 1000

Pentru particulari . . . . . 400  
Pentru străinătate prețul dublu

Membrii Ligii Navale Române primesc revista GRATUIT în schimbul cotizației de 240 lei membrii majori, ofițeri activi și pensionari ;  
120 lei membrii minori, funcționari inferiori, studenții, maștrii militari, subofițerii activi, pensionari și comercianți.

Membrii familiilor celor înscrși în categoriile de mai sus, vor plăti pentru a fi membri ai L.N.R., o cotizație de 60 lei fără a primi revista. La înscriere se mai plătește 120 lei pentru carnet, insignă și statut.

Cotizația specială pentru tineretul școlar, universitar și muncitoresc, (elevi și premilitari) este de 24 lei anual, primind în schimb GRATUIT revista „MAREA NOASTRĂ PENTRU TINERET”. La înscriere se mai plătește 100 lei pentru carnet, insignă și statut.

Plata articolelor : Articole originale . 300 lei pagina  
Compilări, recenzii 150 ” ”  
Traduceri . . . . . 100 ” ”

Articolele vor fi scrise pe o singură față, iar desaturile separat executate cu tuș negru.

# L I G A N A V A L Ă R O M Ă N Ă

DE SUB ÎNALTA PREȘIDENȚIE DE ONOARE A

M. S. REGELUI MIHAI I AL ROMÂNIEI

SEDIUL CENTRAL: STRADA SPIRU HARET No. 6, BUCUREȘTI II

**Vă iubiți țara ?**

**Vă sunt dragi apele noastre, — râuri, fluvii, marea ?**

**Aveți admirație pentru marinarii noștri ?**

Înscrieți-vă în LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ, care luptă pentru îndrumarea și încurajarea ori cărei activități naționale marinărești și pentru dezvoltarea puterii maritime române.

Cotizațiile anuale sunt: 240 lei membrii majori;

120 lei membri funcționari inferiori, studenți.

Fiecare membru primește **GRATUIT** revista „Marea Noastră” organul de propagandă al L. N. R., cu suplimentele ei.

Membrii familiilor celor înscriși în categoriile de mai sus, vor plăti o cotizație de 60 lei fără a primi revista.

La înscriere se mai plătește carnetul de membru 20 lei, insigna 50 lei.

**Cotizația anuală a membrilor JUNIORI (sub 21 ani) este de:**

**24 LEI**

în schimbul căreia primesc **GRATUIT** revista „Marea Noastră pentru tineret”.

La înscriere se mai plătește 5 lei carnetul și 60 lei insigna.

Cei cari doresc a primi și revista „Marea Noastră” vor plăti o cotizație de 120 lei în loc de 24.

## T A R I F U L P U B L I C I T Ă Ţ E I :

	<u>1/1</u>	<u>1/2</u>	<u>1/4</u> pagină
Una lună	2.500.—	2.000.—	1.500.—
3 luni	7.000.—	5.000.—	4.000.—
6 „	12.000.—	8.000.—	6.000.—
12 „	20.000.—	15.000.—	10.000.—

## Buletinele, gazetele și revistele primite la Biblioteca L. N. R.

*Buletine:* Buletinul Pisciculturii românești; Economia; Correspondence economique roumaine; Antigaz; Buletinul Bursei București; Buletinul Direcțiunii Dunării Maritime; Buletinul demografic al României; Buletinul Muzeului Militar Național; Buletinul Muncii.

*Gazete:* Unirea; Viața; Vremea; Cuvântul Generalului; Gazeta Transilvaniei; Focșanii; Avântul; Gazeta Cărților; Dacia; Universul Sport; Progresul.

*Reviste române:* România Aeriană; Finanțe și Industrie; Muncitorul național român; C. A. M.; Ră-

săritul; Glasul Tineretului; Revista Soc. științifico-literare Tinerimea Română; Cronica Romanului; Revista Fundațiilor Regale; Revista de Igienă Socială; România Militară; Revista Aeronauticii și Marinei; Revista Infanteriei; Natura; Corespondența economică; Convorbiri literare.

*Reviste străine:* L'Illustration; Journal de la Marine Marchande; Signal; Tempo; Koralle; Till Rors, L'Illustrazione Italiana; La Moto-Nautica Italiana; L'Italia Marinara; Jadranska Straza.

## FILIALELE L. N. R. R.

<u>Localitatea</u>	<u>Președinte</u>	<u>Sediul</u>
1. Brăila	General Avramescu	La Grupul nav. grănic.
2. Brașov	General I. Carlaonț	La Insp. Preg. Prem.
3. C.-Lung (Muscel)	Col. Babeu Zaharia	La Comenduirea Pieței
4. Calafat	G. Giucă	La căpitănia portului
5. Călărași	Col. V. Nica	La căpitănia portului
6. Constanța	C. Amiral Al. Constantinescu	La Hotel Carol
7. Corabia (Romanți)	Col. M. Dobriceanu	La căpit. portului Corabia
8. Berezeni (Fălciu)	Ion C. Neagu, primar	La primăria comunei
9. Drânceni (Fălciu)	Vasile Vasiliu, primar	La primăria comunei
10. Fălciu (Fălciu)	Const. Hermeziu, primar	La primăria comunei
11. Grozești (Fălciu)	Primarul comunei	La primăria comunei
12. Lunca Banului (Fălciu)	Ieremia Corcodel, primar	La primăria comunei
13. Scopoșeni (Fălciu)	Gh. Popa, primar	La primăria comunei
14. Stăniilești (Fălciu)	Enache Oancea, primar	La primăria comunei
15. Vetrișoia (Fălciu)	Gh. Iorga, primar	La primăria comunei
16. Galați	Dan Sărățeanu	Str. Cerealelor, 4
17. Giurgiu	Col. T. Ghigorț	La Șc. de Piscicultură
18. Iași	G-ral H. Dragomirescu	La c-dt. regiunii teritoriale
19. Ivești (Tecuci)	Părintele Cristea	Parohia Ivești
20. Piatra-Neamț	Eftimie Galan	La prefectura județului
21. Pitești	G-ral Vintilă Davidescu	La comand. brigăzii
22. R.-Vâlcea	G-ral Olimpiu Stavrat	La comand. garnizoanei
23. Roman	G-ral C. Constantinescu	La comand. garnizoanei
24. Sighișoara	Col. G. Grecescu	La prefectura județului
25. Slatina	G-ral Aurel Aldea	La comand. garnizoanei
26. Sulina	Ing. C. Burghele	La cercul marinei
27. Timișoara	Dr. V. N. Tăutu	La căpitănia portului
28. Tulcea	Col. N. Mateescu,	La Cercul Militar
29. T. Măgurele	G-ral Al. Ioanițiu	La comand. garnizoanei
30. T. Severin	V. Netta	La Șantierul naval

**O LACRIMĂ** pentru harnicile noastre filiale din Bălți, Cahul, Calmățui, Cernăuți, Cetatea Albă, Chișinău, Cluj, Hotin, Ismail, Silistra, Soroca, Tg. Lipcani, Tg. Mureș, Tg. Ungheni. — Membrii acestor filiale, refugiați în România liberă, sunt rugați a-și da adresa, pentru a li se expedia revista.

\* \* \*

**MEMBRII L. N. R. R.** sunt rugați a comunica telefonic sau prin scris ori de câte ori nu primesc revista și ori ce schimbare de adresă. La fiecare expediție aproape 10% din reviste sunt înapoiate cu mențiunea „necunoscut la adresă“.

Adresa Centralei este: Str. Spiru Haret, 6, București II, Telefon 5.71.08.

### Apel către camarazi

Rolul Ligii Navale Regale Române și rostul publicațiilor noastre se știe că este propaganda pentru răspândirea și întărirea spiritului marinăresc în masa mare a celor cari iubesc marea și marina, dar nu o cunosc—mai ales tineretul.

La această muncă, nu trebuie să se înhame numai un număr restrâns, care formează comitetele de conducere, ci **TOȚI CAMARAZII**, trimițându-ne articole, amintiri, fapte demne de remarcat, glume, anecdote, ca eșind din izolare să facem cât mai cunoscute viața și marina noastră.

Publicațiile [noastre se adresează tuturor, dar trebuiesc să fie scrise cât mai mult de marinari. Pentru a le răsplăti munca, s'a aprobat un spor la colaborare.

# AVANTAJELE ACORDATE MEMBRILOR L. N. R. R. PE BAZA CARNETELOR DE IDENTITATE CU FOTOGRAFIE VIZATE PE 1940

## BUCUREȘTI

### NAVIGAȚIE

S. M. R.: 20% individual și 40% în grupuri de cel puțin 20.  
S. R. D.: 25% individual și 50% în grupuri de cel puțin 20.  
N. F. R.: 25% individual și 50% în grupuri de cel puțin 20.

### SPORT, BASINURI ȘI LACURI

LACUL HERĂSTRĂUL, 50% în zilele de lucru, până la ora 16.

### HOTELURI

UNION, Str. Ar. Briand, 6, 10%.  
IMPĂRATUL TRAIAN, Cal. Griviței 177, 20% reducere din tarif

### RESTAURANTE, BERĂRII — COLONIALE

RESTAURANT CONTINENTAL Regala 2, 10%.  
MOTT & FILS S. A. Str. Pușu cu apă rece No. 53 — 57, 10% reducere.  
REST-BAR „VIȘOIU” (sosea) P. S. Aurelian 48, 10% reducere.

### LIBRĂRII

Ziarul UNIVERSUL, Brezoianu, 23-25, librărie și papetărie 10%.  
LIBRĂRIA BIROURILOR, Str. R. Poincaré, 51, 10% reducere, pentru literatura Română, papetărie, stilouri, articole de birou, 10% red. pentru literatura străină.  
LIBRĂRIA „PRINCIPELE MIRCEA” — Buc. Str. Doamnei 10, acordă 10% rabat membrilor L. N. R. R.  
„OFICIUL DE LIBRĂRIE, Librăria Societății Cooperative, din Pasagiul Român 26 (prin Calea Victoriei 41) acordă o reducere de 10% la cărți și articole de librărie.

### SOBAR

D-I PETROIU FLOREA Str. Cpt. Vasiescu Iosif (fostă Ceairului) 136, sobar de teracote cl. I-a acordă o reducere de 20% pentru membrii L. N. R. R. cari au vizate carnetele pe anul 1940.

### MEDICI, FARMACII

Dr. G. SARBULESCU, Genito-urinare, sifilis, boli de femei, operațiuni, B-dul Elisabeta No. 95 A, 20% reducere din onorariu obișnuit.

Dr. B. LUSTMAN, Calea Rahovei 204, Boli interne genito-urinare, varice, hemoroizi, 50% reducere.  
Dr. I. ASCHKENASY, medic stomatolog, Calea Moșilor 126, reducere 25%, din onorariu obișnuit.

FARMACIA BRUSS (Bârdeanu) Elisabeta, 5: 5% specialități 25% rețete medicale.  
FARMACIA „ELECTRA” M. Sceopol, Str. N. Bălcescu 14, 25% rețete 5% specialități.  
PARFUMERIA „POMPEIU” Str. Cojocari. Articole de parfumerie și droguerie 10%.

### MATERIALE ELECTRICE — RADIO.

Ing. GH. CREȚU Regala 16 10% reducere.  
FRĂȚII POLLAK, Birou Electro-tehnic: Ar. Briand, 11 10% reducere.  
RADIO-VOX Str. Regală, 11, 10% reducere, aparate radio, piese detașate, laborator tehnic.

### CROITORI

THOMAS ETIENNE, Virgiliu 22, Telef. 326,01, 10% reducere.

### MAGAZINE

PRIMUS Art. de porțelanuri și sticlărie, Academiei 25, 10%.  
MAGAZINUL „MAX” — Încălțăminte, Str. Smârdan, 41, 5%.  
RADU TEODORESCU, Manufactură, Calea Victoriei No. 81, 5%.  
A. EKSTEIN FIU, Furnituri pentru cercetași, automobile și trăsuri, Calea Moșilor, 251: 10%.  
POSTAVARIA „ARTEXT” Selari No. 2, 10% reducere.

### INCĂLȚĂMINTE

CISMĂRIA STUDENȚILOR, Str. Eugen Carada 7, 10% reducere.

### FOTOGRAFII

FOTO ROYAL, Bal. Elisabeta 8, 10% reducere.  
LA AMATORUL FOTOGRAF, Str. Biserica Enei 20, dezvoltă gratuit la materialul negativ cumpărat 10% la accesorii sau lucrări.

### TIPOGRAFII

„LITERA” — Proprietar c-dor (r) N. Sablin, str. G. G. Căcuzino 76, tel. 2.10.19, 15% reducere.

## BRAȘOV

LIBRĂRIA ȘI PAPETĂRIA „JUPITER” Biaciu și Popica S. N. C., Strada I. G. Duca Nr. 21, acordă 10%.

## BRAILA

FOTO-ARTE MAX KOTTNER, str. Regală 10, reducere 10%.  
FARMACIA C. IONESCĂ-BERECHET, Str. Regală, specialități 10%, rețete preparate 20%.  
MEDIC D-NA DR. DENTIST APOSTOLESCU, Bulevard. Cuza plombe, extracții, lucrări 10% reducere.  
LIBRĂRIA MODERNĂ, Str. Regală 10% reducere.  
COFETĂRIA FRANCEZĂ, Piața Sf. Arhanghel, 10% reducere.  
TENIS CLUB, Grădina mare, intrare la patină 10%.  
CLUBUL CICLISMUL, Parcul sportiv Regele Carol II, intrare 10% reducere.  
FARMACIA „SF. PANTELE”, Str. Regală Nr. 26, oferă medicamente cu reducere de 10% și rețete preparate cu 20%.

D-I ȘTEFAN DIACONESCU, din Str. Regală No. 109, oferă încălțăminte cu o reducere de 10%.  
D-I JEAN POPESCU din Str. Regală Nr. 51, oferă medicamente cu reducere de 5% și articole de parfumerie cu 10%.  
D-I CONSTANTIN PAPACANARIS, Str. Regală 105, oferă articole de cofetărie cu reducere de 10%.  
D-I HARALAMBIE VASILIU, patronul tipografiei „Dunărea”, oferă o reducere de 10% pentru tot felul de imprimări.  
D-I NICOLAE MOLDOVEANU, din Halele Centrale, oferă peste de tot felul cu o reducere de 10%.  
D-I TEODOR MANEA, Bulevardul Cuza Nr. 199, oferă diferite articole de librărie cu reducere de 10%.  
D-I STAN ROȘCA, din Str. Sf. Nicolae Nr. 42, se oferă a confecționa haine cu o reducere de 10%.

## CÂMPULUNG - MUSCEL

BUCUR GALEȘCANU, magazin de manufactură, Str. Prof. N. Iorga 2, magazin de manufactură și încălțăminte, 3% reducere.  
S. ROBOCLU, articole de menaj, 10% reducere.  
GH. STĂNESCU, magazin de pielărie, str. N. Vodă 158, 5% reducere.

„ETERNA”, magazin de ceasornicărie, 20%, reducere la reparațiuni și 10% cumpărături.  
V. BUCUR, magazin de pălării și blănuri, Str. Dr. M. Cristea, reducere de 10%.  
FRIZERIA „BULEVARD”, Str. Miron Cristea 128, reducere de 10%.

## CONSTANȚA

FOTO PĂSCULESCU, Str. Carol și Sucursala Str. Ștefan cel Mare: reducere 10%  
 RADIO ELECTRICA T. CURCIROPOL, Carol 101, 15%  
 LA LAMPA ELEGANTĂ, Magazin cu porțelanuri, Str. Carol No. 42, reducere 5%  
 LIBRĂRIA DOBROGEANĂ: 10% la cărți românești și 5% la celelalte articole.  
 LIBRĂRIA CULTURA ROMĂNEASCĂ, Str. Carol 26, 15% reducere la toate articolele de librărie și papetărie, afară

de cărți străine.  
 CARTEA ROMĂNEASCĂ, Willy Leonard: la cărțile românești și papetărie 20%, la cărțile străine, romane 10%  
 FOTO-REGAL, C. Grigorescu, Str. Carol 51: la filme și plăci fotografice 10%; fotografii, dezvoltări și copii 20%  
 „LA DAN”, magazin cu ferărie, 5% rabat la articolele de ferărie și vopselărie.  
 TIPOGRAFIA „DACIA”, str. L. Catargiu 7: rabat 25% la imprimate.

## IASI

HOTEL CONTINENTAL, Ion Caramalău și C. Apostolide, Str. Piața Cuza Vodă, 1/3 20.

## GALAȚI

D. P. CROITORUL, Croitorie de Dame, bărbați și militari, Str. Brăilei 7: 10% reducere.  
 Dr. I. URSAN, Boli interne și de femei, genito-urinare, Strada Dimineții colț cu Pr. Maria, 30% reducere la consultații de boli interne și genito-urinare. 15% ședințele de diatermie.

RESTAURANT FRĂȚII ANTONIADIS, Str. Domnească 85, 10% reducere.  
 DROGUERIA „SALVATOR”, str. Brăilei, 17: 10% rabat la articolele de droguerie, parfumerii și cosmetice.  
 MARCU EBRIG & FII, Pielărie și accesorii Str. G-ral Berthelot, 22, 5%.

## PREDEAL

HOTEL PALACE, reducere 20%.

## TULCEA

Dr. C. ENCEV, Str. Banatului, 6, reducere 50%  
 O. CHIRIACHIDE, coloniale 10%, 20%  
 Frații CAMBITIS, coloniale, 10%.

NICHIFOR CHIRIACHIDE, coloniale 10%  
 CRISTEV D., lingerie 20%  
 GH. HANGIEV, librar, 20%.

## TARIFUL PUBLICITĂȚII:

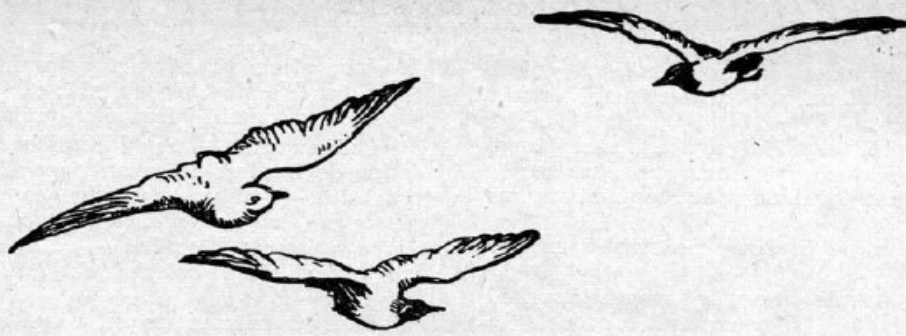
	1/1	1/2	1/4	pagina
Una lună	2.500.—	2.000.—	1.500.—	
3 luni	7.000.—	5.000.—	4.000.—	
6 „	12.000.—	8.000.—	6.000.—	
12 „	20.000.—	15.000.—	10.000.—	

### LA CENTRALA „LIGII NAVALE” SE GASESC DE VÂNZARE URMATOARELE:

<p><i>Viața României pe Mare și Dunăre</i> de Mihail Negru Lei 60  <i>Cartea Dunării</i> de Jean Bart . . . . . 20  <i>O corabie românească</i> de J. Bart . . . . . 20  <i>Escale — poezii —</i> de I. Gr. Periețeanu . . . . . 140  <i>Influența Marinei Comerciale asupra Civilizației</i>, de C. Amiral C. Boerescu . . . . . 60  <i>Marina de Război sub Domnia Regelui Carol I.</i> de C. Amiral Eustațiu S. . . . . 10  <i>Marea de Ciocârdel Radu</i> . . . . . 50  <i>Comentariu asupra războiului sub-marin</i> de R. Ciocârdel . . . . . 12  <i>La circulation générale de eaux de la Mer Noire</i> de Ciocârdel . . . . . 12  <i>Marina Regală</i> de R. Ciocârdel . . . . . 20  <i>Cartea apelor</i> de Apostol Culea . . . . . 60  <i>Cântec din mare — poezii</i> de Comandor Cristescu . . . . . 60  <i>Marinarii fără teamă</i> de Rudyard Kipling, tradusă în românește de Victor Ion Popa . . . . . 60  <i>Vocabular nautic</i> (în patru limbi) de Nostromo . . . . . 20  <i>Codul Maritim Fluvial</i> cuprinzând: codicele, legile, regulamentele și convențiunile aflate în vigoare, referitoare la marina militară și la cea comercială cu jurisprudențe, ordine circulare și cu nouile dispozițiuni cu privire la măsurătoarea navelor. Cpt. A. Teodoru și C. Ioanițiu . . . . . 600  <i>Avionul și gazele de luptă</i> de Ciocârdel R. . . . . 12  <i>Elogiul Mării</i> de I. Gr. Periețeanu . . . . . 5  <i>Marinarul, călătoriile pe întinsul apelor</i>, de amiral Seb. Eustațiu . . . . . 10</p>	<p><i>Nava cu pânze în trecutul marinăresc</i> de V.-Amiral I. Bălănescu . . . . . 5  <i>Marea Noastră și Strămtorile din punct de vedere juridic</i> de Prof. Univ. N. Dașcovici . . . . . 5  <i>Faima, Taina și „Scandalul” Bătăliei dela Jutland</i>, de Ing. Al. Lupașcu . . . . . 5  <i>Noua metodă de înot</i> de Lt. Epureanu . . . . . 10  <i>Carnete cu timbre de propagandă</i> L. N. R. R., cuprinzând 120 bucăți, după șase picturi executate de d. Lt. Comandor Cosăceanu . . . . . 120  <i>Albumul navelor</i> de pictorul D. Știubei . . . . . 60  <i>Abecedarul marinarului</i>, de Lt. Botez și Copaciu „ Volumul legat . . . . . 120  <i>Avion și submarin sau vase de suprafață?</i> de Amiral C. Negru . . . . . 12  <i>Rostul marinei în viața națiunii</i>, de d. general adjutant Paul Teodorescu . . . . . 10  <i>Tu Nelson la Trafalgar</i>, de Al. Lupașcu . . . . . 5  <i>Cuvinte Regale pentru marină</i> . . . . . 5  <i>Insigna</i> L. N. R. R. pentru membri majori . . . . . 60  <i>Insigna</i> L. N. R. R. pentru membri minori . . . . . 25  <i>Trofee pentru șapcă</i> . . . . . 200  <i>Flamura</i> L. N. R. R. Nr. 4 (15 × 30 cm.) . . . . . 120  <i>Flamura</i> L. N. R. R. Nr. 3 (25 × 50 cm.) . . . . . 150  <i>Flamura</i> L. N. R. R. Nr. 2 (40 × 80 cm.) . . . . . 300  <i>Flamura</i> L. N. R. R. Nr. 1 (2 × 1 m.) . . . . . 1000  <i>Baston port flamura</i> elegant . . . . . 580</p>
---	---

Biblioteca Ligii cu peste 2000 volume e pusă gratuit pentru consultare la dispoziția membrilor. O pot cerceta și cunoscuți membrilor.

130 x  
15  
65  
13  
1750



# Biruințele marinărilor noștri

Ziua de 8 Noiembrie a fost pentru întreaga țară o în-  
treită sărbătoare:

Proslăvirea Sfinților Arhangheli Mihail și Gavril,  
căpeteniile cetelor îngerești;

Onomastica tânărului și  
prea iubitului nostru rege  
Mihai I, desrobitor și re-  
întregitor de neam;

Reîntoarcerea la reședință  
a eroilor cari s'au încunu-  
nat de glorie pe câmpiile  
Basarabiei și Transnistriei.

Iar pentru marină, săr-  
bătoarea a fost împătrită,  
fiindcă la cele de sus s'a  
adăugat și un prețios dar fă-  
cut M. S. Regelui și Pa-  
triei, de submarinul „Del-  
finul”, prin scufundarea în  
sudul Crimeei a unui trans-  
port militar de 12.000 tone,  
încărcat cu trupe și muniții.

Cu acest prilej, au fost  
expuse în diferite piețe, parte  
din trofeele căzute în mâi-  
nile noastre: în piața „Na-  
țiunii” ale armatei de us-  
cat, în piața palatului re-  
gal ale aviației și în piața  
cereului militar ale marinei.

Aceasta din urmă, mo-  
dest, dar impunător, a fost  
cu gust orânduit de d. co-  
mandor Iacomi, Verbiceanu  
și lt. Vărtosu. Un panou ur-  
riaș înfățișează dezastrul su-  
ferit de distrugătorul sovie-  
tic „Moscova”, frânt în două  
și scufundat de o mină de  
baraj, după ce fusese greu  
încercat, — ca și tovarășul  
său „Harkov”, scăpat prin  
fugă, — de obuzele țăs-  
nite din tunurile distrugă-  
toarelor noastre „Regele Fer-  
dinand” și „Mărăști”, precum și ale bateriilor de  
coastă.

Se mai pot vedea: mine de adâncime, mine de curent,

bărce de cauciuc, un hidroglisor, tunuri, uniforme bol-  
șevice, etc.

Prin îngrijirea Ligii Navale s'a împărțit vizitato-  
rilor câte o foaie volantă,  
care pe o parte avea cele  
cele ce urmează, pe partea  
cealaltă proporția între to-  
najul flotei sovietice față de  
a noastră:

## ORDIN DE ZI PE ARMATĂ No. 16 din 14 Noiembrie 1941

Forța navală maritimă a executat în cursul  
lunii Octombrie, în Marea Neagră, o ope-  
rațiune de cea mai mare importanță pentru  
protecția transporturilor maritime destinate  
susținerii grelelor lupte duse de armată și  
aviație.

Cu toată amenințarea continuă a forțelor  
navale inamice mult superioare, operațiunea  
a fost executată în întregime, repede și pre-  
cis, întregul personal român și german dând  
dovada unei perfecte pregătiri și compor-  
tându-se în cele mai grele împrejurări mai  
presus de orice laudă.

Pentru priceperea cu care a fost concepută  
și condusă această operațiune, precum și pen-  
tru destoinicia și bravura cu care a fost exe-  
cutată, citez ca exemplu pe întreaga Armată:

### FORȚA NAVALĂ MARITIMĂ CU:

Navele puițoare de mine: *Regele Carol,*  
*Dacia, Amiral Murgescu;*

Distrugătoarele: *Regele Ferdinand, Mără-  
șești;*

Torpiloarele: *Sborul, Năluca, Smeul;*  
Canonierele: *Ghiclescu, Dumitrescu;*

precum și ofițerii, subofițerii și marinarii  
germani, cari au luptat și luptă alături de  
marinarii noștri.

(ss) ION ANTONESCU  
Mareșal al României și  
Conducătorul Statului

p. Conformitate  
Subșeful Marelui Cartier general  
General N. PĂLĂNGEANU

### Trofeele Marinei Regale Române!

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

M. Kogălniceanu

Dunărea și Marea ce ne  
încing hotarele au fost de  
veacuri viața, leagănul și  
scutul Neamului nostru: pe  
Mare și pe Dunăre se scurg  
bogățiile cu cari Dumnezeu  
a binecuvântat pământul no-  
stru; pe Mare și pe Dunăre,  
marinarii noștri și-au arătat  
cu prisosință incusința și vi-  
tejia lor.

Ca și în trecut, în sfân-  
tul război al Reîntregirii, pe  
Dunăre și pe Mare, Marina  
noastră a stat de strajă dela  
Galați până acolo unde Du-  
nărea se îmbrățișează cu  
Marea și dela Chilia până  
dincolo de Mangalia, lup-  
tând cu îndârjire ori de câte  
ori dușmanul a cutezat să o  
înfrente. Cu toate că el era  
un colos, cu o foarte pu-  
ternică flotă, mica noastră  
marină, cu puținele ei nave,  
cu infanteria ei și cu ba-  
teriile ei de coastă a reușit  
totuși:

Să ferească delta Dună-  
rii și țărmurile dobrogene de ori ce incursiune, respin-  
gând toate atacurile;

Să scufunde la mare distrugătorul MOSCOVA, la

26 Iunie, și câteva submarine, iar pe Dunăre 6 vedete blindate, un remorcher și un șlep armat, prin lovituri directe sau prin mine;

Să scoată din luptă, avariind grav, distrugătorul HARKOV, la mare, și două monitoare pe Dunăre;

Să doboare nenumărate avioane și să respingă atacuri de submarine;

Să așeze baraje de mine în apele noastre și în cele dușmane;

Să patruleze zi și noapte, pe orice vreme, dragând minele presărate de inamic și escortând convoaiele în larg;

Să execute, cu navele de comerț, transporturi pentru a asigura nevoile armatei și marinei, cu toată amenințarea avioanelor, minelor și torpilelor bolșevice.

Să culegă, să îngrijească și să transporte, cu navele sale spital, răniții săi și ai armatei de uscat.

*Pentru toate acestea, unități de ale Marinei au fost citate prin ordinul de zi pe armată No. 5 din 6 Septembrie a. c.*

### TROFEELE MARINEI?

Sunt foarte puține față de ale armatei, dar și luptele pe ape nu se aseamănă cu cele dela uscat. Unele din trofee au fost nimicite și trimise să zacă în fundul

apelor; altele erau prea voluminoase și greoaie, spre a putea fi aduse în Capitală; iar cele capturate au fost puse în serviciul Marinei, umplând simțite goluri.

Cele expuse, — un hidroglisor, două bărci de cauciuc, mine de fund și de curent, aparate fumigene și de dragaj etc. — trebuie să privească ca simboluri ale dărzelor lupte ce s'au dat, ale biruințelor câștigate de mica dar viteaza Marină română — atât cea regală, cât și cea comercială, ale vitejiei de totdeauna a marinarilor noștri.

Să fim mândri de ei, ca și de camarazii lor dela uscat și din aer!

La acestea ce am mai putea adăoga decât că, așa cum arătam într'un articol din acest număr, dacă marina noastră ar fi fost mai numeroasă, rezultatele ar fi fost mult mai importante, trofee mai numeroase.

Tabloul alăturat este edificator: proporția între tonajul navelor moscovite și ale navelor noastre variază dela una de 60 la una de 25, — iar unități mai mari sunt inexistente în marina noastră.

Deie Domnul ca învățămintele ce se trag din actualul război să folosească în viitor și România să se mândrească cu o marină comercială și militară „la înălțimea nevoilor țării și a iscusinței marinarilor ei”.

LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ



Expoziția din fața Cercului Militar o parte din trofee capturate de marină.



# TIPURI DE NAVE SOVIETICE DIN MAREA NEAGRA INEXISTENTE IN MARINA ROMÂNĂ



Cuirasat



Crușător



Crușător ușor



Conducător de flotilă

(tip Moscova)

## Proporția dintre navele sovietice și cele românești din Marea Neagră



Distrugătoare



Torpiloare



Submarine



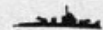
Puitoare de mine



Căutătoare de mine



Monitoare



Nave auxiliare

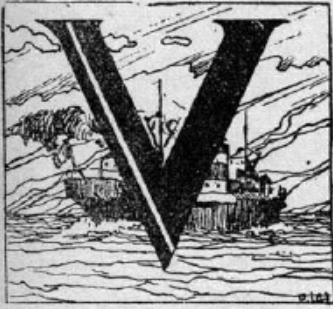


Vedete rapide



# Salamina \* Fachoda \* Odesa

de Comandor A. NEGULESCU



**VIITORUL** se reazămă pe trecut, iar prezentul, un infinit mic față de cei doi mari infiniti pe cari îi leagă, face dovada dacă în trecutul apropiat s'a ținut sau nu seama de învățămintele ce trebuiau trase din cel îndepărtat.

În ce privește marina, începem cu o axiomă: „Marina, oricât de costisitoare ar fi, nu trebuie neglijată”.

Răsfoind foile istoriei, vom vedea că, ori de câte ori această axiomă a fost uitată, s'a plătit scump. Nu e de ajuns a striga prea târziu „Dacă am fi avut marină”, ci din vreme a crea marina salvatoare.

Am putea spune că însăși omenirea, după Biblie, de marină a fost salvată: dacă Noe nu și-ar fi construit arca, deci o navă, potopul ar fi stins de pe fața pământului orice vietate, bună sau rea, — afară de pești.

Dar să lăsăm preistoria și să vedem, sumar bine înțeles, ce ne spune istoria. Vom face însă mai înainte câteva constatări de ordin permanent, deci și de actualitate:

Victoriile finale ale ori cărui război au loc pe uscat, deși reușita sau înfrângerea sunt determinate de toate elementele combative, terestre, maritime și aeriene, la cari se adaugă, în spatele frontului, industria și moralul populației. Răsunetul luptelor și al șgomotului armelor atrage atât de mult atențiunea istoricului contemporan, încât îl împiedică de a vedea obârșia tuturor cauzelor cari au determinat rezultatul. Bucuria unei victorii sau deprimarea unei înfrângeri nu dă timp pentru cercetarea ansamblului, în special înrăurirea libertății sau stăpânirii mării, prin prezența, existența marinei.

Uneori această înrăurire se recunoaște mai curând, alte ori însă trebuie să treacă vreme îndelungată până să fie recunoscută. Astfel, abia după o sută de ani s'a descoperit (!) că isgonirea francezilor din America de Nord și din Indiile Orientale se datorește numai supremației câștigată de marina engleză de atunci, asupra rivalei sale istorice. Peste altă o sută și mai bine de ani s'a descoperit (!) că declinul împărăției otomane nu a început dela despresurarea Vienei de Sobieski în 1683 ci dela victoria navală a lui Don Juan de Austria la Lepante în 1571.

Dar... să procedăm la cercetarea faptelor în ordine cronologică, pentru a evidenția prin exemple înrăurirea și rolul marinei asupra rezultatului războaelor.

## SALAMINA

Darius, vestitul împărat persan, pornește cu o puternică armată transportată și escortată de 600 nave, cucerește Tracia, Macedonia cu 200.000 oameni și 10.000 cai, amenințând Atena, salvată prin victoria de la Marathon a elenilor în 521 înainte de Christos. Această victorie de uscat oprește numai înaintarea Persanilor, căci puțin mai târziu Xerxes reîncepe campania cu 300 nave, spre a desăvârși opera tatălui său. Între timp însă Grecii își pregătesc o marină, care la SALA-

Trebuie să avem o marină la înălțimea nevoilor țării și a iscusinței marinarilor noștri.

*Liga Navală Română*

**MINA** (480 a. Chr.), condusă de Temistocle, nimicește flota persană, fugărește pe inamic, bătându-l la Plateea și pe plaja dela Efes, cu oameni aduși pe mare și isgonește pe invadatori, cari nu mai au curajul să se reîntoarcă.

„Dacă am fi avut marină!” strigau desnădăjduiții elenii la 521; „marina a salvat Atica” proclamau tot ei după 480.

## RAZBOAELE PUNICE

Roma de trei ori peninsulară, prin cucerirea sudului Europei; Roma, stăpânitoarea lumii din Atlantic până în golful Persic, se vede serios amenințată de Cartagina, care-i disputa marea Mediterană. Strănepoții Troenilor, cu Anibal în frunte, stăpâni pe mare, pornesc spre Sicilia, iar din Spania spre Roma și merg din victorie în victorie, mulțumită flotei care le înșneau transporturile, pe când Romanii nu aveau nici o navă.

Roma se trezește însă, repară greșala construindu-și o flotă, cu care taie comunicațiile pe apă ale lui Anibal, iar după ciocnirea navală dela Milazo și Lipare (190 a. Chr.) trece în Africa, unde distruge rivala, transformând Mediterana în „Mare nostrum”.

„Dacă am fi avut marină” strigau desnădăjduiții Romanii atunci când Anibal se găsea „ad portas”; *marina a salvat Roma*” proclamau tot ei după înfrângerea lui Anibal și distrugerea Cartaginei.

## JAPONIA

Insulara Japonie, veșnic sguduită de cutremure, bântuie de taifunuri și neîndestulătoare pentru a hrăni o populație vitează dar prea deasă, a fost nevoită de vecuri să caute o expansiune în afară, fie prin emigrație, fie prin cuceriri.

Japonia înțelegând rolul marinei, pe care uriașea China o neglija, a reușit să cucerească Coreea, Manciuria, să înfrângă colosul imperiu moscovit și acum în urmă să ducă un război lung dar victorios în China.

În războiul contra Rușilor din 1904, e drept că pacea s'a încheiat după înfrângerea armatelor țarului pe uscat, — dar aceasta a urmat numai după cucerirea cetății maritime Port-Artur, care la rândul-i nu a putut cădea de cât după scufundarea flotei din Pacific și la Tsushima a celei din Baltica, care a ocolit Africa pentru a restabili stăpânirea mării.

„Dacă am mai fi avut flotă” strigau desnădăjduiții rușii și chinezii, — „marina a asigurat victoria” proclamau japonezii, preamărind pe Mikado.

## N A P O L E O N

Cu tot geniul său, admirat în toate operațiunile de la uscat, Napoleon își datorează scăderea numai faptului că nu a dat marinei importanța cuvenită, pe când englezii își sporeau continuu numărul naveilor. Țara cu patru mări se lăsa întrecută de o mică insulă.

În campania din Spania, armatele franceze ale lui Soult și Massena, cu mult superioare, au fost înfrânte de Wellington, numai pentru că acesta a știut să profite de libertatea mării ce-i asigura aprovizionările și la nevoie să schimbe baza de operațiuni de la Lisabona la San-Sebastian, amenințând chiar retragerea.

În campania din Egipt, când numai norocul a făcut să reușească debarcarea, Napoleon a plătit scump eroarea de a nu fi ținut seamă de flota lui Nelson, care distrugând la Abukir pe cea franceză, a lăsat armata expediționară în vânt. Se cunoaște soarta acesteia: a fost silită să se predea în Siria, decimată de lipsuri, suferințe și boli. A fost o operație frumoasă ca concepție, dar căreia îi lipsea baza: stăpânirea mării.

Iar nimicirea flotei franceze la Trafalgar, în sudul Spaniei, a făcut ca legiunile lui Napoleon, care stau gata la Boulogne, în nordul Franței, să renunțe la invadarea insulelor britanice și să fie trimise tocmai în Moravia, în centrul Europei, spre a căuta o glorie ce începuse să decline.

„Dacă ași fi avut marina care trebuia” scria Napoleon în memorialul său, — „Nelson și marina au salvat Anglia”, stă scris pe monumentul ce i s'a ridicat vestitului amiral, în piața Trafalgar din centrul Londrei.

## D A N E M A R C A

În 1848, mica, foarte mica armată daneză a ținut piept și a învins puternica armată prusiană, numai datorită faptului că urmașii lui Viking au avut o flotă care să dea un neprețuit ajutor armatelor.

Prusia pune bazele unei flote și în al doilea război din 1864, unită cu flota austriacă ce sosi din Adriatică, curățâ marea de navele daneze și dă puțință armatei de uscat germane să fie învingătoare.

„Dacă am fi avut marină”, se plânga în 1848 Prusia învinsă, — „marina a salvat Danemarca” se proclama în victorioasa peninsulă.

„Dacă am fi avut o marină mai puternică” se tânguiau în 1864 Danezii, pe când Prusia proslăvea „marina salvatoarea onoarei” armatei de uscat.

## F A C H O D A

După lungi și grele marșuri prin deșertul Saharei, maiorul francez Marchand reușește să pătrundă în Sudan și să ridice drapelul francez la Fachoda. Nu trece mult și în fața aceleiași localități apar pe Nil canonierele lui Kitchner, care debarcă trupe engleze și pretinseră scoborârea pavilionului francez. Conflictul era gata. Guvernul francez, prevăzând că soarta războiului i-ar fi potrivnică, din cauza inferiorității navale, cedează Sudanul, și deci Nilul, Englezilor. Steagul francez e scoborât, iar cel englez ridicat, spre a flutura și azi.

„Dacă Franța ar fi avut marină”, atât l-a obsedat pe infanteristul Marchand, ajuns mai târziu general, în cât la întoarcerea în Franța umilită, pune bazele unei ligi navale. — „Ligue Maritime et Coloniale” și luptă pentru ca marina franceză să fie ridicată la înălțimea nevoilor

țării sale. La moarte a lăsat toată averea acestei ligi, care prin propoganda ei a reușit să deștepte pe cei cari găseau că marina e prea costisitoare.

„Marina salvează Anglia și dă puțință imperiului Britanic să stăpânească lumea întreagă”, sta pe buzele oricărui englez.

## M A R E A N E A G R Ă

Apropiindu-ne de casă, vedem că Marea Neagră, fostă lac moldovenesc pe vremea lui Ștefan cel Mare și devenită lac turcesc după întinderea supremației otomane, a fost obiectul competițiilor sângeroase dintre Moscova și Istambul.

În toate războaiele s'a făcut dovada că rezultatele operațiunilor de uscat au fost dictate de felul cum s'au folosit această mare pentru transportul de trupe, provizii, și material atât pe frontul caucazian și asiatic, cât și pe cel balcanic, marea fiind un excelent câmp de manevră pe linii interioare.

Astfel în războiul din 1827—1829 Rușii folosesc marea, creîndu-și baze navale, ce ajutau înaintarea pe uscat cu drumuri proaste, la Brăila, Constanța, Varna, Burgas, înlesnind armatei să treacă Balcanii și să ajungă la Egee, — iar în Caucaz să cucerească Poti. Flota turcă nu mișcă. Istambulul la discreția Moscovei, numai grație flotei rusești.

În războiul din 1854—1856 numai marina a dat puțință aliaților să transporte trupe și material din Franța, Anglia și Italia la Varna, Constanța și în Crimeea, să colaboreze la căderea Sebastopolului. În Baltica fără nici o acțiune navală flota aliaților, numai prin prezența ei, a ținut pe loc trupele rusești de teama unei debarcări.

## O D E S A

Trupele noastre, după ce recuceresc Basarabia și trec Nistrul, ajung la 13 August la mare și de la 14 August încep asediul acestei cetăți maritime, care se termină abia la 16 Octombrie, după două luni de lupte dârze, cu mari sacrificii.

Asediul unei cetăți maritime susținută de o flotă e una din cele mai grele operațiuni, din cauză că încercuirea nu poate fi desăvârșită, cleștele nu se poate strânge. Odesa avea poziția de cap de pod, care prin ajutoarele ce veneau neconținut de la Sebastopol și din Caucaz, sta ca un ghimpe în flancul și spatele armatelor ce operau spre Răsărit, putându-se ori când largi amenințați.

Durata asediului ar fi fost mult mai scurtă dacă am fi avut posibilitatea să tăiem comunicațiile pe mare, stingherite doar prin aviație.

Mica noastră marină ținea straja țărnilor, ferindu-le de ori ce insultă. Nimeni nu-și poate închipui cu câtă abnegație se întrețin canalele navigabile pentru a evita ca navele de patrulare să nu lovească minele. Iar eroismul celor cari fac serviciu de veghe zi și noapte, pe ori ce fel de vreme, de la începutul războiului, abia la încheierea păcii se va cunoaște. Puținele nave nu puteau și nici nu pot lăsa coasta mării în voia soartei, — fapt de care bolșevicii au profitat, pe deoparte aducând pe mare întăriri trupelor asediate pe uscat, pe de alta ajutând la evacuare în preajma presimțitei căderi.

„DACĂ AM FI AVUT MARINA” strigau vitejii noștri dorobanți, artileriști și aviatori în cele două luni de luptă dârză.

Da! dacă am fi avut marină, căderea Odesei ar fi fost mai ușoară și mai rapidă.

# Marina noastră

## în războiul Reîntregirii

(Reportaj de pe front)

**Submarinul Delfinul scufundă un vas sovietic de 12.000 tone. Grenadat violent reușește să se inapoieze glorios la baza sa.**

Submariniștii noștri, cari dela începutul războiului au stat la pândă, doar-doar le va pica un plocon, și-au împlinit visul lor și nădejdea pe care țara a pus-o în ei!

Facem loc sobrei expunerii făcute de d. căpitan *Costăchescu*, comandantul submarinului „Delfinul“:

### LA DRUM

Misiunea noastră era să atacăm și scufundăm orice vas bolșevic ce ar fi făcut transporturi de materiale sau trupe în sudul Crimeei.

În acest scop, pentru executarea misiunii, submarinul *Delfinul* părăsește baza sa, într-una din zilele trecute.

Dela plecare întâmpinăm o ploaie deasă și foarte rece, hula lungă ce se desfășura pe întinsul apelor ne prevestea că vom avea de suportat o mare rea.

Navigăm în prima zi fără nici un incident.

A doua zi, odată cu ridicarea negurei, începem să fim săcăiți de aviația de recunoaștere sovietică.

Pentru a nu ne descoperi, intrăm în imersiune, navigând astfel până pe înserat.

Noaptea un vânt puternic începe a se ridica, trecând foarte repede în furtună de forța 7—8.

Odesa a convins și pe cei cari, îndoiindu-se de rolul acestei „cenușerese“ nu i-au dat puțința să colaboreze și aci, ca pe Dunăre, cu camarazii dela uscat și din aer.

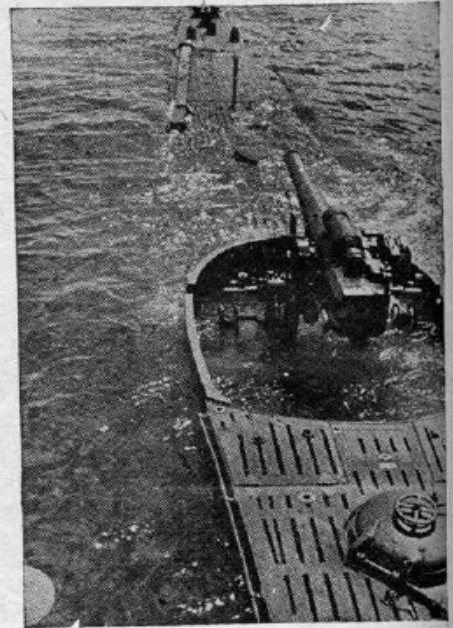
Prezentul a dovedit sângeros cât ne-a costat că s'a călcat axioma cu care începeam articolul și s'a uitat lecțiile trecutului atât dela noi cât și de aiurea.

„Liga Navală Română“ a luptat din răzputeri în cei 15 ani dela întemeiere<sup>1)</sup> pentru înflorirea marinei noastre, prin luminarea celor cari dețineau pregătirea militară a Țării, — dar evenimentele s'au precipitat și promițătoarele înfăptuiri ne-au surprins doar cu începutul realizărilor din programul nostru naval, recunoscut în fine și crearea Fondului Național al Marinei abia în 1939.

Să sperăm că cel puțin în viitor marina noastră va fi la înălțimea nevoilor Țării și a iscusinței marinarilor noștri. Ca și în cazul infanteristului Marchand, camarazii dela uscat suntem siguri că vor fi cei mai aprigi susținători ai marinei de cari au fost lipsiți în acțiunile lor vitejești.

(Gazeta Militară)

<sup>1)</sup> Din 38 filiale numai două au ca președinți marinari, două avocați, iar restul de 34 camarazi dela uscat, generali și coloneli.



Submarinul „Delfinul“ eșind la suprafața, după ce și-a împlinit datoria.

Tangajul și ruliul foarte mari, ne împiedică să intrăm în zona de operațiuni; căutăm să ne îndreptăm către un punct mai ferit de bătaia furtunii.

Către dimineață, vremea se mai potolește și putem să ne reîncărcăm bateria, care se descărcase. După aceea ne îndreptăm spre sud de Crimeea.

Hotărâm să ne îndreptăm spre Sevastopol, căci nădăjduim în acea regiune să întâlnim inamicul.

Cu cât ne apropiem de coasta Crimeei, cerul era brăzdat de puternice flăcări roșii și bubuituri surde se auzeau la răstimpuri regulate.

Era o muzică care ne plăcea și nu o mai auzisem de mult, deoarece căutam să ne apropiem cât mai curând, căutând să acompaniem și noi cu muzica torpililor noastre, bombardamentul tunurilor și aviației germane și române.

Către dimineață începe a se zări perfect coasta înaltă a peninsulei Crimeea.

Prin periscop, cu împunsături scurte, se cercetează regiunea și cerul.

Suntem foarte aproape de țarm, încât deosebim perfect clădirile portului și ale orașului.

La periscop se găsea în cartul 4—8 sublocotenentul Stegaru, care zărește un vas inamic de transport.

Imediat sunt anunțat de ofițerul secund, St. Argeșanu Șerban, care, în timp ce eu fac observațiile necesare, supraveghează executarea operațiunilor premergătoare atacului.

Mă hotărâsc imediat să-l atac.

Ordon: „oamenii la posturile de luptă“ și, chiar în acel moment, capăt elementele de lansare dela Lt. Turcan.

Motoarele supravegheate de ept. mecanic șef Pașaianopol și aspirantul Popescu, ajutor mecanic, sunt gata să răspundă oricărei comenzi ce aș fi ordonat, spre a putea ataca în cele mai bune condițiuni.

### ATACĂM, LANSAND TORPILELE DIN PUPA

Nava inamică se afla în fața portului Yalta; deodată ea schimbă drumul.

În submarin nimeni nu scoate o vorbă și toți aș-

teaptă cu nerăbdare ordinul meu, de a da drumul torpilei binecuvântate.

Văzând intențiunea vasului bolșevic, hotărâsc repede să atac cu pupa.

Maistrul torpilor Nae Marin, are tuburile gata pregătite și se găsește la postul său, așteptând cu calm ordinul.

Lt. Turcan, cu tabelele în față, calculează noul relevment dat de mine. Trebuie să îndrept submarinul spre mal, pentru atac.

În câteva secunde, aflăm noua poziție a vasului și ordinul pornește: *Tub nr. 5, foc!* Cobor imediat periscopul.

Toți așteptam rezultatul, cu răsuflarea pe buze.

În mai puțin de 30 secunde, se aude o explozie, care ne indică că ținta a fost atinsă.

Conul de război al torpilei noastre făcuse explozie.

Imediat, o nouă și formidabilă explozie, face ca nava ce transporta muniții, să sară în aer.

Coborim în adâncime și schimbăm drumul, spre a ne sustrage reacțiunii atacurilor rusești.

După aceea, așteptăm cu încredere în Dumnezeu și mulțumirea datoriei împlinite, urmarea victoriei noastre.

În submarin nimeni nu se mișcă, nimeni nu vorbește, o liniște adâncă stăpânește totul.

Motoarele doar se aud, destul de încet, în ritmul lor regulat.

După puțin timp, se aud deasupra noastră puternice explozii și în corpul submarinului încep să isbească numeroase schije; putem număra câte patru-cinci buibuituri deodată.

Pentru câteva minute se face liniște, pentru ca o nouă repriză de grenade să ne caute și iar liniște și iar grenade explodând.

Timpul trece greu și pe fața fiecăruia s'a întipărit seriozitatea situației.

Unul din membrii echipajului trage cu creta pe tablă câte o liniuță de fiecare explozie.

Oamenii sunt toți la posturile de luptă dela ora 8 dimineața și acum este ora 14.

Vedetele bolșevice ne caută de zor și au lansat până acum peste 90 de grenade în 23 de reprize.



Viziuni submariniste de exterior și interior.



Comandantul submarinului scrutează prin periscop orizontul

Increderea nu ne-a slăbit nici o clipă și suntem siguri că Dumnezeu este cu noi.

După opt ore de bombardament, odată cu căderea serii, pericolul începe a se îndepărta și oamenii, oboseți de atâta încordare, răsuflă liniștiți, mulțumind lui Dumnezeu.

Ne aflam de circa 18 ore în imersiune; aerul se rarefiase aproape complet și abia mai puteam răsufla.

Eșim din imersiune la suprafață, pentru a ne continua misiunea.

La reîntoarcere spre bază, suntem prinși de o furtună care își mărește forța, atingând proporțiile unei tempeste.

Vântul de vest ridică valuri enorme, cari aruncă submarinul nostru din culmea unui val, în prăpastia fără fund a mării.

Încet dar sigur, trecând cu bine prin această nouă încercare, sosim în apele noastre.

Suntem întâmpinați de câteva avioane germane și române, cari ne flutură cu bucurie flamurile lor, în semn de felicitare.

La bază suntem întâmpinați de d-nii e-dor Bardescu, comandantul Forțelor Navale Maritime și e-dor Kreisch, șeful misiunii germane, cari ne prezintă felicitările d-lor.

Camarazii noștri germani și români nu știu cum să ne înconjoare de cele mai mărunte atenții.

Suntem fericiți!

D. c'amiral-adjutant N. Păiș, subsecretar de Stat al Marinei, vădit mișcat, a declarat presei următoarele:

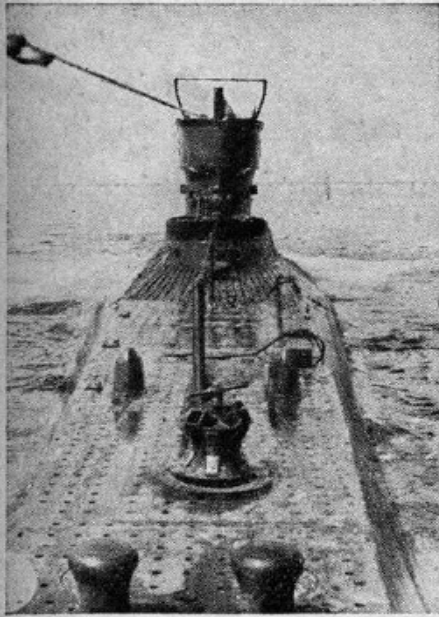
Marea victorie înregistrată de Marina Regală Română, prin eroica faptă de arme a echipajului submarinului Delfinul, a sguduit din nou sufletele românești, de emoție și nădejde în Dumnezeu, tocmai în ziua când toată suflarea românească își sărbătorea eroii întorși biruitori.

Darul oferit de marina noastră de război tânărului său suveran, în zi de sfântă prăznuire a numelui său și a legendarului Mihai Voevod, este un simbol al dragostei, al curajului și al abnegației cu care marinarii români luptă pe întinsul apelor sau în adâncul mării, înfruntând moartea pentru reafirmarea drepturilor noastre sfinte asupra „Dunării spre marca largă“.

Presa, ca totdeauna, și de data aceasta a comentat acest mare eveniment pentru țara noastră. Redăm câteva spicuiuri:

...Un submarin românesc, „Delfinul“, a scufundat în apele Crimeei un vas de transport sovietic de 12.000 tone!

„Uralets“ - marea veche de 1975 tone



După chinuitoarele ore petrecute în adâncuri, iată-ne la suprafață.

Vestea aceasta mi-a umplut inima de bucurie. Tânăra noastră marină de război dovedește, deci, aceeași vitejie ca și armata noastră. Și fără voie gândul mi-a alunecat către echipajul eroic al acestui submarin, care ne aducea întâia mare biruință.

Niciodată n'am văzut un submarin, decât în fotografii, dar cu toate acestea, vedeam în închipuire acea încordare până aproape de limita puterilor omenești, pe care a trăit-o eroicul echipaj, în acea cutie de metal.

Nu, hotărît lucru, viața marinărului, în genere, este o viață aparte, cu totul desprinsă din cadrul aceleia pe care o trăim noi, cei de pe uscat.

Oamenii aceștia cari au înfruntat și înfruntă primejdii pe cari noi, în lipsă de contacte firești, nu ni le putem nici măcar imagina, par atât de stingheriți alături de noi! Ajungi până acolo încât ești gata să le negi virtuțile, văzându-i pe acești „lupi de mare“ printre noi. Explicația? E simplă! Acolo, pe navă, în fața pericolelor sunt *marinari*; aici, pe uscat sunt oameni. Acea caracteristică care-i ridică până dincolo de eforturile firești, făcând din ei niște supraoameni, le lipsește pe uscat. Căci viața, pasiunea lor, o trăiesc intens numai în încordarea uriașă cu elementele naturii și cu inamicul. Acolo ei se simt în adevăratul sens al înțelegerii, în elementul lor...

Totuși, cât de puțin cunoaștem noi din această viață! M'am convins de aceasta prin prilejul pe care l-a oferit presei d. amiral N. Păiș, subsecretar la ministerul aerului și marinei, prezentându-ne pe comandantul submarinului *Delfinul*, cel care scufundase vasul sovietic, pe căpitanul Costăchescu Constantin, însoțit de sublocotenentul aspirant Popescu Panait.

(Universul)

Căpitanul Costăchescu Constantin e un bărbat înalt, brun, pe ale cărui trăsături energice se vede umbra marilor hotărâri plutind bine ascunse pe fața bronzată de aerul sărat al mării.

În timp ce d. amiral Păiș ne vorbește despre marinărul român, în cuvinte ce ne merg direct în suflet, mă căsnesc să rup de pe fața comandantului „Delfi-

## Din vreme

înscriveți-vă pentru **CALENDARUL LIGII NAVALE ROMÂNE**, în 7 culori după originalul d-lui C-dor Știubey. **LEI 75.—**

nului“ un cât de mic semn al mării încordări prin care acest om a trecut timp de patru zile. Nici măcar acea autoîneredere, acea strălucire firească unei isbânzi. Ci, dimpotrivă: parcă nu el era sărbătoritul, ci aștepta să vie altcineva, pe care-l aștepta de departe, cu aureola de învingător pe frunte.

Mirat oarecum de această modestie turnată în prea multă renunțare, am trecut privirea la camaradul său. Dar aceiaș neclintire, aceiaș nepăsare.

Proverbiala virtute marinărească este afirmată cu prisosință de marina românească.

De altfel marinarii noștri au un trecut bine stabilit. Destoinicia lor a făcut mult sânge rău vaselor turcești, atunci când s'au încumetat să atace pe timpul lui Ștefan cel Mare, Chilia și Cetatea-Albă, atunci când armatele islamului amenințau întreaga Europă.

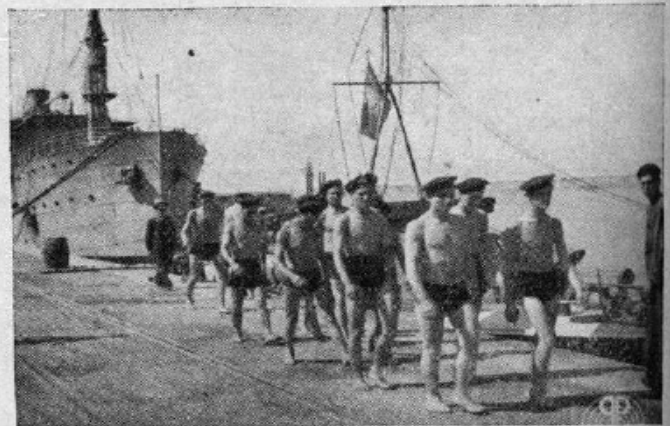
Bravura marinei regale române dovedită în actualul război, a fost adusă la cunoștința marelui public, prin atâtea ordine de zi elogioase.

Zilele trecute, comunicatul marelui cartier general al Fuehrerului, aducea la cunoștința publicului românesc, că submarinul *Delfinul* a scufundat în ziua de 3 Noembrie, un mare vas de transport sovietic, ce încerca să aducă muniție la Sevastopol trupelor bolșevice, încercuite.

Mândri de isprăvile marinărilor noștri, urăm tânărului comandant, ofițerilor bordului, — domnii E. Argeșanu (secund), căpit. Papaianopol șef mecanic, aspirant Panait Popescu mecanic secund, lt. Turcan ofițer cu navigația și lt. Stegaru și întregului echipaj, sănătate și noroc, să mai înscrie pe răbojul marinei asemenea strălucite fapte de război.

Trăiască marina!

(Viața)



Întorși la bază, facem exerciții de înviorare, spre a ne îmbăta de aer și de soare.

## Veghe pe mare împotriva avioanelor și a minelor sovietice

Marea este ca un câmp nemărginit, pe care un plug nevăzut îți scurmă neconștient peste tot și-l răstoarnă din nou, și le frământă astfel, fără odihnă și fără încetare, de noaptea până dimineața, și de dimineața până noaptea. Și în acest perpetuum mobile al naturii, o navă de război, fie că se află în radă, la ancoră, fie că străbate marea, spre a-și îndeplini misiunea, este obligată să fie veșnic atentă. Ea trebuie să cerceteze fiecare creastă și adânc de val, apele de aproape ca și cele din fundul orizontului spre a descoperi, la vreme, mina ce-și ascunde primejdia între valuri, sau nava inamică ce poate răsări de dincolo de linia curbă a cerului. Pe de altă parte, spre a descoperi inamicul din văzduh, nava cercetează fiecare nor sau colț senin de cer, și ascultă zgomotele aeriene dela toate cele 360 de grade ale orizontului său. Cercetarea aceasta totală și neîntreruptă a apelor și văzduhului, marinarii o numesc veghe întărită. În toate locurile mai ridicate de pe navă, cu vederea mai liberă, marinarii stau atunci cu ochii și sufletele aplecate atent asupra apelor mării și ale cerului. În gabia din vârful catargului, la comanda artileriei, la comanda de navigație, la prova și la pupa, în borduri și la turnuri, ochi și ochi cercetează și supraveghează sectoarele de cer și de mare, încredințate lor. E o încordare continuă, de fiecare zi și de fiecare noapte, conștiințioasă până la extenuare. Fără această conștiință, veșnic trează, ochii se desprind ușor cu marea și sunt gata să se lenească, să-și ia odihna când le vine la îndemână. Salvarea atâtor nave și vieți omenești ține, astfel, numai de conștiința și conștiințiozitatea acestui serviciu de veghe întărită. Iar telemetrele, lunetele de observație, binoclurile mari și mici, toate se adaugă și veghează laolaltă cu ochii liberi, în gabie și la comenzi, în provă și la pupa, ca niște ochi de Argus ai navei.

Numai când ești pe mare îți poți da seama de ce este veghe întărită, care pare — la prima vedere — simplă și odihnitoare. Cât efort repetat se cere ca să poți observa un punct în imensitatea mării, să-l urmărești, să-l identifici și să-l semnalezi! Și cât este de greu, dar important, să deosebești specificul de obișnuit, valul de mare de mina necruțătoare și să încadrezi precis tot ce pare suspect! Iată unul din nenumăratele fapte de acest fel:

La 5 August, când soarele trecuse de meridian, adică târziu după amiază, distrugătorul „Mărăști” e în radă, la ancoră, balansat de hulă. Marinarii, unii în costume de bac, stau de veghe și dau, cu ochii, ocol mării și cerului, dela stânga la dreapta și dela dreapta la stânga.

— Măi camarade, anunță la telefon pe domnul ofițer de cart.

— Am înțeles, dom' sergent!

— Allo, comanda, Domnu' ofițer de cart? Să trăiți, domnu'



Tunul submarinului gata vâna vulturii de oțel.



Comandantul submarinului înmânează raportul unei vedete rapide

Căpitan, Dom' Sergent Epuran Victor raportează că în sectorul gisment 65 de grade, la distanța de 5450 de metri, e un punct suspect pe mare.

— Bine. O să cercetăm.

Și dela comandă, cu lunetele de observație, ofițerii de cart: Căpitanul T. și locotenentul M., privesc imediat spre locul arătat. Adăugăm că marinarul de veghe, când vede ceva suspect în sectorul încredințat lui, își anunță vecinul cel mai apropiat, fără însă a-și ridica privirea din direcția observată. Marinarul vecin transmite prin telefon gismentul la comandă. Și ca să fim mai lămurii, trebuie să arătăm că gismentul este unghiul format de direcția prova-pupa, pe axul navei, cu direcția în care se află obiectul căutat.

— Domnule Comandant, pare să fie o mină bolșevică. Se ridică pe val, și pe urmă se ascunde.

— Cereți lui „MURGESCU” să trimită imediat o șalupă cu mineri, la fața locului, să facă o recunoaștere și să vadă ce este. Noi să le arătăm poziția punctului suspect, cu proiectoarele, ordonă comandantul.

Șalupa dela puitorul de mine „Murgescu” plecă spre punctul indicat, dirijată de mare prin semnalele luminoase ale proiectoarelor dela bordul distrugătorului. Între timp, marea se montează mereu, cerul se întunecă, și-o ploaie deasă începe să răpăie peste navă și în larg. Dela distrugător, punctul suspect, observat mai înainte, nu se mai vede. Din fericire, după prima observație, fusese trecut pe hartă. Dar, până la lumina zilei de mâine, câte nu se mai pot întâmpla.

Șalupa vine înapoi. Căpitanul E. raportează că nu-și mai poate continua drumul, din pricina valurilor mari. Cere, stăruitor, să i se dea un remorcher. Echipajul șalupei se urcă pe remorcher și hai din nou în mare. Dela distrugător, proiectoarele își aruncă trâmbele de lumină concentrată asupra punctului suspect, invizibil acum. Ploaia se mai potolește puțin.

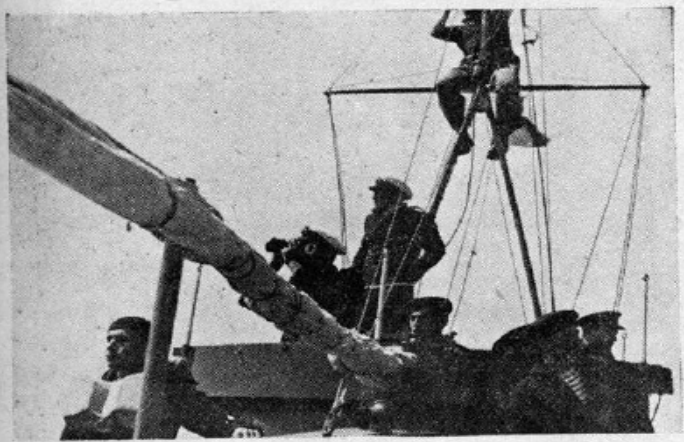
— Domnule Comandant, remorcherul semnalează cu eclipsa: „mină sovietică ancorată”.

— Domnule Comandant, canoniera „DUMITRESCU” a eșit în larg, în patrulare. A pus capul tocmai pe mină.

— Semnal la „Dumitrescu”, prin T. F. S., să-și schimbe direcția și să acosteze la distrugător.

— Am înțeles.

Cu chipul acesta, canoniera „Dumitrescu” evită mina. Totodată, prin radio, toate navele sunt anunțate de prezența unei mine în



De veghe cu una din vedetele torpiloare.

punctul arătat pe hartă. Toate se abat din drum. Iar mina sovietică în scurtă vreme este demontată și adusă în port pe bordul remorcherului.

Veghea de pe distrugătorul „MĂRĂȘTI” a salvat atâtea vieți și atâtea nave. Bravo, sergent Epuran Victor!

Lt. rez EMIL VĂRTOSU  
din Marină

### Dragoarele românești.

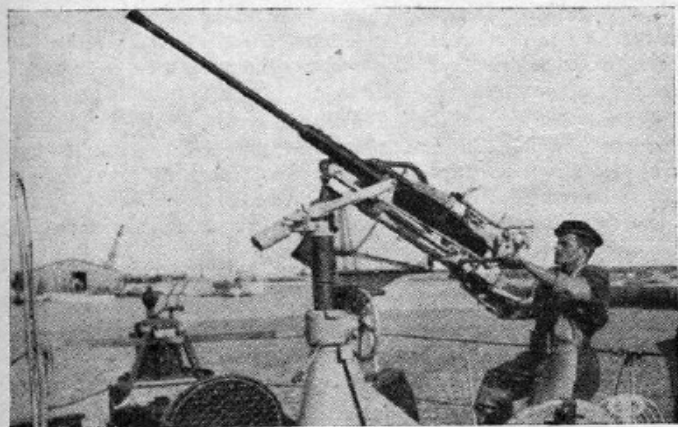
Războiul pe mare al Marinei Regale Române se desfășoară, după planuri minuțios întocmite.

Misiunile vaselor noastre de război, se îndeplinesc cu regularitate, în toate direcțiunile și rezultatele lor, sunt tot atâtea succese desăvârșite, care însă din interese strategice și o totală modestie se țin fără a se face cunoscut marelui public.

Intre aceste misiuni, dragajul și curățirea apelor noastre de minele bolșevicilor, pe care au din când în când obrăznicia să le arunce, este de mare importanță.

Aceste vrednice vase, dragoare, înzestrate cu un utilaj foarte modern, precum și armamentul necesar oricărui atac, se găsesc sub comanda căpitanului F.

În orice zi, la orice oră, pe timp frumos sau pe furtună, ofițerii comandanți și marinarii acestor nave, fără a ține seama de pericolul care îi pândeste în orice clipă, colindă din zori și până noaptea târziu dealungul coastelor, marea românească, căutând acest dușman nevăzut.



Tunul anti-aerian de pe un torpilor.

### Cum este descoperită o mină bolșevică.

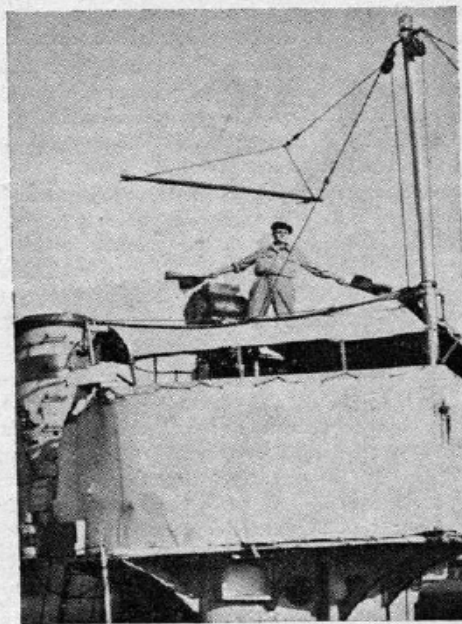
Minele lansate din avioane sunt purtate în căderea lor de niște parașute de dimensiuni mai mici.

Aceste parașute sunt semnalate de posturile de observație cari îndreaptă vasele dragoare în direcțiunile respective.

În momentul când ating suprafața apei minele se scufundă la o anumită adâncime, rămânând ancorate pe acel loc până când ar avea ocazia să atingă vreo navă românească.

Această ocazie a fost întotdeauna înlăturată și nu se va întâmpla vreodată această eventualitate, tocmai prin faptul că vasele noastre dragoare știu să-și îndeplinească misiunile în cele mai bune condițiuni.

Când dragoarele întâlnesc aceste mine ce se găsesc sub apă, o serie de aparate speciale taie legătura între mine și ancora sa. Mina se ridică la suprafață. Odată ridicată în văzul navelor ea este cercetată cu atențiune.



Timonierul unui vas de patrulare  
semnalează altuia.

### Specialiștii minieri.

Acum își începe partea cea mai delicată și primejdioasă echipa de specialiști.

Mina este desmembrată de cartușele cari dau foc explozibilului din interiorul ei. După această operațiune ea este trasă la bordul navei și dusă în laborator, unde este studiată, în urma căreia se trag învățăminte interesante.

În acest timp echipa de scafandri, sub comanda maistrului M. lucrează pe fundul mării la scoaterea ancorei ce ținea mina la adâncimea dorită.

După ce și această operație a fost efectuată, lucrul este luat dela început, și munca continuă fără odihnă sub amenințarea primejdiei de orice clipă, în căutarea altor mine bolșevice.

Dumnezeu îi apără și marinarii se întorc seara spre bază, cu mulțumirea misiunii îndeplinite.

CRISTIAN TEODORESCU  
Reporter de război P. P.  
pentru Marină



## In loc de mine... submarine!

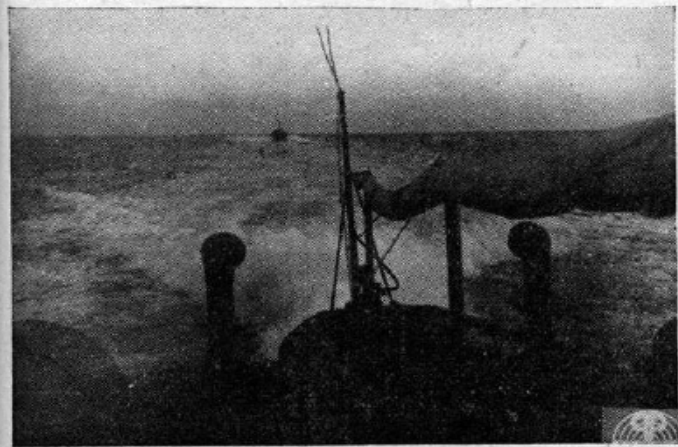
— Mașinile încet înainte!  
— Pe drum!

După manevra de eșire din port, se ordonă „veghea întărită”. În amândouă bordurile, din prova până'n pupa, marinarii, cu ofițerul sau maestrul postului respectiv, cercetează văzduhul și liniile eterne în mișcare ale mării. Gabierul, șoimul navei, deschide larg ochii, îi rotește, asemeni unui far ce vede fără să fie văzut.

— Nimic la orizont!

Torpilelor Năluca a plecat în marș de zi, în patrulare. Sub ocrotirea lui și a vedetelor torpiloare — miraculoasele schiuri de apă — canonierele și alte torpiloare draghează coasta, dintr'un capăt în celălalt, având uscatul în vedere. Flotoarele și prismele la apă, navele trec în linie de „relevment”, asemeni unor aprigi căutători de comori marine. Comorile sunt însă... minele! Pentru navele de mare, ce străbat apele învărtejindu-le, câmpurile de mine semănate, noaptea, de hidroavioane sau puștoare de mine inamice, sunt un fel de modernă Mare a Sargaselor, cimitirul lor sigur. De aceea, în fiecare zi, navele trebuie să scurme măruntaiele mării, să-i smulgă tănuitele comori ucigașe...

Torpilelor și vedetele urmăresc cu viteză redusă navele dragoare, cu ochii în patru.



Navele românești în patrulare pe orice vreme.

— Domnule comandant, „Stihii” semnaleză: submarin inamic în vedere, direcția Sud-Vest.

La „verga” canonierei „Stihii” fluturau, minuscule, acele divers colorate pavilioane din pânză de astar, cu care navele din toată lumea își vorbesc în tăcere, pe drumurile de apă, se salută, se sfătuiesc, se îmbrățișează, se pregătesc să lupte sau să moară!...

— La posturile de luptă!  
— Timonier, vino la Sud-Vest, drum la compas 230 grade!  
— Drum la compas 230 grade!

Telegrafal scrășnește:

— Mașinile, toată viteza!

Ca dintr'o sondă aeriană, începe să erupă, pe coșuri, fum gros. O clipă toate navele au ridicat „Zăritul”, apoi acesta dispare, prăvălindu-se vertiginos. Goarna dă alarma, sifleele ține primejdia.

— Intrați flotoarele și prismele la bord!

Dragorii se frământă. Telegrafia fără fir bătăie grăbită „Inamicul în vedere! Inamicul în vedere!”

Torpilelor se îmbracă în ținută de luptă. Mitrălierii, tunarii și grenadierii sunt la posturi. Torpilelori scot siguranțele dela tuburile de lans-torpilă. Restul echipajului s'a mistuit în tambuchiuri...

— Nava este gata de luptă! raportează ofițerul secund.

Erau aproape două ceasuri după amiază. Secundele biciuiesc pu-

ternic echipajul, dela mașini până'n gabie. Și totuși, secundele fug atât de încet!

— Periscop în prova-babord!

În sfârșit! Dela „mărul” catargului până la chilă, pare că nava toată respiră ușurată: *inamicul în vedere!*

Tunurile din pupa huesc, proiectilele plescăie șuerând, în apă, jerbele pășnesc una după alta. Periscopul însă fuge sprinten, siajul lui se depărtează, se lungește spre Sud-Est, deși proiectilele îl încadraseră. Tunul din prova trage o singură lovitură, dar se oprește: îi venea peste mână!

— Il spintecăm în două!

Vorbise comandantul, dar vorbise totdeodată nava și întreg echipajul!

— Cârma, banda stânga! Prova pe periscop!

Mașinile dudue, năucite de viteză. Într'o încordare de avânt, prova își ridică pintelul amenințător, sprijinindu-și pupa sub talazurile spumegânde!

— Atențiune! Gata de lansat grenade!

— Gata!

— Funda!

Două bufnituți succesive cutremură văzduhul. Trombele de apă improașcă nava, până departe. În clipa aceea, torpilelor încălecase apele deasupra submarinului în împingerea feroce a celor două turbine. Periscopul se topise între crestele valurilor. *Lovit!*

— Ura!

Din instinct, echipajul își strigase bucuria ca un singur glas.

Numai grenadierii, aplecați asupra lansatoarelor și grenadelor, n'au scos un singur sunet. Ei făuriseră victoria, atenția lor toată era prinsă de pregătirea unei noi lovituri, decisive...

Nava girează la babord. În prova tribord, aproape, la mai puțin de 100 de metri, reappare, periscopul, ridicat timid, pentru orientare, dar oblic. Tunul din prova trage razant, luându-se la întrecere cu tunurile din pupa.

Periscopul rămâne din nou în urmă, în drum paralel cu nava, la câțiva metri.

— Grenadele la post!

— Atențiune! Funda!

Alte două bubuituri succesive, mai puternice decât cele dintâi! O bară metalică sare în aer, o umbră se ridică până la suprafața apei, prăbușindu-se, ca o namilă rănită, spre bordul nostru. Totul s'a întâmplat rapid. Apoi o pată de ulei se întinde pe locul exploziei, bășici mari de aer răsbat neîntrerupt din adâncuri. Apa se înegrește, spuma se întinde ca o pecingine, cu o rază de aproape 15 metri. Grenadele isbiseră în plin!

Nava trece înainte, intră în rondou și lansează iarăși două grenade peste pata de ulei. Din urmă, în linie de front, vin șuerând vedetele torpiloare. Ajunse deasupra genunei de ape, lansează și ele câte două grenade, pecetluind cu sigilii nimicitoare mormântul submarinului sovietic, împins de soartă în apele românești.

Lt. E. V.  
din Marina Regală

## Un dragor românesc atacă un submarin sovietic.

Dragoarele „F...” și „A...” se aflau în larg, cu misiunea de a explora un anumit sector al mării, spre a-l curăți de eventualele mine ce l-ar fi lansat inamicul, în cursul nopții, din avioane.

Continuu, marea este astfel controlată și curățită, pentru ca apele pe care e stăpână marina noastră de război, să fie menținute în permanență, fără pericole și fără impurități, la dispoziția unei navigări în deplină libertate și siguranță.

Aceste oficii, de poliție și de igienă, a mării — la care participă, în strânsă cooperare, aviația, hidroaviația și marina, — le săvârșesc, practic, navele.

Unele nave de luptă, — cărora li se mai instalează, în acest

scop, dispozitivele și utilajele necesare dragajelor, — și navele dragoare.

Dragoarele acestea, care sunt — după canoniere — o a doua ediție a categoriei de nave „bune la toate”, îndeplinesc și multe alte misiuni de zi sau de noapte, ofensive sau defensive.

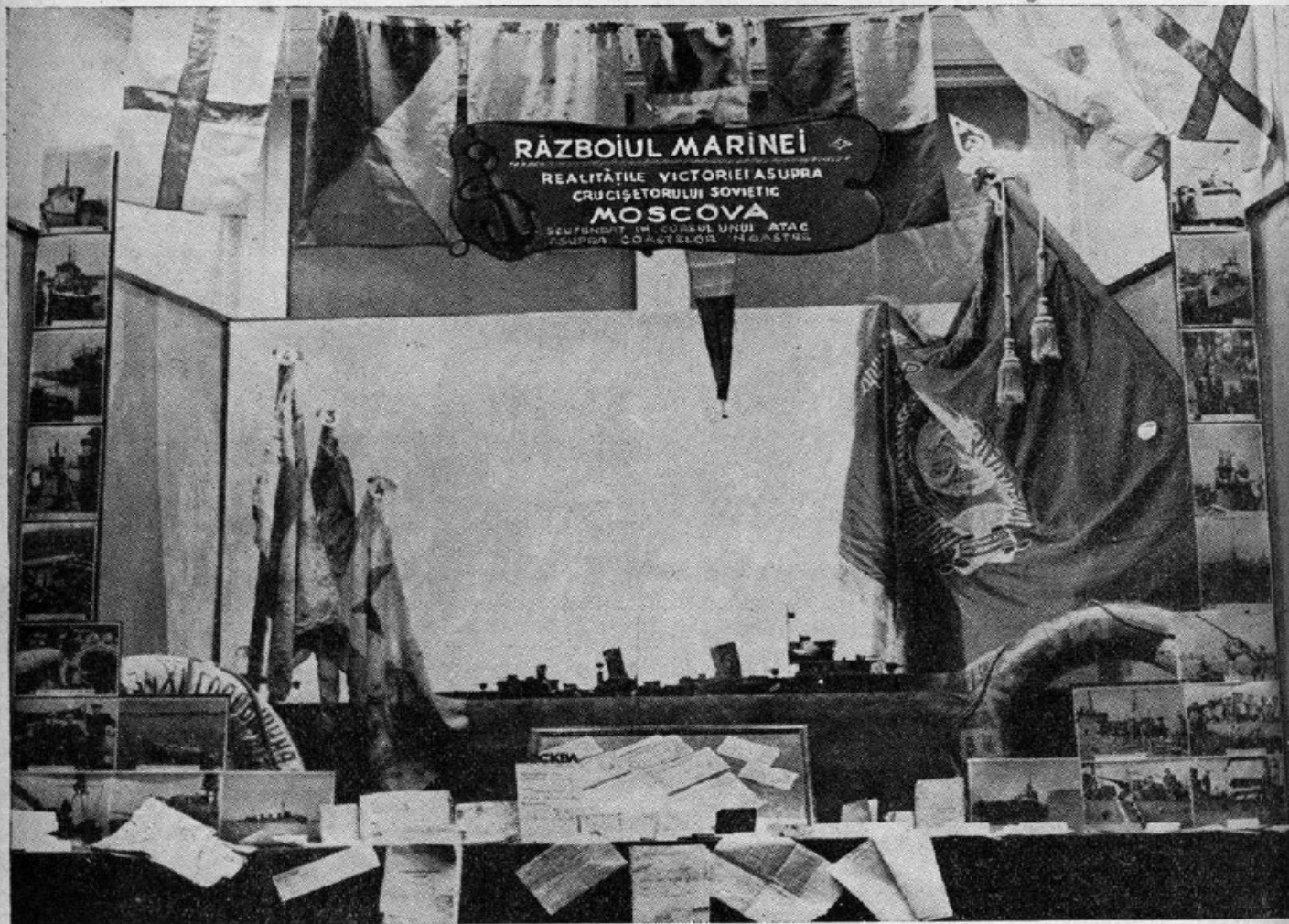
Aceste silitoare vapoare, de particulare aspecte, asemănătoare unele cu ale cochetelor yachturi, — muncite ca niște șleपुरi, svelte ca niște șalupe și suple, ca niște vedete, — fac și ele, de exemplu asemenea torpiloarelor și canonierelor, viteze patrulări, îndrăznețe ascultări submarine și chiar violente grenadări antisubmarine, precum tot ele săvârșesc samaritene acțiuni de salvare și chiar umile atribuții de remorchiere.

De toate felurile: dela dragajul minelor așa zise cu ancoră, adică de baraj, și al minelor derivante, până la dragajul anti-magnetic.

O întreagă aparatură, instalată la bordurile acestor nave și un brav echipaj, restrâns dar priceput și neobosit, le fac neîntrecute în primejdioasa și importanta lor activitate.

În executarea unei asemenea misiuni se aflau, undeva, în larg, din zorii zilei de 20 August, dragoarele „F...” și „A...” din gruparea A. S. A.

Dragoarele erau aproape de sfârșitul misiunii lor și se pregăteau să se îndrepte spre baza lor, într'un port de pe litoralul Mării Negre, — când către orele 12 și 30, o salvă de mitralieră



Expoziția din vitrina librăriei „Cartea Românească” cu prilejul zilei marinei: trofee capturate de pe „Moskova” reprezentată în miniatură.

Tot cu aceeași vrednicie știu ele să reziste sub focurile inamicului, — prezentând unele, în copastia, la comanda și pe puntea lor, ca de pildă viteazul dragor „F...”, urmele de gloanțe și de schije ale acestei rezistențe, — și cu aceeași temeritate știu ele să-i răspundă inamicului, — cum dovedește cazul aceluiaș dragor „F...”, a cărui pilduitoare comportare face obiectul prezentului reportaj.

„Nave care luptă eroic și mor fără glorie”, a definit cunoscutul scriitor naval francez Paul Chak, — canonierele și dragoarele.

A greșit, francezul! Gloria e însuși eroismul cu care nava sau marinarul, murind, a luptat.

Dar misiunea principală a dragoarelor este, bineînțeles, dragajul.

de pe o navă amică, aflată la o destul de mare distanță, le atrase atenția dragoarelor, care, imediat, recepționară de pe aceeași navă mesajul: „Submarin inamic, feriți-vă de atac cu torpile”.

O repede scrutare a mării, în direcția în care trăsese nava amică, — și constatarea fu promptă: o torpilă, lansată din direcția în care se mitraliasă, gonita pe sub apă, descriind vizibil specificul ei siaj, gonita fulgerătoare spre nava amică, emițătoare a mesajului, dar care, în imposibilitate tehnică și tactică, în acel moment, de-a ataca, doar manevrasă brusc spre a se eschiva din calea torpilei, și naviga acum în zig-zag, pentru a para următoarele eventuale lovituri.

Era clar: un submarin sovietic izbutise — printr'un miracol, pe care a avut de sigur imediat, motive a-l regreta — să se stre-

coare, prin barajele de mine, până în apropierea apelor noastre. Și ceva mai mult: acționa.

Depart de nava pe care o țintise, — submarinul bolșevic era însă foarte aproape — la numai 800 de metri — de micile dra-goare, surprinse de situație cu drăgile la apă.

Grav amenințate de foarte apropiata prezență a submarinului și împiedicate în mișcările lor, de poverile ce le atârnav în pupă, — dragoarele executară totuși instantaneu manevrele dictate de situație.

Fără vreo semnalizare între ele, fără vreo comunicare prin me-gafoane între comandanți, pentru care procedări „ca la carte” nu mai era timp, — cele două dra-goare,, înțelegându-se parcă prin vreo telepatie, manevrară spontan, în perfectă concordanță și în ideale condiții.

(„Telepatia” aceea nu era altceva decât cunoașterea meseriei marinărești și inteligență ostășească, din partea tinerilor ofițeri, comandanții micilor nave).

Dragorul „A...”, de sub comanda aspirantului Bănceanu Mihai, a virat brusc banda stângă, pentruca distanțându-se de celălalt dragor, să ofere inamicului în loc de o țintă masivă, două ținte mai mici, continuând apoi a naviga în zig-zag, — iar, simultan, dragorul „F...” s'a avântat asupra submarinului.

În câteva secunde, aspirantul Rusu Gheorghe, comandantul dra-gorului „F...” a executat o rapidă succesiune de comenzi și ma-nevre: a încredințat comanda, sergentului său, ordonându-i să treacă la cârmă, cu indicația să navige cu maxima viteză, mereu spre submarin și mereu în zig-zag, iar ofițerul a trecut urgent la tunul de 20 milimetri, armând, ochind și trăgând personal mai multe proiectile asupra submersibilului bolșevic care, în urma lan-sării torpilei, se ridicase la suprafață, încât i se vedea la un mo-ment dat, chioșcul.

Năucit de ploaia de proiectile abătută asupra lui, — submari-nul bolșevic a intrat imediat în imersiune, adăpostindu-se sub apă de violența tirului de pe micul dragor românesc, — renunțând a mai lansa alte torpile, — și luînd-o la fugă spre apele sovietice.

După dispariția din vedere a submarinului, aspirantul Rusu Gheorghe a procedat cu aceeași rapiditate la ridicarea drăgii dela apă, făcându-și nava mai liberă în mișcări, continuînd marșul cu toată viteza, și explorând o vastă zonă din mare, în urmărirea mai departe a inamicului.

Dar urma bolșevicului se pierduse.

I-au prins-o, desigur, barajele de mine prin care, la înapoiere, nu s'a mai putut strecura, pecetluindu-i soarta, pe veci.

Dragorul își făcuse datoria.

Și mai mult decât datoria. Fără să fie o navă de luptă, — se luptase.

Așa. Cu un tun de mititel calibru, cu un tunuleț care emite niște proiectile-bibelouri de 20 de milimetri, și mănuit de însuși tânărul ofițer, comandant al navei, a știut un dragor românesc să birue un submarin bolșevic.

Înapoi, cu dragorul său, la bază, ofițerul a raportat cele în-tâmplante în mare, — și comandanții săi au fost fericiți a avea pri-lejul să releve și să răsplătească încă un element valoros din ca-drele marinei române, — ordonând acel zapis de noblețe ostă-sească, al cărui final glăsuie:

...Aspirantul Rusu Gheorghe observând la circa 800 m. în ba-bord chioșcul unui submarin sovietic, deși cu draga la pupă, pune prora pe chioșcul submarinului și deschide foc cu tunul de 20 mm.

„Pentru sângele rece și prezența de spirit cu care aspirantul Rusu Gheorghe a atacat submarinul sovietic, se citează prin or-din de zi pe Divizia de Mare”.

Serg. C. CRISTOBALD  
Reporter de război pentru  
Divizia de Mare

## Cum își fac datoria observatorii de marină

Ca și un observator al artileriei, observatorul de marină are misiunea să îndrumeze tirul artileriei navale și să constate rezul-tatele loviturilor. În plus, trebuie să comunice observațiile de na-tură strict navală: deplasări de nave inamice, tonaj, artilerie, dis-pozitiv, câmpuri de mine, intrările în barajul porturilor, imbar-cații, etc.

Aspirantul D. este numit observator înaintat al monitoarelor, în preajma satului I.

Luneta de baterie, repere, aparatul de radio, ridicările, totul intră în funcțiune în chip normal, fără nici o umbră de bănuială din partea inamicului.

Într'una din seri, două vedete bolșevice se strecoară spre malul nostru, reușind să identifice poziția observatorului. Aceasta o-dată cu noaptea, își schimbă în grabă locul, cu avantajul că, po-ziția aleasă, este și mai aproape de... inamic!



O vedetă torpiloare lângă nava bază.

Incidentul, noile ridicări, sunt raportate imediat la nave, în cursul nopții și dimineața.

Jandarmii lui Offenbach ajungeau totdeauna la locul crimei, după dispariția făptașilor. Proiectilele rusești au bătut a doua zi în belșug vechiul observator, distrugându-l, dar observatorii erau departe!

În noul observator s'a putut sta liniștit două zile, timp în care navele inamice nu s'au mișcat din porturi, de teama vreunei curse.

Trecerile de avioane sovietice au identificat și acest observator și au început să-l bată cu artileria. Aspirantul D. se hotărăște totuși să rămână pe poziție, nu pentrucă n'ar fi avut unde și pe unde să se retragă, ci pentrucă nu mai avea unde să-și împingă... înainte, observatorul.

Între țânțari, musculițe și obuze ale artileriei dușmane, în față cu șuvoiul Dunării, iar de jur împrejur cu pânza înșelătoare și neprietenă a bălților și a tufișurilor de stuf și trestie, Aspirantul D. rămâne pe loc, veghind asupra oamenilor săi, asupra instru-mentelor și păstrând tot timpul legătura prin radio cu navele. Singura lui grijă era să nu se piardă cutia cu chinină, din care se înfrupta zilnic împreună cu oamenii din observator. Chinini-

zarea, împotriva frigurilor, era consemnul aspru al bordului! Pe cei care nu-l respectau, îi pedepseau... țăntarii!

Vreme de trei zile, cu toate proiectilele inamice, care aproape isbutiseră să încadreze observatorul, Aspirantul D. nu se clinteste din loc, oamenii la posturi, radio în funcțiune și în legătură permanentă cu monitoarele. Nu s'a mișcat nimic în baltă și pe țăr-mul din față, n'a văjăit un singur proiectil spre inamic, fără ca observatorul să nu-l repereze și să nu-l comunice.

În cele din urmă, navele noastre au schimbat de poziție. Observatorul a fost retras, spre marea desamăgire a Aspirantului D., care nu mai putea ține un contact așa de prețios cu... inamicul.

ION VIFOR

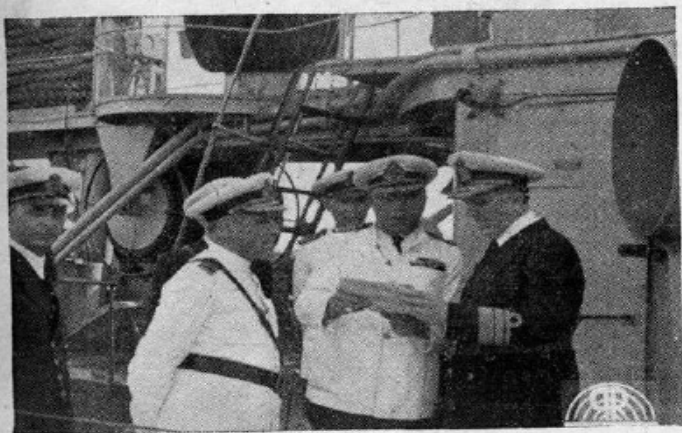
Sergent marinar T. R.

### Tunarii N. M. S. „Constanța” au doborât cu tunurile lor un avion bolșevic avariind grav alte două.

Nu demult, către sfârșitul unei însorite zile, bolșevicii au încercat să bombardeze din nou vechea așezare a lui Ovidiu.

Ținta lor era portul.

Sirenele orașului sunară de mult alarma, bateriile contra aviației bolșevice așteptau cu nerăbdare să se vadă avioanele roșii.



D. C'Amiral-Adjutant N. Păiș de vorbă cu d. Amiral I. Georgescu și Comandor N. Bardescu.

Vânătoarea noastră se ridicase în văzduh ca un stol de rândunele și după șgomotul motoarelor, cari se ambalau într'o neînțetă urmărire, ne făcea să simțim cea mai categorică siguranță, căci, atunci când ai noștri sunt în aer seamănă numai moarte și distrugere în rândurile dușmanilor, aviatorii bolșevici de frică aruncându-și bombele la întâmplare în mare, pentru ca, ușurându-se de povara lor, să poată fugi cât mai repede.

Trecuseră aproape 30 minute de când nu se mai auzea nici un șgomot de motor. Ai noștri îi fugărise până departe în largul mării, fără ca sovieticii să-și poată lăsa bombele lor asupra pământului strămoșesc a lui Mircea cel Mare.

Luna, care își arăta fața din ce în ce mai aparent, se ridica pe cer din dreptul farului.

Deodată încep să se audă din nou șgomote de avioane.

Tunarii erau gata, dar focul nu pornea, căci avioanele camuflate în nori nu se puteau recunoaște, dacă erau amice sau inamice. Secunde treceau parcă ar fi fost secole și nerăbdarea cuprinsese pe toți. Deodată își fac apariția printr'o spărtură de nori și se îndreaptă cu iuțeală în direcția lunii.

Erau trei avioane sovietice. În frica lor nebună, de artileria noastră, bolșevicii se îndreptau spre lună.

Bolșevicii, crezându-se astfel apărați, se îndreptau în bătaia tunurilor de pe N. M. S. „Constanța”.

Tunurile se găseau gata de tras, servanții ardeau de nerăbdare să dea drumul salvelor ucigătoare.

Slt. de marină M., dela centrala de artilerie, face calculele necesare și dă elementele de tras, tunurile din prova și pupa. Comandantul navei c-dor V. V. își îmbărbătează oamenii și le recomandă să tragă cu precizie atunci când va porni ordinul de foc.

Bolșevicii încearcă să facă o manevră de rondou asupra portului, dar comandantul ordonă foc, în direcția lunii!, 5 grade spre stânga.

Tunurile din prova și pupa aruncă prin gurile lor proiectile, care, bine îndreptate, se sparg în mijlocul celor trei avioane bolșevice.

— „Ținta bine atinsă” se aude glasul comandantului.

— „Continuați tirul, urmărind inamicul”.

Din văzduh o jerbă mare de foc se vede, ce se îndreaptă spre suprafața mării cu viteza unei comete. Un bolșevic cădea.

Din pieptul tuturor răsunară strigăte bucuroase de victorie. Avioanele noastre de vânătoare, plecate apoi în urmărirea celorlalte două avioane bolșevice, după o scurtă luptă le-a doborât în mare.

Aceasta a fost isprava de arme a tunarilor de pe N. M. S. „Constanța”.

CRISTIAN TEODORESCU

Reporter de război P. P. pentru Divizia de Mare

### Scufundăm submarine sovietice în Marea Neagră.

CONSTANȚA. — Iulie.

Telefonul sbârâie. Plantonul ridică receptorul și dă parola de recunoaștere. Se pare că la celălalt capăt al firului, cineva foarte grăbit are comunicări mai importante decât banale chestiuni de serviciu interior. Ofițerul de serviciu a trecut acum la aparat și notează febril, răspunzând sacadat în răstimpuri... da... da... două submarine... direcția... X grade longitudine... Z latitudine... da am înțeles... în dreptul capului Y... mile în larg... s'a făcut... e în regulă... Aparatul încăleacă din nou furca. Ofițerul își cercețează notele și zboară apoi pe scările înguste ale vaporului, pe puntea a treia, unde comandantul bate la mașină raportul zilnic de activitate.

— *Domnule Comandant, posturile de ascultare ale coastei semnalează submarine sovietice în larg la punctul... în dreptul capului Y.*

Dela acest sumar raport și până la plecarea vedetelor rapide, dușmanul temut al submarinelor, n'a durat nici trei minute. Micile vaporase de război sfășie apa cenușie a portului și imediat ce ies din larg, încetul cu încetul și se așează pe drum, văjăind din toate motoarele, înălțând semeț provele ascuțite, fălăind pavilioanele și asvărind în urma lor o coamă inspumată înaltă și semeț, precum înalți și semeți sunt marinarii care scrutează acum orizontul, în căutarea inamicului.

A pornit și torpilorul N. Se vede departe ca o linie deasupra apei devenită în larg verzuie. Coșurile lui fumează subțire. Încetul cu încetul nu-l mai vedem. Se lasă ceața. Cerul și-a schimbat culoarea, iar valurile au început să urce amenințător dintr'odată. Șansele de a întâlni inamicul au scăzut. Micile vedete sparg însă valurile ținând drept în mijloc și improșcând torente de spumă.

Telegrafistul înghesuit în cabina lui ține legătura cu uscatul și cu navele din jur. Motoarele sforăie înăbușit, aparatul lui păcăne. Cu mâinile încheștate pe croselle mitralierelor de turelă, servanții fac eforturi să dibuie în ceață vre-un avion vrăjmaș — mușafir nepoftit al acestei răfuei — rezervată marinarilor.

*Detectivul submarinelor intră în acțiune*

Deodată auzim distinct lovituri de tun. Torpilorul N. a descoperit inamicul și trage de zor asupra lui, pe deoparte ca să-l silească să intre în imersiune, deci să piardă timp, pe de alta pentru a conduce vedetele după tirul lui. Micile unități navale svăcnesc înainte. Panașele de spumă cresc uriaș. Provele se înalță spre cerul cenușiu. N. a încetat să tragă. Vedetele sunt acum în raza inamicului care și-a întrerupt pe neașteptate activitatea și s'a ghemuit la fund, așteptând să treacă pericolul.

Vedetele au încetinit viteza. Curând au stopat aproape. Pe bord se desfășoară o activitate care ar umple de uimire pe cei care își imaginează că o luptă navală se desfășoară exclusiv cu mare risipă de șgomot, obuze și jerbe de apă.

În jur e tăcere adâncă. Numai motoarele bâzâie înfundat cu turația redusă la minimum. Echipajele vedetelor s'au grupat în jurul unor aparate — cutii și cabluri lungi de cauciuc terminate cu un disc lucitor. Totul pare destul de inofensiv și ar putea fi confundat la înălțime cu un aparat de uscat părul dintr'un atelier elegant de coafură. E însă un detector, mai precis un detectiv al sunetului, un aparat de descoperit submarine.

Discul conține un microfon ultra sensibil. Cablul se scufundă în apă metru cu metru. Ofițerii ascultă atenți la căștile lor reacțiile sunetului. Întâi se aude o borboreală ciudată, identificată imediat — e apa desfăcută de microfonul în cădere, apoi încetul cu încetul începem să auzim șgomotul unui motor redus, care încearcă prin opinteli, în pauze largi, să se depărteze. E submarinul bolșevic — prada noastră. Vrea să scape, dar e prins în laț și vânătorii isteți de deasupra n'au să-i dea drumul cu una cu două.

*Moartea pânđește sub apă*

Comenzile se răspândesc — oamenii aleargă. Deasupra cabinei principale marinarii vedetelor au angajat un schimb de comenzi, cu ajutorul pavilionanelor (stegulețe albe-roșii) care se rotesc, se înalță, coboară după un alfabet straniu și încântător.

Gata, comandanții vedetelor — să-i numim căci s'au umplut de glorie: Locotenentii Ignat, Zaharia și Călin Botez, (fiul marinarii și scriitorului Jean Bart) — s'au pus de acord cu planul de atac.

Motoarele intră în plin. Prima vedetă taie scurt locul unde submarinul a fost descoperit. Celelalte se depărtează repede de locul atacului. Se pregătesc bombe de adâncime — butoaie înțesate de trotil. Gata... prima sboară peste bord. Un moment nu se simte nimic. Un butoiș pe care l'a înghițit marea — dar imediat apoi explozia se produce în adânc, cu o violență extraordinară. O coloană gigantică de apă svăcnesc spre cer. Vedetă dansează o clipă nesigur pe coama unui val uriaș, dar își revine imediat. A doua grenadă anti-submarină este aruncată, de data aceasta cu explozie calculată mai în adânc. Explozia e uriașă. Pe locul ei se produce mai întâi o gaură, ca și cum apele ar fi înghițite spre fund, dar imediat țâșnește în spre cer ca o jerbă de apă strălucitoare.

Ne depărtăm. În urma noastră Locotenentul Botez repetă manevra pe aceeași direcție însă travers vedem vedeta lui cum se înalță cu prova asvârlită înspăimântător înainte.

Coloane lungi țâșnesc în cer, se respiră furate de vânt, ca o boare pe care o primim în față. Un gând hilar îmi trece prin minte. Acela al placidului jet-d'eau din Cișmișiu, care ne amețea cu boarea lui în promenadele romantice pe lac din timpul păcii. E rândul lui Zaharia să treacă viforos pe deasupra rechimului de oțel, care chirchit în fundul apelor își așteaptă moartea.

*Pata de ulei*

S'a terminat. Apele se liniștesc. Motoarele își potolesc ritmul. Revenite din cursa lor nebună vedetele-torpilare fac ron-

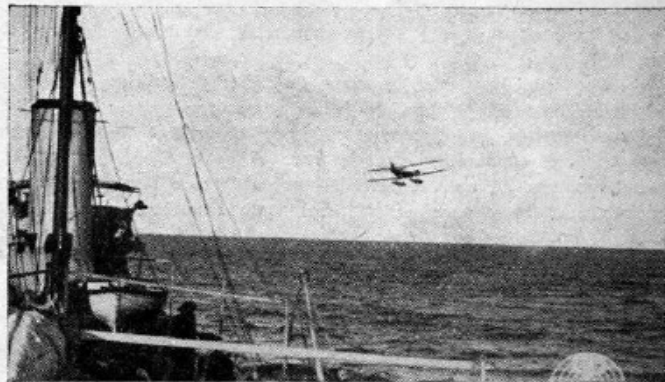
duri și își reiau formația. În depărtare N trage mereu cu tunul și mitralierele. Ce l'o fi apucat oare?

N'avem timp să deslușim misterul, căci iată pe locul atacului, marea cenușiu verzuie a început să-și schimbe culoarea. O pată întunecată brună, cu reflexe vinete și aurii se lățește cu încetul, s'ar părea că un animal uriaș a fost spintecat undeva în adâncul de valuri și sângele lui țâșnește acum la suprafață, rănced și duh-nind. E pata de ulei, clasică pată de ulei. Închisi în carapacea lor, bolșevicii și-au dat duhul în adânc. Ne felicităm peste cabinele de comandă. Marinarii dela mitralieră mai trage o rafală în adânc, ca o ultimă pomenire. Pata s'a lățit acum mult de tot, se văd bășici de aer țâșnind la suprafață.

Bolșevicii s'au „fundarisi” pentru vecie. Un marinarii care s'a învârtit de o cască bolșevică, la dezastrul crucișetorului „Mos-cova” s'a împodobit cu ea și a luat o mustră tragică. Rădem ca niște nebuni.

*A doua victorie s'a implinit*

Se scoate din frezie tunul torpilorului care bufnește scurt încă



Un colaborator de preț al navelor: hidroavionul.

odată. Ne ducem spre el cu toată viteza. Misterul se lămurește repede, căci deslegarea lui se află scrisă cu ulei și motorină pe suprafața mării. A descoperit și el un submarin, pe care l'a prins înainte de a se putea scufunda, l'a atacat imediat cu tunul și mitraliera. Lovit în plin la turela centrală, inamicul a încercat o imersiune rapidă, dar o nouă salvă l'a grăbit scufundarea, de data aceasta pentru vecie.

Două submarine scufundate deodată. Așa noroc rar se vede.

Auzim șgomot de motoare. Două hidroavioane se rotesc deasupra noastră. Sunt ai noștri, atrași de șgomotul luptei. Se rotesc deasupra petelor de ulei și leagănă apoi aripile — VICTORIE — VICTORIE DEPLINĂ.

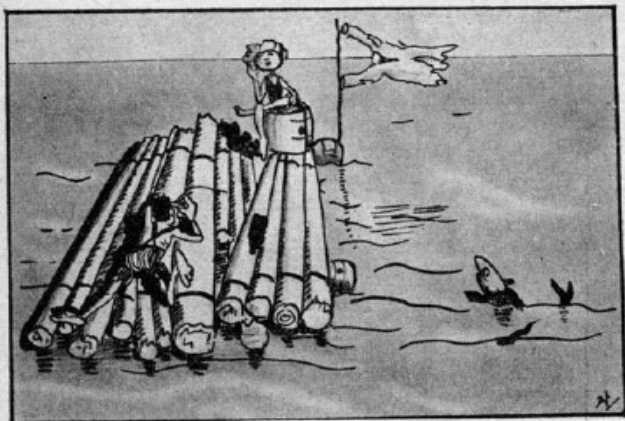
de ȘTEFAN MENGONI  
reporter de război P. P pentru  
Aeronautică și Marină

**O profecție.**

În vara anului 1898, într-o după amiază cu cer senin și o lină adiere, Crucișetorul „Elisabeta” — de mult desafectat — executa tirul real pe imensitatea portului Constanța.

Primul Ministru al României la acea epocă, era Demetru Sturza a cărui erudițiune era foarte apreciată, iar integritatea și austeritatea lui legendare.

Dorind a asista la menționatul interesant exercițiu, inedit pentru el, a prânzit la bord, având comenseni Comandantul și Secundul



— Vo fi foame vouă, dar și mie

navei, după care instalat într'un fotoliu pe duneta, urmărea tirul pe care îl reluasem.

Peste puțin însă a atîpît; era explicabil: avea atunci peste 70 ani.

La fiecare detonație a tunurilor de 150 mm. calibru, venerabilul president al Consiliului de Miniștri tresărea.

După terminarea tirului, Statul Major al Cruciaătorului a făcut cerc în jurul eminentului om de Stat.

Imi amintesc că ne-a vorbit de navigabilitatea Prutului a cărei executare și întreținere erau încredințate atunci unei comisuni

tehnice mixte austro-române.

Permițându-mi oarecare remarcă, în seara aceleasi zile, un secretar al Primului Ministru mi-a remis din parte-i o broșură cu o măgulitoare nemeritată dedicație, conținând un studiu al său asupra importanței economice pentru noi a navigabilității Prutului.

Când ne gândim că aprecierile analoage care s'ar fi făcut atunci asupra Nistrului, care astăzi sunt logice, ar fi părut fără îndoială absolut himerice.

Intre altele înțelepte recomandajii referitoare la pregătirea militară care trebuie să fie principala noastră preocupare, ne-a rostit următoarele cuvinte pe care le reproduc fidel.

„Eu voi fi dispărut de mult, când dureroase evenimente vă vor face să vă reamintiți ceace vă prezic acum:

„Cei mai înverșunați, mai perizi și mai de temut înamici ai României sunt vecinii dela răsărit. — Făuriți-vă armele și comportați-vă deci în consecință: politica țarei de asemeni să fie vigilentă și condusă, ținând seama permanent de acest periculos adversar”.

La acea depărtată epocă nu eram decât un novice în cariera maritimă, îmi răsună însă și astăzi puternic în memorie lapidarele cuvinte ale lui Demetru Sturdza.

Monstruoasele procedee întrebuintate față de noi, de acești fioroși barbari, fanatizați în cea mai neumană rătăcire, abandonându-ne perfid în marele război; în anul trecut invadând, asasinând nejustificat și devastând cu o sălbăticie fără precedent în istoria omenirii, provinciile noastre neprețuite și comportându-se cu o și mai înverșunată sălbăticie în conflictul actual, fac mai impresionantă clarviziunea profetică a acestui mare român.

Comandor TEUTU

**O podobață**

în casa fiecărui membru

**Cadoul**

cel mai frumos pentru prieteni

**CALENDARUL**

**LIGII NAVALE ROMANE**

executat artistic în 7 culori după originalul d-lui pictor Comandor D. Stiubei



Doritorii îl pot avea trimițând centralei

suma de lei 75 sau adresându-se filialelor și căpităniilor de porturi.



# PLUTAȘII LUI ȘTEFAN CEL MARE

PILDĂ DE CURAJ ȘI DEVOTAMENT  
de General ION ANASTASIU

Armele de luptă își fac și o datorie dar și o legitimă laudă cu actele de devotament și de sacrificiu pe care istoria războaielor le consacră. Dar marina, câte nu are la activul ei, câte sacrificii n'a făcut ea pentru a înlesni, a ajuta ca să poată reuși, acțiunea celorlalte arme, în dobândirea victoriei! Câte exemplare de acestea nu ne înfățișează războaiele, în care viața luptătorilor de pe mări, a fost cu drag pusă la îndemâna popoarelor spre a le salva demnitatea și onoarea. Un frumos exemplu îl găsim, dat de marinarii noștri încă de pe vremea lui Ștefan-cel-Mare.

Pe scoarța unei evanghelii vechi dela Mănăstirea Neamț, am dat prin anul 1893 peste o însemnare scrisă în slavonește, despre o luptă ce a avut loc la 1497, luna Octombrie, cu leșii în Braniștea M-rei Neamț, luptă pe care am scris-o și publicat-o într'o broșură sub titlul: *Cetatea Neamț și bătălia dela Braniște*, tipărită la Galați în 1892, în tipografia Nebuneli. Puțin timp după aceea, am dat tot așa pe o scoarță de ceaslov în cărțile Părintelui Vlădica Narcis Crețulescu, de cum s'a înecat cea mai mare corabie ce avea Moldova atunci când turcii au atacat și luat Cafa, (Feodosia de azi) în anul 1475, port-cetate unde trăgea la ernatic și flota moldovenească atunci când se pornea dela Chilia cu mărfuri spre Veneția, sau la înapoiere, când iarna ori sloiurile, o apuca pe drum.

Dar înecatul corăbiei de care-i vorba, a fost cu voia celor opt marinari moldoveni, înecată împreună cu încărcătura ei de 106 turci cu comandantul lor, dar și cu șapte văslași moldoveni ai corăbiei. Și stă scris acolo pe ceaslov, cele ce urmează :

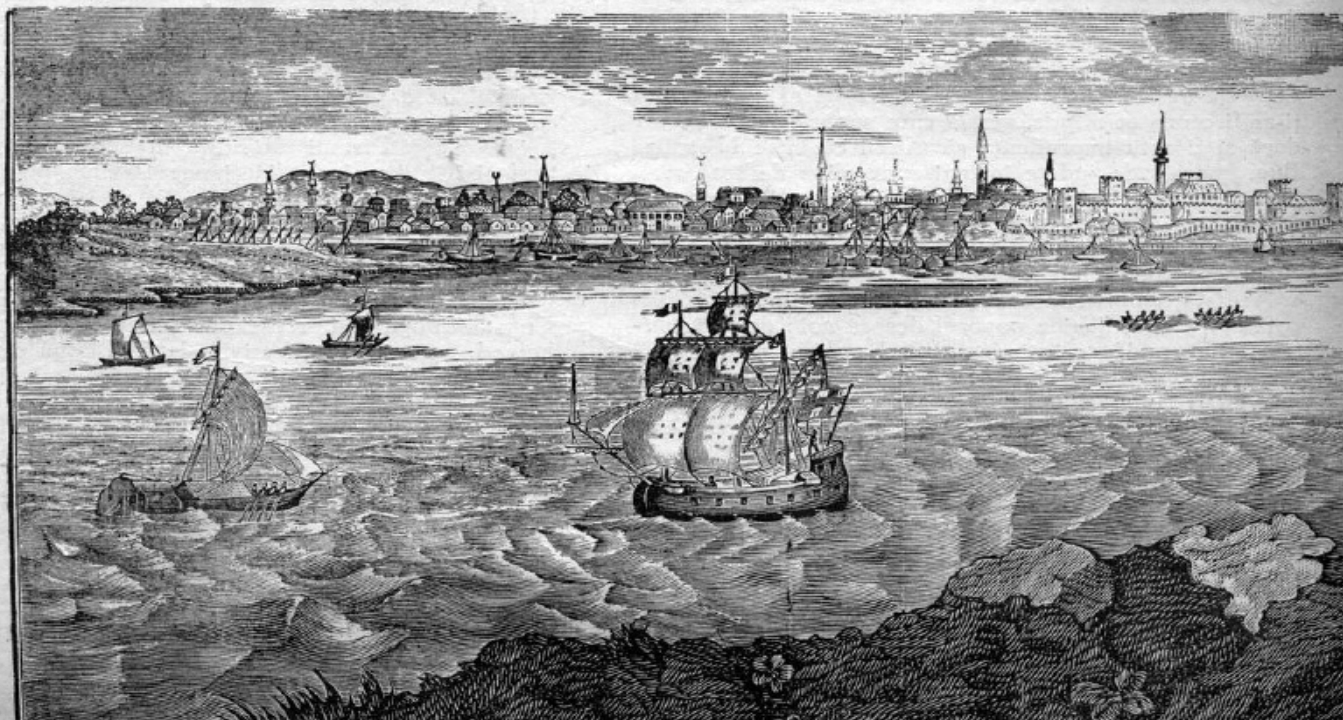
*„Livada lui Neonil a rămas pe mâna Mănăstirei, că locul aista i-a fost dăruit de Ștefan Vodă, lui Nica din Răpciuni care a fost plutaș multă vreme pe Bistrița, după cea ispravă cu turcii în apa Cafei când s'a înecat multă samă de turci ce venise asupra cetății aceleia ca s'o cuprindă. Și de grija ertării lui Dumnezeu, Nica s'a făcut călugăr pentru așa mare peire de lume și a răposat în Sf. Dumitru. Și spun călugării cum au tocmii ei lucru cu înecăciunea turcilor ; c'ar fi luat turcii corabia cea mare ca să treacă de cea parte a apei unde era cetatea Cafei, ca s'o bată și s'au suit toți ca la 106 turci și cu cei opt văslași moldoveni ; iar ai noștri au bortilit în ascuns din mers fundul corăbiei, fără să dea sminteală turcilor și a îndreptat-o unde-i jocul apei spre adânc și într'o clipială s'a umplut de apă corabia și s'a lăsat la fund, de n'a scăpat decât Nica eșind la mal de aiastălaltă parte și așa a venit într'un târziu în satul lui”.*

După luarea Cafei, venea rândul Chiliei și a Cetății-Albe ; de aceea a trimis Ștefan Vodă la 1479 pe Ion Coloianu Vlahu la Veneția să spună din gură Senatului ce a făcut peste puterile ei țara Moldovei pentru a scăpa Cafa „cel din urmă sprijin al marinei sale și predominarea pe Marea Neagră”.

Și această întâmplare cu înecarea corăbiei, s'a petrecut când pârcașul Chiliei era Vleaco.

Iată un exemplu de cum știau marinarii încă de pe vremea lui Ștefan cel Mare să se sacrifice privind moartea cu dispreț când e vorba de datoria ostășească și de binele patriei !

*Cetatea maritimă Chilia, înfloritoare pe vremea lui Ștefan cel Mare.*



# Chilia și Cetatea Albă

## reintră în patrimoniul românesc

de C. AMIRAL C. NEGRU



AZBOIUL la care luăm parte, contra Rusiei, aduce poporului nostru două schimbări mari: întregirea hotarelor dinspre Răsărit și o infuzie puternică de curaj, în afirmarea drepturilor noastre asupra pământurilor locuite de Români.

De 4 luni de zile numai, s'a vorbit atât: la radio, în conferințe; s'a scris: în presă și broșuri, asupra Bucovinei, Basarabiei și ținuturilor românești de dincolo de Nistru, cât nu mi-aduc aminte să fi auzit într-o viață de om. S'a arătat ce parte integrantă din trupul românesc fac parte ținuturile răpitate acum un an, în condițiunile dureroase pe cari le-am trăit, și pe cari le cunoaștem cu toții. S'a arătat, fără reținere și fără frică, că neamul românesc nu poate trăi fără aceste mădulare rupte din trupul țării, ca și un organism fizic care nu se poate desvolta sănătos și spre maturitate, când din trupul lui îi lipsesc unele organe esențiale plinătății vieții. Și dacă această nevoie de a ne cunoaște cine am fost, cine suntem, cine trebuie să fim, și ce misiune avem, cum am mai avut aci în Răsărit, ar fi înflorit mai de mult pe ogorul scrisului și vorbirii românești despre pământurile locuite de Români, am fi fost mai pregătiți, conducători și conduși, mai cu seamă conducători, spre a nu ne lăsa operați, fără nici un gest de protestare, de durere în amputarea fără precedent în istoria noastră, la care am fost supuși anul trecut de călăul bolșevic.

Cine ar fi îndrăsnit să vorbească sau să scrie că Moldova lui Ștefan-cel-Mare se întinde până la Nistru; că în Transilvania României formează o majoritate de peste 80% din populație! Toată presa de peste hotarul de Vest ar fi fost cu spada în mână, și ai noștri chiar și-ar fi cenzurat o îndrăzneală care supără pe vecin. Iar dacă ai fi avut imprudența să afirmi că între Nistru și Bug, cuprins de județe întregi sunt pline de sate moldovenești, chiar miniștrii tăi de externe ar fi sugerat lui Litvinov să ceară guvernului țării să-ți închidă gura, ori să-ți rupă pana, pentru o atât de mare impietate, care supără pe Stalin.

Această opreliște, această lipsă de curaj, această frică patologică de a lumina poporul despre noi: de câți suntem, până unde se întinde neamul nostru, ce drepturi avem noi asupra cutărui pământ; ce am fost noi României pentru creștinătate și pentru Europa în trecut, „ce funcțiuni istorice europene și creștine a îndeplinit națiunea română” (N. Iorga), și ce misiune împlinim noi azi, alături de marele popor german și sub flamurile genialului lui conducător Adolf Hitler, Mareșal Antonescu și mareșal Mannerheim; această opreliște, zic, ne-a dus la ticăiala, la lipsa de demnitate, la nenorocirea din Iunie, 1940...

Să scriem... să scriem mult, despre tot ce-a fost al nostru, și despre tot ce trebuie să fie al nostru, cu curajul pe care ți-l dă adevărul istoric, și contribuția ta ca popor la civilizația continentului. Să scriem până când aceste adevăruri vor intra în sângele, în conștiința noastră a tuturor și nu se vor mai găsi, de aci înainte, oameni de conducere, ca cei de ieri, cari au tratat viața neamului cu ușurință și nepăsarea criminală, care ne-a dus la pierderile dureroase suferite anul trecut.

Și de aceea, azi, Chilia și Cetatea-Albă, a lui Ștefan-cel-Mare și Ferdinand I, au revenit iarăși în patrimoniul național, și cu toate că s'a mai scris despre ele, scriu și eu din nou despre aceste chei ale „Porții Orientului” care închidea „poarta Bugeacului”, pe unde s'au scurs din Asia toate năvălirile popoarelor barbare și care în prezent intru în stăpânirea fraților moldoveni transnistrieni.

### CHILIA

(Puțină istorie, după col. Drăghicescu)

Numele Chilia se crede că derivă din numele ce orașul a avut la întemeierea lui, Aquileea, nume care îl are și Aquileea romană, oraș din Nordul Italiei.

Când în secolul III al erei creștine, legiunile romane fură nevoite, sub presiunea înspăimântătoare a barbarilor, să părăsească Dacia lui Traian, și să se retragă în Moesia, mulțimea băștinașilor nu trecu Dunărea, ci se retrase în munți, de unde, după scurgerea barbarilor se scobori și unindu-și puterile întemeie două principate distincte, Valahia și Moldova.

Principatul Moldovei, constituit din micile republici: a Bârladului, a Vrancei, a Galațiilor și a Cetății-Albe, era împărțit în trei provincii, având trei mari comandamente militare, sau trei scaune: unul la Baia, al doilea la Iași și al treilea la Chilia, al cărui comandant se numea duce câmpestru și a avut pe Moise Dingă, ca cel dintâi Duce; iar tribunii, adică șefii echipajelor flotei erau: Pilat Flondor, Avram Pojoga, Coman Ciocan și Claudiu Balos.

În 1288 găsim pe Dragoș, proclamat Duce suprem, ca recompensă a bravurei și demnității cu care a împlinit sarcinile ce republica îi încredințase, și ca să fie recunoscut de toți, și să i se supuie, i se dă sceptrul și dreptul de a purta căciula cu pană albă.

— În secolul al XIII-lea și al XIV-lea Venețienii, Genovezii și Pizanii înființară în Chilia comptuare, de unde își întinseră dominațiunea fluvială până la Giurgiu și chiar la Calafat.

— Dela 1355—1460 Chilia cu tot litoralul nordic al Dunării, dela Porțile-de-Fier până la Mare era al Țării Muntenestei.

Marea importanță a cetății Chilia, înainte de căderea Constantinopolului, reese din judecata sultanului Mahomed, care spune cu privire la cele două cetăți Chilia și Cetatea-Albă, „până când României stăpânesc Chilia iar Ungurii Belgradul sârbesc, până atunci nu vom putea birui pe creștini”. Iar Baiazid, în 1484 spunea despre nevoia Turcilor de a cuceri aceste două cetăți: „Chilia este cheie și poartă pentru toată țara Moldovei, Ungariei și țările dela Dunăre, iar Cetatea-Albă e cheie și poartă pentru Polonia, Tătaria și Marea Neagră.

Ștefan-cel-Mare, presimțea intențiunile Turcilor privind aceste două cetăți, ceace-l face să jertfească prietenia lui cu Vlad Tepeș, și în 1465 să cucerească pentru Moldova Chilia și să pue în ea pârcașii pe Bahtea.



Căderea Chilie în mâinile Moldovei aduce supunerea întregii regiuni de pe ambele maluri ale Prutului, spre vărsarea în Dunăre, iar gurile Dunării încetează pentru totdeauna a mai fi ale Munteniei.

Presupunerea marelui Voevod se împlinesc, căci în 1481 Turcii se pregătesc a cuceri cetatea cu ajutorul Domnului muntean Laios Basarab, zis Țepeluș, Ștefan însă o ia înainte, sfărâmă armata lui Țepeluș și pe el, înainte de a-i veni vreun ajutor turcesc; ceea ce face pe Turci să amâne lovitura contra cetății, care totuși are loc în 1484 sub sultanul Baiazid, care aliat cu Tătarii și cu Vlad Călugăru, Domnul Munteniei, poartă pe 350 de corăbii o parte din armata lui, iar cealaltă parte urmează pe uscat drumul spre Moldova; și cu toată apărarea vitejească a părcălabilor Ivașcu și Maxim, cele două cetăți cad: Chilia la 15 Iulie și Cetatea-Albă la 5 August 1484.

Aci e cazul să arătăm că între al XI-lea și începutul celui de al XV-lea secol Moldova avea o puternică marină militară, care atinge apogeul sub Ștefan-cel-Mare. În strânsă legătură cu Genovezii și prin întărirea cetăților maritime, el dădu un sprijin puternic marinei și un mare impuls comerțului pe mare. Ștefan simțea bine că atât timp cât Moldova va fi stăpână pe gurile Dunării, pe Chilia și Cetatea-Albă, și va avea preponderanță în Marea Neagră, nu va putea fi învins așa ca să nu se mai ridice. Temeinic așezată pe marina ei, Moldova suportă cu succes colosalele încercări ale Turcilor contra ei.

Căderea Imperiului Bizantin, prin cucerirea Constantinopolului, făcând pe Turci stăpâni ai Mării de Marmara și țărmul sudic al Mării Negre, îi puse în situațiunea de a ataca cu succes predominarea Moldo-Genovezilor în Marea Neagră, căci nemai putând primi nici un ajutor pe apă, prin stăpânirea Bosforului, Moldova nu-și mai putu susține posesiunile ei. Cafa, cel mai de seamă sprijin al marinei moldovenesti, căzând în puterea Turcilor, Moldova pierdu pentru totdeauna stăpânirea Mării Negre, acest lac moldovenesc, cum era numită pe vremea lui Ștefan.

Timp de aproape trei secole Chilia se găsește în stăpânirea Moldovei, a Tătărilor sub Mârza Cantemir (1637), sub Ruși, sub Turci, până la 1856, când după războiul din Crimeea și înfrângerea Rușilor revine Moldovei, iar prin tratatul din Berlin 1878, cu toată cooperarea armatei române și înfrângerea Turcilor cu ajutorul nostru, Rusia ne fură Basarabia de Sud; Chilia Nouă, fondată de Turci pe malul stâng al Dunării, urmează soarta celor 3 județe, răpite, iar Chilia Veche, Aquileea romană, rămâne cu delta Dunării, României.

Prin alipirea Basarabiei în 1918 la Patria noastră, ambele Chilii revin României, pentru ca după 22 de ani, într'un nou rapt, în Iunie 1940, să cadă din nou în mâini rusești. Azi, când scriu aceste rânduri (Iunie 1941) glorioasele armate germano-române, alungând pe bolșevici dincolo de Nistru, au liberat, pentru totdeauna, cetățile lui Ștefan-cel-Mare și Mihai I.

### CETATEA - ALBĂ

Numită la Romani Alba-Iulia, nu se poate preciza cine și când a întemeiat-o. E foarte probabil că poziția ei importantă la gura Nistrului să fi atras atenția poporului de marinari și comercianți feniceni; ceea ce se știe sigur e că în sec. al V-lea înainte de Christos Grecii, luând din mâinile Fenicienilor comerțul pe apă, înaintară dela Tomis (Constanța) la gura râului Tyras (Nistru) și ridicară aci un turn.

Prin fundarea Constantinopolului la anul 330 d. Chr. și înălțarea Imperiului Bizantin, Marea Neagră devine calea unui intens comerț pe apă, ceea ce dădu o mare splendoare orașelor de pe țărmul nordic al Mării Negre, între care și Cetatea-Albă.

Cronicarul Melidon spune că la înființarea Domniei lui Dragoș, la anul 1288, micile republici românești, între cari și republica Bârladului cu Cetatea-Albă, cum am văzut vorbind de Chilia, au fost confederate de el într'un singur stat, Moldova, în stăpânirea căruia intră și posesiunile lor de peste mare, cum și comerțul și marina lor. Astfel constituită Moldova, având o bază politică mai puternică și mai întinsă, veni în contact cu Genovezii, ceea ce avea ca urmare de a-și spori puterile maritime și comerciale și câștigă atâta însemnătate în Marea Neagră, încât se declară stăpână a acestei mări, după cum se poate vedea din titlul, ce-și luură Domnii Moldovei, de „stăpânitori ai Mării Negre“.

La 1400 Juca, Domnul Moldovei, întări Cetatea-Albă, care însă, după scurt timp, căzu în mâinile lui Mircea, Domnul Moldovei, sub Alexandru-cel-Bun, care îi adăogă un al doilea rând de ziduri. Aci, la Cetatea-Albă, în ziua de 26 August, acum 507 ani și după o lungă și glorioasă domnie, se stinse din viață bunul Voevod Alexandru-cel-Bun.

La venirea pe tronul Moldovei a lui Ștefan-cel-Mare, el își dădu seama că poarta deschisă a Moldovei, dinspre Dunăre și Nistru, trebuie închisă, ceea ce hotărăște pe Ștefan la 1465 să ia Chilia după care merge asupra Cetății-Albe, o cucerește și pune ca părcălabi pe Isaia și Bachtă. Prin stăpânirea Cetății-Albe, Moldova devine stăpână a Mării Negre. Marea importantă a Cetății-Albe reese și din documentele aflate în arhiva Veneției, în care Exarhul găsește declarația lui Ion Zamblac, unchiul lui Ștefan-cel-Mare, trimis ca ambasador la Dogele Veneției, la 8 Mai 1477. „Chilia și Cetatea-Albă, spune el, sunt tot ce poate fi mai important pentru Moldova, un zid de apărare pentru Ungaria și Polonia, o cheie pentru a redobândi dela păgâni Crimeea, două fortărețe de atâta însemnătate, încât nici nu e chip a o spune în câteva cuvinte, ci numai într'o relațiune separată, dacă va fi cerută de Veneția; și de vreme ce Turcii se pregătesc a apuca aceste cetăți, el, unchiul lui Ștefan, cere ajutor Veneției în contra Turcilor, la care Veneția se grăbește a răspunde cu căldură, că nu va înceta în interesul Moldovei, ca și cum ar fi pentru sine însăși“.

Prin căderea Cetății-Albe în August 1484, cucerită de Baiazid, se îngroapă viitorul maritim al Moldovei, zice Bălcescu, iar când, puțin mai târziu, Turcii cuceresc și Uzul sau Olbia, pun stavilă incursiunilor Moldovenilor pe Marea Neagră, și-și pregătesc o cale lesnicioasă pentru a năvăli asupra Moldovei.

De Chilia și Cetatea-Albă se leagă și bătălia din codrul Cosminului, și iată cum: în 1497, Albert, regele Poloniei, vrând să prindă pe Ștefan, trimise la el o ambasadă, cu asigurarea că Polonia vrea să meargă și să cucerească cele două cetăți, Chilia și Cetatea-Albă, din mâna Turcilor, și deci să treacă prin Moldova, iar Ștefan să pregătească cele necesare oștirii. Ștefan se bucură de acest plan, dar sftnicii lui, boierii și episcopii, îi arătară că la mijloc se ascunde un plan mișesc, care se dete la iveală, când Leșii intrară în țară. Ștefan văzând că cele comise nu se potrivesc cu cele promise, le eși înainte și-i bătu strașnic în Codrul Cosminului.

La 1750, Ion Vodă-cel-Cumplit, cu un slab ajutor de 600 cazaci, sub comanda unui vechi luptător Pocotilo, care se scoborâră pe 25 de Iunie la Cetatea-Albă,

neîntâmpinând rezistență din partea cetății, o prădară, ucizând în ea tot ce li s'a părut musulman; iar cu venirea la domnia Rusiei a lui Petru-cel-Mare, și prin hotărârea acestuia de a-și întinde domnia dela marea Baltică la marea Neagră, încep o serie de războaie între Ruși și Turci, din care Cetatea-Albă a avut mult de suferit; importanța ei politică și comercială reducându-se mereu prin ridicarea marelui port din apropiere, Odesa, refăcută pe urmele unui însemnat așezământ cu numele Hagi-Beg, impulsul pe care Impărăteasa Ecaterina a II-a l-a dat pentru ridicarea orașului și portului Odesa, a urmărit micșorarea importanței economice a Cetății-Albe, în vederea dezvoltării viitoare a comerțului Rusiei pe Marea Neagră.

### INCHEERE

Cu toate că nu se poate preciza care vor fi noule frontiere ale țării, în noua Europă, după acest război, ceea ce însă se poate prevedea este că situația Românilor de dincolo de Nistru se va rezolva conform cu interesele noastre naționale; și se mai poate prevedea încă un fapt îmbucurător, și anume că lichidarea regimului bolșevic va aduce liniște în Răsăritul Europei, pentru o lungă perioadă de timp. Aceasta va da răgaz muncitorului și vrednicului popor român ca, îndoindu-și pu-

terile să tripleze bogăția acestei provincii; și dacă ne referim la câteva date, dintr'o statistică din 1934, care ne dau pentru o seamă de produse ale Basarabiei, cifrele următoare anuale:

500.000 vagoane cereale
12.000 vagoane fructe
25.000 vagoane de vin
157 vagoane de icre negre
etc.
etc.

ne putem închipui ce bogăție reprezintă triplarea acestor cifre; iar Prutul și Nistrul, aceste minunate artere de transport, cari îmbrățișează întreaga provincie din Nord și până'n Sud, la Dunăre, puse și ele în stare de navigabilitate, prin mijloacele tehnice ale epocii, vor necesita transformarea și inzestrarea porturilor Chilia și Cetatea-Albă, pentru a face din ele mari centre de import și export, la înălțimea bogăției provinciei, și în proporția pe care o aveau când Moldova era „stăpâna Mării Negre”.

Nu este numai dorința unei inimi de marinar, ci poate fi o realitate, de a vedea Cetatea-Albă rivalizând, într'un viitor nu depărtat, cu Odesa.

**SACRIFICAȚI  
O ORĂ NUMAI  
PENTRU VIZITA-  
REA EXPOZIȚIEI**

**T  
O  
T  
E  
L  
E  
F  
O  
N  
-  
O**

**Calea VICTORIEI, 50  
TELEFON 319/47  
VIS A VIS DE  
TEATRUL NAȚIONAL**



**ȘI VEȚI VEDEA CUM PUTEȚI SĂ VĂ  
FACEȚI CĂMINUL MAI PLĂCUT - MAI  
CONFORTABIL - ȘI ACEASTA CU  
MAI PUȚINE CHELTUELI**

# Marea ca izvor de inspirație în poezia română

(II)

de Comandor N. CRISTESCU

În Iulie la Brusa; în August la Constantinopol; în Septembrie la Triest și Veneția, unde petrec toamna și o parte din iarnă. Mai apoi, agravându-se boala Eleni, se scobor în sud, în Sicilia, unde stau câteva luni. Cum boala se agravă din ce în ce, iau hotărârea să se întoarcă în țară. Elena însă moare sărmana, pe vapor în drumul spre Constantinopol (Mai 1847).

În 1849 îl găsim din nou pe Alexandri la Constantinopol, unde se dusesse să revadă mormântul logodnicei, iar în 1853 face o lungă călătorie în sudul Franței, Spania și Maroc.

Iată deci că Alexandri a călătorit mult și a văzut deseori marea. Ea l'a mișcat și l'a impresionat, cum se întâmplă pe vapor cu orice călător, care are puțină sensibilitate.

Coarcele sale poetice, atât de sensibile și gata să vibreze, au reacționat la trecerea peste ele a incantației produsă de mare și de tot ce se referă la ea și astfel, cred, se explică cum în opera poetică a lui Vasile Alexandri găsim 20 poezii cu un caracter definit marin. Este drept că în fiecare incantațiunea produsă de mare este amalgamată de alte sentimente, în special de cel erotic, fie pentru logodnica sa, Elena Negri, fie pentru vre-o Biondineta oarecare, când s'a consolată mai în urmă de pierderea suferită.

Cele 20 poezii cu caracter marin, ce le găsim în opera poetică a lui Vasile Alexandri, sunt repartizate chiar de poet astfel:

11 poezii, în gruparea intitulată de el „Lăcrămioare”<sup>1)</sup>.

Dacă ne oprim puțin asupra acestui număr, vedem că el reprezintă jumătate din numărul total al „Lăcrămioarelor” și era și natural să fie așa, când știm că acest volum reunește toate poeziile, toate lacrimile, pe cari poetul le-a vărsat, de bucurie sau de durere, dela data de când s'a îmbolnăvit logodnica sa (primăvara 1846) și până la desnodământul fatal (primăvara 1847). Ori, în tot acest interval de timp, poetul a avut un intim și continuu contact cu marea.

În toate aceste poezii, tot ce spune poetul despre mare nu reprezintă mai mult interes decât cel prezentat de rama unui tablou, sau de podoabele unei femei frumoase. Marea Adriatică, la Veneția sau Triest, sau Marea Mediterană, la Palermo, nu este altceva pentru poet decât decorul circumstanțial al nemărginitei sale iubiri pentru *Ninița*. Din nici una, din aceste poezii, nu izvorăște dragostea aceea pentru Mare, determinată de instinct, sau de o adâncă înțelegere a frumuseței ei.

Pentru exemplificare să reproducem două din cele mai bune:

## CANȚONETA NAPOLITANA.

*Când vântul se scoală  
Turbat de răscoală,  
A mărilor val,  
Pescarul s'oprește,  
Și cântă pe mal.  
Ca dânsul, de rele,  
De viscole grele  
Departa să fim.  
L'a mării talazuri.  
L'a vieții necazuri,  
Ca el să privim.  
Junia ne nvață  
Să trecem în viață  
Ca pasărea 'n sbor,  
Cu fruntea 'n lumină,  
Cu inima plină  
De dulce amor.  
Deci fie pe Mare,  
Furtună, turbare  
Și 'n viață amar,  
Noi, veseli pe maluri.  
Să râdem de valuri  
Ca bietul pescar!*

## BARCAROLA VENEȚIANA.

*Pe marea lină  
Care suspină  
Stelele toate plutesc ușor.  
Dece, drăguță,  
A mea steluță,  
Lipsești tu numai din horul lor?*

*Dintre canaluri  
Și de pe maluri  
Se'nalță un cântic melodios,  
De ce, Niniță,  
A ta guriță  
Nu se aude cântând voios?*

*Tainica noapte  
Cu blânde șoapte  
Te cheamă, dragă, s'o incununi.  
Gondola geme,  
Căci multă vreme  
N'au fost cu tine printre laguni,*

*Ah te coboară  
Vesel, ușoară,  
Dintr'al tău negru palat regesc  
Vin' de zâmbește,  
De strălucește  
Ca un luceafăr dumnezeesc.*

<sup>1)</sup> „Pescarul Bosforului” — „Așteptarea” — „Veneția” — „Barcarola Venețiană” — „O seară la Lido” — „Gondoleta” — „Canțoneta Napolitană” — „Adio” — „Pe mare” — „Ursita mea” și „La Veneția mult duioasă”.

Cu blânda-i față  
Plutind prin ceață,  
Luna din valuri se'nalță'n cer.  
Al vină, vină,  
Scumpă lumină,  
Să mângâi dulce pe gondolier.

Eu în gondolă  
Cu-o barcarolă  
Visul tău gingaș voiu îngâna.  
Și noaptea'ntreagă,  
Niniță dragă,  
Incet pe Mare te-oiu legăna!

În gruparea de poezii intitulată „Suvenire”, găsim două poezii scrise de Vasile Alexandri în 1849, cu ocazia revederii mormântului scump dela Constantinopol<sup>1)</sup>.

„Pe malul Mării” este poate cea mai frumoasă poezie cu subiect marin scrisă de poet. Cu toate că și în poezia aceasta Marea nu este decât un decor, o ramă, a sentimentului de reminiscență durere pentru pierderea suferită, totuși cum se întâmplă deseori și în pictură — rama este mai prețioasă, mai artistică, decât opera însăși (sentimentul de durere al poetului, în cazul de față).

Voi reproduce mai jos atât „Pe malul Mării”, cât și cealaltă poezie, „Bosforul”, intrucât amândouă sunt foarte frumoase pasteluri ale Bosforului de odinioară.

### PE MALUL MĂRII.

In ceasul trist de noapte, când apriga furtună  
Pe Marea tulburată, săltând din val în val,  
Se'nalță, se lățește și văjăie și tună,  
Sdrobindu-se de mal;

Atunci, când spaima crudă fiori suflă prin lume,  
Când tunetul se poartă vîind din loc în loc,  
Când Marea frământată s'acoperă de spume  
Și norii ca talazuri arunc spume de foc;

Imi place a sta singur pe-o stâncă dărămată,  
S'aud pe maluri vântul cu groază șuerând,  
Să văd pe'ntinsul negru furtuna'ntărâtă  
Și Cerul fulgerând.

Căci inima mea astfel de jale e muncită  
Și plânge cu durere la tine când gîndesc  
O, maică, inger dulce! o, maica mea iubită!  
Tu ce-ai sburat din brațe-mi în leagănul ceresc!

Pierdut în întineric sub cerul fără stele,  
Lipsit de-a ta ființă ce zace în mormânt,  
Eu văd nori, în valuri icoana vieții mele,  
Și gem cu-al nopții vânt!

Ah! mult amar e ceasul când dorul ce jălește,  
Cătând în vremi trecute un suvenir slăvit,  
Se'mpiedică în sboru-i și cade, se lovește  
De piatra mormântală a celor ce-am iubit!

Cu-a sale pânzi umflăte o mică luntrișoară  
Pe luciul viu al Mării, de vânt se îngâna  
Și sub un cer albastru, ca lebăda ușoară,  
Azi lin se legăna;

Dar vântul crunt de-dată, suflând cu vijelie,  
Schimbă a Mării față în muști îngrozitori  
Și-acum sărmana luntre pe 'ntinderea pustie  
Sdrobită se zărește la fulgeri trecători!

### BOSFORUL

Dormea în liniștea Bosforului fără valuri,  
Între-a Europii mandle și-a Asiei verzi maluri,  
Ca un balaur verde în lupte ostenit,  
Din zori și până 'n noapte pe umeri el purtase  
Corăbii cu trei poduri, nenumărate vase  
Spre-apus și răsărit.

Acum dismierdat însă de-a Ginilor suflare,  
Se legăna molatic cu o leneșă mișcare  
Și ca oglindă vie, sub cer se întindea,  
Iar luna zâmbitoare și tainică și lină,  
Vărsând pe-a sale unde dulci spume de lumină,  
Cu fața sa bălaie în el se oglindea.

Precum acele păsări, streine, călătoare,  
Ce se abat în șesuri la asfințit de soare,  
Strângând ale lor aripi căzute de lung sbor,  
Mulțime de corăbii cu pânze 'nvelite  
Stau, umbre uriase, fantezme neclintite  
Pe luciul Bosfor.

Era la ceasul tainic când Geniul de noapte  
Dela un mal la altul aduc duioase șoapte,  
Când Marea'ncet adoarme cu-o suspinare grea,  
Atunci când lumea-și pune fantastică sa haină,  
Când orice zefir trece purtând o dulce taină,  
Când orice undă poartă pe frunte-i câte-o stea.

Era la ora tristă când palida cadână,  
Cu lacrimi pe-a ei gene, cu fruntea pe-a sa mână,  
Privind în depărtare un sbor de elcovani,  
Ar urea pe luciul apei, ca păsările acele,  
Să fugă 'n sânul nopții, sburând spre Dardanel,  
Departate de tirani,

Nu se zăria atunce pe umeda câmpie  
Decât scânteii și fulgeri de flacă'argintie  
Ce, șerpuiind prin apă, pluteau și s'alungau,  
Sau delfin fără număr, care, sărind din mare  
Și'n spume luminoase mișcând a lor spinare,  
În valuri după stele pe rând se cufundau.

Acum de mult imanul din minaret cântase,  
De mult glasul-i puternic la rugăciuni chemase  
Copiii lui Mohamed în'naltele gîmii;  
Nu s'auzea în lume decât suspinuri mute  
Și-acele blânde glasuri de umbre nevăzute  
Ce vin de prin pustii.

Deodată'n întineric o barcă nezărită  
Trecu ca visul negru pe-o frunte adormită,  
Lăsând o urmă lungă pe-adâncul umed plaiu.  
Pe mal un cântec dulce se auzi de-odată;  
Iar barca cu grăbire spre cântec îndreptată  
Se afundă în umbra mărețului saraii.

În fine, în grupările de poezii intitulate „Mărgărită-rele” și „Varia”, găsim încă 7 poezii marine scrise de Vasile Alexandri<sup>1)</sup>. Nu voi reproduce nici una din ele,

<sup>1)</sup> „Mărgăritarele” — „Păsărica Mării” — „Floarea Oceanului” — „Yachtul” — „Pilotul” și „Gondola trece”. — „Varia” — „Marea Mediterană” și „Tânăra creolă”.

<sup>1)</sup> „Pe malul Mării” și „Bosfor”.

ci voi spune doar că și în aceste poezii marea este tot un decor al exteriorizării de diverse sentimente ; în special al dragostei nostalgice de țară, sentiment ce apare mai cu seamă pe mare ori de câte ori dispăre din vedere țărâmul scump al patriei.

În scopul ce mi-am propus, și anume acela de-a cerceta înrăurirea exercitată de mare în poezia noastră, am socotit că e mai atrăgător să-mi închipui că — împreună cu cititorii acestor rânduri — suntem niște pasionați colecționari, nu de poezii, ci de *picturi marine*, și că suntem dispuși să batem, spre a le vedea și noi, la ușa oricărei case, ori cărui edificiu poetic, unde am avea informația că se găsește așa ceva.

Cu această închipuire făcută, și cu cele spuse mai sus asupra lui Vasile Alexandri, putem să considerăm ca terminat popasul ce l-am făcut în locuința cu aspect de vilă surzătoare, veselă și caldă, cu care vom asemui opera poetică a bardului dela Mircești.

Este drept că cele mai multe poezii marine le-am găsit în niște încăperi cu decor și miros de doliu. Veselia însă a celorlalte încăperi, precum și faptul că marinele găsite sunt amintitoare a celor mai frumoase colțuri de pe pământ, cred că ne-a făcut să ne simțim destul de bine în acest popas.

Pornind mai departe în scopul urmărit, să ne apropiem acum sfioși în vârful picioarelor, și să batem încet, încet de tot, la poarta grea, masivă și impunătoare, a imensului parc, împădurit și sălbatec, în mijlocul căruia sălășluște ca în basme sobrul și mărețul castel, ce reprezintă opera poetică a lui *Mihai Eminescu*. Când ca pe-un covor pe mușchiul proaspăt și îmbătați de mirosul aromitor al teilor înfloriți, iată-ne ajunși la ușa de intrare, de-asupra căreia stă scris în rușinate litere de fer forjat : „Nu 'nvie morții, e'n zadar copile!“...

Aici misiunea noastră este mult mai grea decât a fost acolo de unde am plecat. Marinele ce căutam nu sunt aranjate pe saloane, iar acestea nu sunt etichetate. În căutarea lor ne vom înfiora la fiecare pas de frumusețea fără seamăn al altor piese și la fiecare pas vom fi tentați să renunțăm la ceea ce căutam, pentru a ne fixa privirea și admirația asupra altor peisajii, portrete, sau studii.

Dar iată, colo în fund, la dreapta, una din pânzele ce căutam, ce pare că egalează în frumusețe pe cele dinprejur. Să ne oprim asupra ei :

*Dintre sute de catarge  
Care lasă malurile,  
Câte oare le vor sparge  
Vânturile, valurile ?*

*Dintre paseri călătoare  
Ce străbat pământurile,  
Câte-o să le 'nece oare  
Valurile, vânturile ?*

*De-i goni fie norocul  
Fie idealurile,  
Te urmează în tot locul  
Vânturile, valurile !*

*Ne'nțeles rămâne gândul  
Ce-ți străbate cânturile :  
Sboară vecinic, îngânându-l  
Valurile, vânturile !*

(„Dintre sute de catarge“)

Piesa descoperită nu este întâmplătoare. Cine ne-a îndrumat, în scopul urmărit, spre neegalatul edificiu

poetic al lui Eminescu, nu ne-a înșelat. Ne-a îndrumat bine. Dacă vom cerceta cu atențiune, vom descoperi peste 40 de piese, care, dacă nu sunt în totul pur marine, în orice caz în fiecare din ele ne va înfiora emoția estetică ce ne-o provoacă sentimentul poetului, — exteriorizat cu o neîntrecută artă — pentru „marea ce-o cuprinde un cer înalt de stele plin“...

Vom avea impresia că rătăcim și noi împreună cu gândul său și cu astrul său atât de iubit. Luna, pe „mişcătoarea mărilor singurătate“.

Legătura dintre Eminescu și Mare, înrăurirea exercitată de Mare în poezia eminesciană, este impresionată.

Cred că asupra ei s'ar putea scrie foarte mult. Eu mă voi mărgini numai la câteva reflecțiuni asupra obsesiei, asupra constantului și adâncului sentiment pentru Mare, ce împodobește atât de minunat opera poetică a lui Mihai Eminescu.

Noțiunile de *balneism*, sau *nomadism*, prin cari am cutezat să-mi explic la Alexandri ușoarele sale producțiuni marine, îmi vine să cred că nu-și au rostul la Eminescu. Dacă luăm ca unitate de densitate apa — căci de ea este vorba — și dacă luăm cuvântul de densitate în sensul pe care i-l dă Fizica, voi cuteza să afirm că producțiunile lui Alexandri fac impresia de-a fi mult mai ușoare ca apa, deci capabile să plutească la suprafața ei ; acelea ale lui Eminescu însă, sunt mult mai grele, au densitatea mare a metalelor prețioase și se duc la fund, acolo unde Marea își ascunde comorile.

Ele nu tangentează Marea ușor, superficial și chiar pueril, ca la Vasile Alexandri ; ele nu par a fi rezultatul unor călătorii ocazionale pe Mare, sau a unor frumoase zile de repaos petrecute pe țărâmul Mării.

Fără voie, îmi vine în minte întrebarea : unde a văzut Eminescu Marea și a rătăcit singuratic pe țărâmul ei ? A văzut el melancolica Mare a Nordului, „goală și netedă până la limita cercului vizual, cea mai perfectă oglindă a cerului flamand, ce e pe rând elegiacă, sau dramatică ?“, sau a văzut tumultoasa, nestatornică și haina Mare a noastră, Marea Neagră ?

Iată o întrebare la care nu știu cine ar putea să răspundă. Inclîn să cred că Marea Nordului a fost aceea pe care a văzut-o, cu ocazia studiilor făcute la Iena și Berlin.

Oricare ar fi fost Marea văzută de Eminescu, simțirea și concepțiunea sa despre ea nu diferă de aceea a romanticilor francezi, Chateaubriand, Victor Hugo, sau Baudelaire. Ca și aceștia, el o vede „tumultoasă“, cu vieți omenești îngropate sub tălăzuirea ei, posomorâtă și indiferentă“.

Dar, să ne reamintim versurile din Scrisoarea I-a :

„Și când propria ta vieață singur n'o ști pe de rost,  
„O să-și bată alții capul s'o priceapă cum a fost ?“

(*Va urma*)

## **Chiar azi**

cereți splendidul CALENDAR  
al

LIGII NAVALE ROMÂNE  
pe

**1 9 4 2**

# Ocuparea Islandei de către forțele americane

de Comandor TĂNASE IOAN

O telegramă din New-York, cu data din 7 Iulie a. c. vestește: „Islanda a fost ocupată de trupe navale americane“.

Această veste de însemnătate covârșitoare a pierdut din greutate în ochii publicului românesc al cărui suflet era plin de bucuria ocupării întregii Bucovine. Pentru a se vedea mai ușor însemnătatea acestui fapt pentru actualul război este bine să ne amintim puțin de războiul mondial din 1914—1918. Atunci Germania înconjurată pe uscat de țări protivnice, pe mare este închisă — blocată — de către Anglia în marea Nordului. Din cauza submarinelor, armei torpiloare și minelor și chiar a flotei germane, Anglia a fost nevoită să părăsească blocarea apropiată a porturilor germane din marea Nordului și marea Baltică și a găsit că din punct de vedere strategic este mai bine și mai folositor pentru flota ei să închidă Germania printr-o blocadă depărtată. Canalul Mănecei a fost închis, iar în partea de miazănoapte a mării Nordului a înfăptuit o linie de blocadă ce se întindea dela coasta Norvegiei și până la insulele Shetland, insulele Orknei și Scoția. În tot timpul războiului flota engleză afară de rari excepții nu s'a coborât mai la miazăzi de paralelul lui Firth of Forth. Singurele legături ale Germaniei cu marea cea largă se îndeplineau prin apele teritoriale norvegiene, legături cari puteau fi ușor controlate și tăiate de flota engleză, precum și prin marea Baltică prin mijlocirea statelor scandinavice.

În tot timpul celor 4 ani de război Germania nu a încercat de fel să sfărâme această blocadă și s'a lăsat să fie înfometată, iar la încheerea păcii a fost silită să predea o parte din navele ei învingătorilor, cea mai mare parte din flotă Angliei; și ca lovitură să fie și mai crudă a trebuit ca echipajele germane să ducă singure navele lor în baza engleză dela Scapa Flow. Este adevărat că marinarii germani nu au putut să rabde această înjosire și la fel ca arabul din poezia *El Zorab* și-au dat la fund navele cari le era mai dragi ca ochii din cap și de bună seamă că și ei au spus englezului: „acum dă-mă la câini dacă vrei“. Germania a pierdut războiul, a pierdut fără luptă flota la a cărei făurire și-au pus toate dorurile, toate puterile, toată nădejdea și la care ținea. După terminarea războiului toți scriitorii marini germani au spus răspicat sus și tare că poporul german a pierdut războiul pentru că *nu au înțeles marea și nu au știut să ducă un război maritim*. Poporul german a pierdut o flotă dar a învățat cum să facă războiul pe mare. Războiul de acum l-a prins cu o marină neînchipuit mai mică decât ceea pe care o avea în 1914. Anglia, care în 1914—1918 câștigase războiul prin blocadă, a căutat să taie și singura țevă de respirație — apele teritoriale norvegiene. (Cazul Altmarek și minarea apelor teritoriale norvegiene). Germania la rândul său în frământarea și nedumerirea asupra pricinii pierderii războiului mondial, a ajuns la învățătura, scump plătită de altfel în războiul mondial, că războiul pe mare nu este decât lupta pentru căile de comunicație pe apă și anume libertatea pentru ale tale și tăierea pe cele ale dușmanului; că pentru a duce cu sorți de izbândă un război pe mare pe lângă mijloace este nevoie și de pozițiuni strategice maritime de unde aceste mijloace să poată lucra mai cu folos în scopul de mai sus; că armata, politica, marina și aviația trebuie să lucreze mână în mână în vederea atingerii țelului suprem, victoria; că toate energiile fizice, intelectuale și sufletești ale întregului popor trebuie îndreptate pe același drum spre izbândă desăvârșită în lupta începută.

La începerea războiului de acum, forțele navale germane față de cele engleze erau foarte mici, deaceia Germania nu-i rămânea decât să lupte numai cu mijloace pe care le avea și putea să le aibă la îndemână în timpul cel mai scurt cu putință.

Lipsa de nave de linie, a căror construcție ține între 3 și 4 ani, a încercat să o împlinească prin aviație și în deosebi prin

aviația în picaj (Stukas) iar ca mijloace maritime a căutat să folosească pe acelea a căror făurire în serie poate să fie mai repede la îndemână ca: submarine, șalupe torpiloare, mine, distrugătoare, fără să lase la o parte și făurirea de nave de linie și nave mari de suprafață. Cum învățătura războiului i-a arătat trebuința de a stăpâni pe timpul războiului pozițiuni strategice a pus armata ca împreună cu flota și politica să-i cucerească pozițiunile: Danemarca (prin mijloacele politice), Norvegia și coastele mării Mănecei și ale Atlanticului francez prin mijloace militare. Plăpândeile mijloace de luptă navale aveau nevoie de puncte de sprijin bune pentru a putea înfrunta uriașii navali englezi.

În timpul iernii 1939—1940 prin întreprinderi zi de zi făcute cu aviația a ajuns la încheeri cari l-au dat curajul să înfrunte cu mica ei flotă pe stăpâna mărilor. În primăvara 1940 începe campania din Norvegia sub ochii înmărmuriți ai întregii omeniri de atâta îndrăzneală. După circa 2 luni dela începutul acestei campanii, d. Churchill este nevoit să declare în auzul întregii lumi că au fost nevoiți să retragă forțele din Norvegia pentru că nu puteau fi aprovizionate cu ce le trebuia. Deci stăpâna mărilor nu mai era în stare să stăpânească liniile de comunicații pe mare cu Norvegia. Plăpândeile mijloace de luptă navale germane făcuseră ca stăpâna mărilor să rămână la o depărtare bună de coastele norvegiene. Ea nu îndrăznise să trimeată în strămtoria Skagerak și Kattegatt, pe unde roiau vapoarele cu întăriri și aprovizionări pentru armata germană din Norvegia, decât câteva submarine nehotărâte. Atât navele de linie cât și cruciștoarele grele și ușoare engleze au găsit că este mai sănătos pentru ele să lase libertatea pentru Germanii de a folosi aceste linii de comunicații maritime de care atârna izbânda luptelor din Norvegia.

Prin ocuparea coastei norvegiene flota engleză a fost nevoită să-și mute linia de blocadă dintre Norvegia și Shetland între Shetland, Islanda, Grönlanda. Distanța aceasta din urmă este mult mai mare decât prima. Numărul de nave din care era alcătuită flota engleză în anul 1940 era mult mai mic decât navele ce avea în 1914—1918. Acest număr de nave micșorat trebuia să păzească întinderi de mare, cu mult mai mari decât în timpul războiului mondial. Deaceia și cruciștoarele cuirasate „Deutschland“, „von Spee“, și „Amiral Scheer“, cruciștoarele auxiliare precum și nave comerciale germane au putut să treacă ușor în și dinspre Atlantic în marea Nordului.

Din apele norvegiene și până la apele libere ale oceanului Atlantic, drumul este mult mai scurt decât din porturile și de pe coasta germană. Submarinele și avioanele germane pot să ajungă mai repede liniile de comunicații engleze din oceanul Atlantic și să țină mai ușor sub ochi mișcările flotei și ale navelor de comerț engleze. Pentru forțele germane oboseala pentru același rezultat este mai mică.

În Mai 1940 armata germană începe ofensiva pe frontul din apus. Unul din țelurile, dacă nu cel mai însemnat, ale acestei ofensive a fost de a dobândi în mâna germană coastele Olandei, Belgiei, coasta franceză a canalului Mănecei și coasta franceză a Atlanticului.

Acum Germania are puncte de sprijin de unde plăpândeile sale mijloace navale, distrugătoarele, submarinele, vedetele-torpiloare, puitoarele de mine, precum și aviația pot să ducă cu mult folos lupta contra liniilor de comunicații engleze. Ele pot să pătrundă și mai adânc în oceanul Atlantic, silind forțele de apărare engleze să se răspândească pe întinderi tot mai mari. Canalul Mănecei care în războiul mondial din 1914 a fost în deplina stăpânire a Angliei și a fost aproape cu neputință de atins de submarinele și torpiloarele germane, acum cade aproape cu totul în mâna germană. Navigația engleză abia se prelinge pe sub umbrela malului englez. Pe coasta engleză încep să cadă obuze trase de

tunuri de uscat străine. Aviația germană își apropie terenurile de lucru într'atât de insula britanică încât Anglia se simte nevoită să părăsească porturile mari și încăpătoare înzestrate cu uriașe docuri și instalații, de pe coasta de răsărit și să folosească porturi mai mici și mai puțin înzestrate pentru descărcarea vapoarelor ce sosesc de peste mări.

Punctele de sprijin de pe coasta franceză a canalului Mănecei face cu puțință folosirea cu mai mult câștig a vedetelor rapide contra navelor de război și comerț engleze atât prin atacul cu torpile cât și prin împrăștierea minelor în drumul lor și la intrările în porturile engleze de pe coasta de miazăzi, coasta de miazăzi-apus și cea de miazăzi-răsărit.

Stăpânirea portului Brest și a porturilor de pe coasta golfului Biscaia scoate submarinele și navele mării Nordului și a trecerii Shetland — Faroer — Islanda — Grönlanda, scurtându-le cu mai bine de 500 mile marine — peste 900 km. — drumul până la căile oceanice engleze. Din porturile Atlanticului francez submarinele germane pot să pătrundă 500 de mile mai adânc în liniile de comunicație maritimă ale Angliei.

Portul Brest devine un minunat punct de plecare pentru navele de suprafață germane mai mari pentru iureșul contra convoaielor engleze.

Bateriile de pe coasta olandeză, belgiană și franceză dau puțința să se asigure trecerea navelor germane dinspre Germania spre Atlantic.

După ce organizează punctele de sprijin de pe coasta norvegiană, coasta canalului Mănecei și coasta golfului Biscaia. Germania începe lupta Atlanticului. Această luptă este dusă cu toate mijloacele atât în larg contra convoaielor cât și asupra capetelor de linii de comunicații adică asupra porturilor engleze și căilor de comunicații dela porturi spre interiorul insulei engleze. Mijloacele de luptă pe care le are sunt folosite acolo unde pot să lucreze mai bine și mai cu folos. Astfel contra liniilor de comunicații în largul oceanului Atlantic și pe celelalte oceane folosește nave de suprafață grele, mai cu deosebire cruciștoarele cuirasate *Deutschland*, navele de linie *Scharnhorst* și *Gneisenau* și cruciștoarele auxiliare, Cruciștoarele grele și cruciștoarele auxiliare neliniștesc drumurile maritime din Atlanticul de miazăzi; cruciștoarele grele pe cele de lângă coastele Americii de miazăzi; cruciștoarele auxiliare pe cele de lângă coastele Africii, din Atlanticul de miazăzi și din alte oceane. Navele de linie dau iureș în Atlanticul de miazănoapte și cel de mijloc. Aceste atacuri făcute pe toate mările, turbură pentru o bună vreme navigația în regiunile unde se dau, mai ales acele date pe mările îndepărtate de Atlanticul de miazănoapte. Anglia este nevoită sau să lase neapărate acele drumuri sau să-și răspândească mult forțele sale în cazul că vrea să le apere.

În jurul Angliei roiesc avioanele cari au sarcina de a ține sub ochi toată mișcarea din insulă, din porturile și din jurul ei și de a ciocăni zi de zi căile de comunicație din jurul Angliei: capetele marilor artere maritime, porturile, precum și industriile navale și de război. Aviația pentru sboruri lungi supraveghează Atlanticul în depărtare de 600—700 km. de insula Engleză și de Gibraltar.

Submarinele ajin calea convoaielor departe în inima oceanului atât în partea lui de miazănoapte cât și în mijlocul și în partea de miazăzi din dreptul coastelor Africii.

Distruțătoarele și vedetele rapide roiesc în canalul Mănecei și în apele din părțile de miazăzi-apus și miazăzi-răsărit mușcând mereu din tonajul de război și mai cu seamă de comerț folosit de către Anglia.

Mina presărată prin toate mijloacele cu puțință, nave de suprafață mici, distruțătoare, vedete rapide, hidroavioane, amenință în fiecare clipă navigația engleză, îi pricinuieste pierderi simțitoare și ține marina engleză într'o muncă încordată pentru căutarea și curățirea lor neîntreruptă, foarte istovitoare atât pentru navele însărcinate cu acest lucru și pentru personalul care trebuie să cerceteze zi de zi drumurile maritime de intrare și pe cele din jurul insulei engleze.

Conducătorii englezi încep să se vaite. Din gura primului ministru englez aflăm către sfârșitul lui Martie 1941:

„Marea bătălie din Atlantic se desfășoară în întreaga ei amploare“.

„Nu numai submarine, dar și cruciștoare germane s'au aventurat în Atlantic până aproape de coasta americană și au scufundat câteva din vasele noastre care navigau izolate și nu în convoiuri. Ele au scufundat vase până la 42 longitudine vestică.

„O luptă fără cruțare se dă în prezent în jurul coastelor noastre pentru trimerile de muniții și alimente să nu poată ajunge până la noi, căci fără de ele nu vom putea menține eforturile noastre nici aici și nici în orientul apropiat unde teatrul de război nu trebuie descomplectat.

„In momentul de față pierderile noastre au sporit și noi facem uz de toate mijloacele de care dispunem pentru a corespunde acestei încercări mortale“.

America tovarășa de luptă, vede că ajutorul dat Angliei prin legea de neutralitate adică prin faimoasa „cash and carry“ nu mai este de ajuns. Căci legea neutralității americane dacă după formă ar fi putut fi privită ca ceva drept, de fapt putea fi caracterizată cu fraza strămoșilor noștri „non omnia quod licet honestum est“. America știa foarte bine că numai Anglia, care avea stăpânirea mărilor și avea la îndemână peste ocean mari sume de bani gata la data votării legii neutralității și puțința de împrumut mai târziu, putea trage foloase din această lege pe când Germania cu navigația peste ocean tăiată, fără capital, trebuia să se mulțumească cu această formulă și să primească cu simțământul omului înșelat și de oameni și de vitregia soartei această lege iankee. Ea duce mai departe lupta contra drumurilor pe apă ale Angliei. În această luptă intră în joc și nave de linie germane. Comunicatul Înaltului Comandament German din ziua de 22 Martie 1941 vestește:

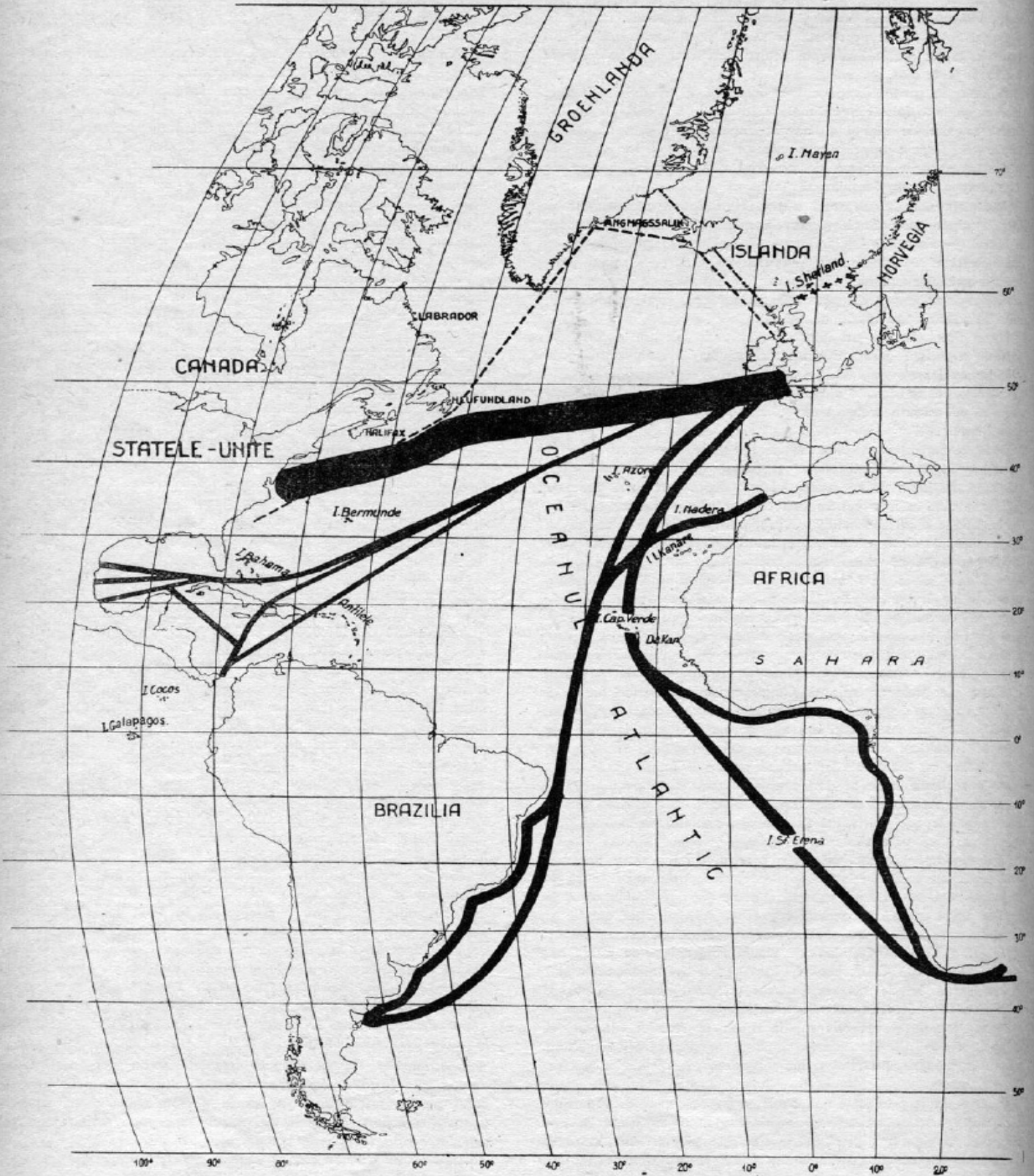
Amiralul Luetjens șeful unei formațiuni navale grele semnalează ca rezultatul al unei acțiuni mai îndelungate în Atlanticul de Nord, distrugerea a 22 cargoboaturi inamice înarmate cu o deplasare totală de 116.000 tone. Vasele de linie germane au salvat și luat pe bord 800 de supraviețuitori.

În apropiere de coasta occidentală a Africii un convoi supra încărcat și foarte bine păzit care era destinat Angliei a fost atacat de submarine germane. După ce au urmărit timp de mai multe zile mersul convoiului submarinele noastre au isbutit prin atacuri repetate să scufunde 11 vapoare cu o deplasare totală de 77.000 tone.

Aviația noastră a pricinuit și pe ziua de ieri pagube considerabile navigației inamice. Au fost distruse vreo 31.000 tone de vapoare inamice iar altele 6000 au fost grav avariate. Astfel în cursul după amiezii, avioane germane au atacat cu mare succes la nord de Creta un convoi bine păzit. Fiind lovit în plin de 2 bombe, un vapor cisternă de model recent, a luat foc și poate fi considerat pierdut. Un alt vapor de 8000 tone a fost lovit drept în mijloc de o bombă și s'a rupt în două. Un al treilea vapor de comerț de 6000 tone a fost incendiat. Un contratorpilor englez a fost lovit la prora de o bombă pe când naviga în largul insulei Malta. În apele din jurul Angliei avioane de luptă au scufundat în canalul Bristol la sud-est de Pembroke un vas de comerț de 4000 tone și un vas cisternă tot de 4000 tone. Un alt vapor de comerț de 3000 tone a fost lovit în plin și scufundat la sud-est de Aldeburgh.

Telegramele germane asupra iureșului dat de forțele comandate de amiralul Luetjens lămuresc: „Vase de luptă germane au executat pentru prima dată în istoria războiului naval în formație grupată o acțiune în apele Atlanticului începând astfel atacul direct împotriva liniilor de comunicație ale inamicului.

Comunicatul german din 22 Martie 1941 prin cuprinsul lui poate să ne dea o icoană credincioasă și limpede asupra luptei dusă contra legăturilor pe apă ale Angliei de către toate mijloacele aeronavale germane. El cuprinde întreprinderi ale aproape tuturor mijloacelor de luptă germane și lămurește foarte bine partea stra-

**DRUMURILE COMERTULUI MARITIM ÎN ATLANTIC.****LEGENDĂ**

- +++++ Linia de blocadă Engleză din anii 1914-1918
- " " " " " 1941.
- Drumul convoaelor
- Drumurile comerciale maritime.



tegică. În celelalte comunicate sunt cuprinse întreprinderi numai la o parte din mijloacele de luptă germane.

Tonajul englez este măcinat zi de zi. Mijlocia pierderilor de tonaj este cuprinsă între 20 și 30 mii tone pe zi, ceea ce înseamnă 7,3—11 milioane tone pe an. Cifre cu mult mai mari decât pot să construiască industriile de construcții navale engleză și americană împreună. Restul industriei de construcții navale se află aproape numai în țări prietene sau ocupate de Germania. În anul 1939 Anglia avea circa 18 milioane tone vapoare și corăbii, Canada, Australia, Noua Zeelandă și celelalte Dominionae la un loc aveau circa 3 milioane tone de vapoare și corăbii.

Mijloacele pentru apărarea convoaielor și mai cu deosebire distrugătoarele încep să lipsească Angliei. Ea este nevoită să amane teze pe 99 ani insule și baze aeronavale din jurul coastelor americane. America cu o piatră lovește două vrăbii. Întâi își asigură puncte strategice aeronavale pentru apărarea îndepărtată a coastelor sale și mai cu deosebire a legăturii sale de viață și de moarte între cele două oceane, canalul Panama; al doilea și-a asigurat un drept de ipotecă pentru ca să poată ridica drepturi de moștenire dacă s'ar întâmpla că imperiul britanic să ajungă în urma acestui război astfel că va trebui moștenit de cineva. Mai ales că această prevedere merge foarte bine mână 'n mână cu dorința Statelor Unite ale Americii de Nord de a stăpâni lumea, dorință arătată în conferința dela Washington din 1920 de a avea o flotă tot atât de mare ca și Marea Britanie. Pentru a împlini această dorință Anglia a fost nevoită să-și micșoreze flota ei proprie.

Ajutorul american plătit așa de scump de către Anglia se măcină cam repede. Tonajul scade mereu. Putința de transport spre Anglia se micșorează. Mijloacele bănești încep și ele să se împuțineze. Ajutorul american trebuie mărit. Faptul că toată America lucrează pentru Anglia nu este deajuns. Aceasta este o afacere comercială. Ajutorul trebuie dat atât pe cale militară cât și financiară și navală. Legea neutralității este schimbată. Formula „cash and carry”, trebuie înlocuită. De formă este schimbată în folosul Angliei, în fapt ea cade tot mai mult în folosul Americii. În loc de plata cu bani gheață a materialului de război a-pare împrumutul în natură așa fel că la sfârșitul războiului Angliei să dea înapoi Americii material în natură. Această înseamnă: „Ieu te ajut dar după războiu, tu Anglie vei munci pentru mine cel puțin o viață de om”. Este dela sine înțeles că în felul acesta America va lua asupra ei conducerea și deci și câștigul cel mare al comerțului englez de peste mări. În dorința de stăpânire a lumii America a făcut încă un pas mare. Și-a arvunit ca slugă pe cel mai mare imperiu al lumii și în același timp l-a înlăturat dintre concurenți. Dar materialele împrumutate trebuie să ajungă în Anglia pentru a o lega și mai bine. Altmintrelea s'ar putea întâmpla ca la sfârșitul războiului Anglia să ceară ca materialul trimis în fundul oceanului de către luptătorii aeronavali germani să fie socotit ca profit și pierdere în socoteala Americii. Deci trebuiesc găsite alte forme de a lua parte mai mare la război căutându-se a se ascunde adevărul prin vorbe mari. Astfel se scoate din senin la iveală amenințarea continentului american. Pentru apărarea lui se hotărăște ocuparea Grönlandei, de către forțele aeronavale americane. Pe coasta Grönlandei se fac baze aeronavale americane. Deci de aci înainte legătura între porturile Americii — în ele cuprinzându-se și cele ale Canadei — și coasta Grönlandei, trebuie socotită ca drum maritim american și deci dreptul și datoria pentru forțele aeronavale americane de a începe apărarea lui. Contra cui? Natural contra atacatorului, care acum se întâmplă să fie german. Apoi în felul acesta se poate să se și ascundă poporului american neputința forțelor aeronavale engleze de a preîntâmpina măcinarea zi de zi a tonajului trimis încărcat cu mărfuri de război americane spre Anglia. Drumul drept America-Anglia, nu mai poate fi ținut, el trebuie abătut mai spre coastă. Anglo-Saxonii învață să „prejuiască” învățăturile lui Nastratin Hoge, că uneori drumul ocolit deși mai lung, deși printre ghetari, poate să fie mai sănătos. Din lupta pentru Norvegia englezii au învățat pe pielea lor că aviația, ce are câmpuri de lucru

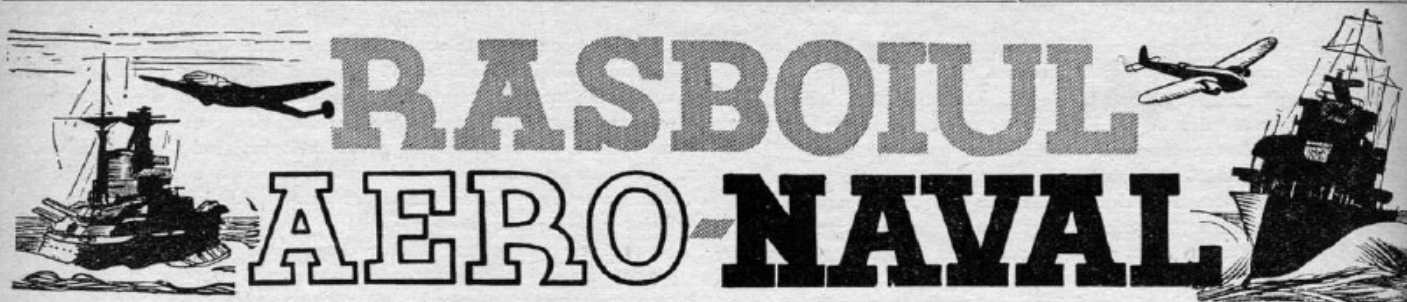
pe uscat, poate să înlocuiască foarte bine flota pe o distanță de aproape 200 km, dela coastă. Și apoi pozițiunea strategică a drumului abătut dealungul coastelor canadiene și ale Grönlandei este mult mai în folosul anglo-american decât în cel german. Dacă convoaiele au de făcut un drum mult mai lung pentru a ajunge în Anglia în schimb și blestematele nave de suprafață grele germane vor avea și ele un drum destul de lung din Norvegia, Brest sau Biscaia până să ajungă drumurile bătute de convoaie. Și apoi ele vor putea fi ușor descoperite și ținute sub ochiul aviației. La fel și submarinele. Americanii pot acum foarte bine cere ca „profitul și pierderile” să fie trecute în socoteala engleză. Flota engleză are acum spații mai mici de apărare; trebuie să fie în stare să-și apere convoaiele așa fel ca pierderile să se micșoreze pe cât este cu putință.

Pentru înlocuirea unei părți a tonajului pierdut se găsi o formă de a se călca peste dreptul internațional. Sub acuza de a ține loc în porturi — la fel cu supărarea lupului pe mielul din vale care-i turbura apa — pune stăpânire pe navele neutrilor și cele ale Axei aflate în porturile americane.

În același timp s'a făcut încă un pas în luarea în primire a moștenirii engleze. Navele sechestrate sunt puse să facă drumuri spre America de Sud, pentru ca Englezii să și le poată retrage pe ale lor de pe aceste drumuri pentru a le folosi în transporturile America-Anglia. John Bull aflat la ananghie cu toată dorința de a-și păstra liniile acestea pentru timpul de după război, a trebuit să lase locul unchiului Sam.

După campania din Grecia și Creta pierderile engleze atât în nave de comerț dar mai cu deosebire în nave de război sunt așa de simțitoare că lipsa lor se resimte și mai mult. Măcinarea de tonaj din Atlantic și din jurul insulei engleze nu scade ci pare, că vrea să crească. Anglia pare că nu este în stare să facă față nici acestei noi situații deci ajutorul trebuie împins mai departe. Mai ales că se poate face încă un pas atât în pregătirea de luare în primire a moștenirii engleze dar mai cu seamă în dobândirea unei poziții strategice de unde să se poată încuia flota eventualului învingător să iasă din marea Nordului întru apărarea drumurilor comerțului maritim mondial. America știa mai dinainte și a văzut chiar în timpul războiului de acum că înainte de începerea oricărei acțiuni militare este nevoie de o pregătire politică pentru a ocupa pozițiunile strategice cele mai bune. Lupta de strategie maritimă poate să înceapă și poate fi dusă pe calea pacinică sau aparent pacinică cu mult înainte de a începe să bată tunul sau să cadă bomba. Un război maritim are nevoie de pozițiuni strategice de unde forțele aeronavale să poată lucra cu folos. Contra Europei pot fi folosite pozițiuni strategice în apropierea Europei și toate acele pozițiuni strategice de unde se pot tăia toate drumurile comerciale oceanice ale Europei. Apoi această Europă care în urma sguduirilor ce a suferit a început să se deștepte. Ea este cuprinsă tot mai tare de vântul naționalismului. Înșelată cu făgăduțeli de ajutoare cari s'au dovedit a fi numai o cursă cămătărească întinsă în scopul de a i se lega tot mai mult brațele muncitoare în așa fel ca produsul muncii lor să fie înghițit de lacomul vițel de aur, începe să se unească pentru a putea lupta mai cu folos contra lui. La se mai folosește atunci uriașa îngrămădire de aur la care se lucrează cu sârguință începând cu mult înainte de începerea războiului mondial din 1914. Cele două războaie, cel din 1914 și cel de acum au făcut ca aproape tot aurul lumii să se strângă în America. Mare parte din el ca plată pentru cumpărături de materiale trebuincioase pentru ducerea războiului, altă parte pentru a fi pus în siguranță. Prin înghețarea conturilor diferitelor state America pune mâna și pe acest din urmă aur. Așa că dacă metoda financiară și economică care începe să fie îmbrățișată tot mai mult de săracele state muncitoare europene ar fi îmbrățișată și de celelalte state ale lumii cari mai toate sunt sărace și sunt inclinate să înlocuiască aurul cu puțința muncii brațelor fiilor lor, atunci toată strădania de a strânge aurul a fost în van.

(Sfârșitul în numărul viitor)



# RĂZBOIUL AERO-NAVAL

1 OCTOMBRIE DE LA UN NUMĂR LA ALTUL 30 NOEMBRIE

Pentru a nu deveni banali, prin repetare, în cronică de față ne vom restrânge numai la faptele de seamă.

Aviația a continuat deoparte și de alta distrugătoarea activitate, cu toată vremea rea, aruncând bombe în Anglia, în Germania, în Italia, asupra Maltei, — dar mai ales în crâncenele lupte din Libia și în U. R. S. S.

Submarinele la fel, în grupuri și agățându-se zile întreg ide câte un convoi, au scufundat uneori întreg convoiul.

Cea mai răsunătoare acțiune a fost scufundarea mării nave portavione ARK ROYAL în Mediterana și avarierea cuirasatului MALAYA, la 14 Noembrie.

Tonajul total al navelor scufundate se ridică la 14 milioane!

Lupte navale propriu zis n'au fost. Dacă s'ar considera o debarcare ca o acțiune navală, apoi e de semnalat încercarea din cursul nopții de 23-24 Noembrie a englezilor, de a debarca, în masă, pe coasta franceză dar au fost respinși cu mari pierderi.

## AFRICA

Vulcanul încercuit dela Tobruk a început la 19.XI să erupă: englezii au pornit la o ofensivă viguroasă, bine pregătită, pe tot frontul din Marmarica. După ce au rezistat atacurilor, trupele germano-italiene au trecut la contraatac. Toate încercările englezilor de a ieși din Tobruk au dat greș.

Luptele înverșunate au durat până la încheierea cronice, englezii fiind respinși, cu toate forțele zeelandeze și australiene aduse. Aliații au făcut numeroși prizonieri. Pentru englezi, nereușita trâmbișatei ofensive însemnează un mare eșec.

## DIPLOMATICE

La nota engleză adresată Finlandei, prin care i se cerea să înceteze lupta, aceasta a răspuns demn, arătând amenințarea permanentă a sovietelor, cu toată pacea încheiată anul trecut și deci hotărîrea de a lupta până la capăt, spre a-și asigura viitorul.

★

Nota de protest a Japoniei, adresată guvernului Indiilor Olandeze, prin care se considera transporturile de materii prime pentru Uniunea Sovietelor ca un act de neprietenie, a fost respinsă, Indiile Olandeze păstrându-și și în viitor libertatea de acțiune.

★

Tensiunea dintre Japonia și America în creștere. Statele Unite a decretat înarmarea vaselor de comerț la 17 Octombrie.

S'a început întărirea bazelor navale dela Midway, Alaska, Kodiak și Dutch din Pacific.

La 26 Octombrie s'a ridicat interdicția vaselor americane de a pătrunde în zonele de război.

La 30 Octombrie președintele Roosevelt a rostit un discurs incendiar, acuzând Germania de veleități de a cuceri America de Sud. În privința distrugătoarelor americane torpilate de submarine germane, s'a dovedit că acestea au fost cele atacate.

Relațiile din ce în ce mai încordate, cu toate zilnicele



Un cuirasat englez lovit în plin de bombe aeriene.

convorbiri la Washington. Rezultatul e știut: războiul a început și în Pacific.

La 3 Noembrie Statele-Unite au trimis un ultimatum Finlandei, să înceteze lupta. Finlanda a respins ultimatumul.

La 7 Noembrie Statele-Unite cere dela soviete baze

navale în Siberia, iar la 20 s'a cerut revizuirea relațiilor cu Franța.

La 24.XI, trupe americane au ocupat Guiana olandeză, sub pretextul de a păzi minele de bauxită.

La 30 Noembrie, Anglia a trimis Finlandei, Ungariei și României un ultimatum, cerându-le a retrage trupele cari luptă contra bolșevismului, — contrar se consideră în stare de război. Atât Finlanda cât și România au răspuns demn arătând primejdia de veacuri și ultimele acte agresive ale Moscovei, care îndrituește dreptul nostru de a lupta pentru a ne asigura existența și liniștea în viitor.

### FRONTUL DIN RĂSARIT

1.X. Operațiunile pe Nipru se desfășoară cu succes. Trupele finlandeze au ocupat Petroskoje.

Cuirasatul „Revoluția din Octomvrie” a mai suferit un atac aerian.

Trupele române câștigă teren la Odessa. Șase vapoare rusești s'au refugiat în Turcia.

2-3.X. Operațiunile continuă cu succes. Aviația a bombardat Moscova, Leningrad, stabilimentele Kirov. O nouă mare ofensivă s'a deslănțuit.

4.X. Operațiuni de mare amploare sunt în curs. Aviația germană a scufundat în M. Neagră vapoare cari transportau trupe. Porturile Orienbaum și Kronstadt din nou bombardate. O încercare de debarcare sovietică în golful Finlandei a fost zădărnicită.

5 X. Operațiunile continuă cu succes. În Ucraina de Sud au fost făcuți 12.000 prizonieri și s'au capturat 34 care blindate, 179 tunuri și 472 mitraliere, distrugând 84 avioane.

6 X. Ofensiva continuă cu succes. Alte încercări de debarcare în golful Finlandei au fost respinse cu mari pierderi.

7 X. Ofensiva continuă. Portul Rostov violent bombardat de aviația germană.

8 X. Ofensiva pe sfârșite: în sectorul Wiasma mai multe corpuri de armată sovietice sunt încercuite. Armatele germane dinspre Dniepropetrovsk, după ce au cucerit Melitopol, s'au unit cu cele române dinspre Sud, atingând Berdiansk și Mariopol la Marea de Azov. Mai multe divizii sovietice sunt în curs de nimicire.

9 X. La Sud trupele aliate înaintează spre Rostov. La centru uriașele forțe ale lui Timocenko au fost complet încercuite în sectorul Briansk și Wiasma.

11 X. În regiunea Mării de Azov, nimicirea trupelor încercuite s'a sfârșit. Armata germană a generalilor Manstein și Kleist, împreună cu cea română a generalului P. Dumitrescu a bătut și nimicir armata 9-a și 18-a bolșevică, făcând 64.325 prizonieri și capturând 126 care de luptă, 519 tunuri și numeros material.

În celelalte regiuni nimicirea continuă. În fața Odesei au fost scufundate mai multe vase sovietice.

12 X. Dela Marea de Azov până la platoul Valdai, pe un front de 1.200 km., trupele aliate sunt în plină înaintare către Est. Numărul prizonierilor s'a ridicat la 200.000.

13 X. Operațiunile continuă conform prevederilor. Nemicirea forțelor încercuite la Wiasma e aproape terminată. Numărul prizonierilor se ridică la 350.000.

14 X. Forțele încercuite la Wiasma complet nimicite. Numărul prizonierilor trece de 500.000. — iar dela începutul operațiunilor de 3.000.000.

15 X. Operațiunile din jurul Odesei capătă un ritm mai viu, prin bombardări directe sau aeriene.

16 X. Trupele române au rupt ultimele poziții din ju-



Uneori și peștii de oțel doboară vulturii.

rul Odesei, pătrunzând în oraș simultan pe toate direcțiile.

În jurul Moscovei trupele germane au ajuns la 200 km. Orașele Kaluga și Kalinin au căzut. La Briansk numărul prizonierilor se ridică la 560.000, al carelor blindate capturate la 888 și al tunurilor la 4133. Murmanskul violent bombardat.

17 X. În largul Odesei au fost scufundate 6 vapoare cu un tonaj de 30.000 tone, iar alte 8 avariate.

În sectorul Doneț, urmărirea continuă.

18 X. Dubla bătălie dela Briansk și Wiasma s'a încheiat prin distrugerea a 8 armate compuse din 67 divizii infanterie, 6 de cavalerie și 6 blindate. Prada se ridică la: 657.948 prizonieri, 1241 care de asalt, 5396 tunuri și alt material.

19 X. În regiunea Donețului înaintarea continuă. Portul Taganrog și orașul Stalino au fost ocupate. La Nord a fost cucerită insula Dagob.



Bomba darea aeriană a unui mare port englez.

22 X. Moscova începe a fi încercuită pe la sud-vest și vest, ajungând în unele puncte la 60 km.

23 X. Operațiunile în continuare spre Crimeia. Leningrad și Moscova bombardate violent.

24-25 X. Fortificațiile din jurul Moscovei străpunse. Harkovul și Belgorodul au căzut.

26-28 X. Înaintarea continuă între Don și Doneț.

29 X. După înverșunate lupte s'a pătruns în Crimeia.

30 X. Trupele româno-germane au pătruns în Kratatorska. Aviația a bombardat Kerchi. Trupele germane au trecut Donețul.

1 XI. Trupele româno-germane continuă înaintarea în Crimeia. Pe coasta de apus a peninsulei au fost lovite un crucișetor, două distrugătoare și un vas de transport.

2 XI. Simferopol, nod de cale ferată, a fost cucerit.

3 XI. Urmărirea trupelor sovietice ce se retrag spre Kerchi și Sebastopol continuă. Aviația germană a scufundat mai multe vase de transport și a bombardat Sebastopolul, Yalta și Novorosisk.

La centru a fost cucerit Kursk.

4 XI. Trupele aliate au ajuns la mare la Feodosia. Aviația a bombardat alte vase.

5-7 XI. Munții Yaila au fost trecuți, Yalta amenințată. Alte 6 transporturi navale au fost scufundate.

La Nord, repetatele încercări sovietice de a ieși din Leningrad au eșuat.

8 XI. Submarinul „Delfinul” a scufundat vapoare sovietice cu o deplasare de 12.000 tone.

9 XI. Yalta a fost ocupată.

10 XI. Aviația a scufundat la Sebastopol un crucișetor și un vas de transport. Trei vedete sovietice s'au refugiat în Turcia.

12 XI. În Crimeia urmărirea continuă. Înaintarea spre Rostov continuă.

13 XI. Ultimele fortificații dela Kerchi au căzut. Mai multe crucișetore și vapoare de comerț grav avariate.

14-16 XI. Kerchi și Sebastopol sub focul artileriei.

17 XI. Trupele germano-române au ocupat orașul și portul Kerchi, cheia mării de Azov.

18-19 XI. Violente atacuri aeriene la Moscova. Linia Tula-Volokolamsk a fost străpunsă. Încercarea sovieticilor de a evacua trupele din Leningrad cu avionul a eșuat.

Un submarin sovietic a torpilat un vas turcesc în apele bulgare.

20 XI. S'a dat publicității ordinul de zi Nr. 16, de citare pe armată a Marinei Regale Române.

21-22 XI. Noi progrese în regiunea Donețului. Rostovul a fost cucerit. — drumul spre Caucaz deschis.

23-27 XI. Încercuirea Moscovei continuă. În regiunea Rostov, Rușii au trecut la o viguroasă contraofensivă, spre a salva Caucazul.

28-29 XI. Contraatacurile sovietice dela Rostov respinse.

30 XI. Rostovul, după ce a fost distrus complet, a fost evacuat. În sectorul central bolșevicii au fost isgoniți de pe poziții.

CRONICAR



# GLASUL PRESEI

## O politică a mării

de PAMFIL ȘEICARU

Nu se organizează serviciile Statului urmând o logică abstractă, ci pornind dela realități, utilizând experiențele trecutului, să coordonăm toate înoirile în organizare. Într'un articol, „O politică unitară de transporturi și tarife” (Universul, 4 Noembrie), d. Radu Portocală preconizează înglobarea la ministerul comunicațiilor a tuturor mijloacelor de transport: „In felul acesta se va realiza legătura organică necesară între toate serviciile destinate transporturilor economice, făcându-se posibilă coordonarea activității lor în cadrul unui program național”. Și d. Radu Portocală propune trecerea marinei comerciale, dela ministerul marinei, la comunicații.

Deci tariful hotărăște organizarea unui serviciu, iar nu natura lui, ca și când nu problema navigației ar fi cea mai importantă, ci a tarifelor.

Fără îndoială că exploatarea mijloacelor de transport și comunicații, în folosul economiei naționale, impune o unitate de concepție, dar această unitate s'ar putea realiza prin creierea unui stat major economic, a cărui misiune ar fi coordonarea tuturor activităților economice. Ministerul de lucrări publice și comunicații are un caracter mai mult tehnic decât comercial, de aceea a fost nevoie să se dea o formă de regie autonomă Direcției Generale a C. F. R., spre a avea mai multă elasticitate comercială, mai multă inițiativă. În măsura în care C. F. R. a fost mai autonomă, în măsura în care ministerul de lucrări publice și comunicații s'a amestecat mai puțin, căile ferate au fost mai prospere. De altfel, să nu uităm că ministerul nu a avut nici simțul de prevedere, fiindcă a gândit fragmentar, nu politic și comercial; astfel se explică de ce nu a avut inițiativa unor investiții în linia Bumbăști-Petroșani, ce se putea construi în 1919—1920, în cele mai avantajoase condiții. Iar stabilirea unei legături de cale ferată Brașov-Buzău a însemnat o serie de investiții în tunele, fără să se ajungă la o realizare, adică din punct de vedere comercial greșit conceput, o risipă de bani.

Deci experiențele comerciale ale ministerului de lucrări publice și comunicații nu prea sunt elocvente.

Dar mai există încă un aspect pe care nu-l putem ignora: de când s'a creiat un subsecretariat de stat al marinei, a început înzestrarea și organizarea marinei comerciale. În câțiva ani s'a făcut mai mult decât în cei 16 ani cât a fost sub oblăduirea ministerului de lucrări publice și comunicații.

Există o pasiune marinărească, sunt sufletele logodite cu marea și această iubire nu o poți nesocoti în organizarea unui serviciu. Cu suflete uscate, cu impasibilități, nu se poate crea nimic; o mare pasiune profesională înseamnă cea mai prețioasă contribuție în buna funcționare a unui serviciu. Mereu uităm acest element în judecarea oportunităților, în utilizarea cât mai potrivită a oamenilor. Există un spirit marinăresc și noi vom trebui să dezvoltăm cât mai mult acest spirit, fiindcă prea mult am nesocotit o frontieră de 470 de kilometri: coasta Mării Negre.

O marină nu se improvizează, cere timp, cere o tradiție, cere o atmosferă, cere chemarea mării, exercitând o fascinație asupra celor ce vor să devină marinari.

Fiindcă am nesocotit frontiera Mării, fiindcă dela 1910 nu am mai avut un program naval, am purtat greul luptelor dela Odesa; lipsa unei marine de războiu, care să fie în măsură de a înfrunta flota rusească, a împiedicat o acțiune mixtă, pe uscat și pe mare, spre a curma legătura dintre Odesa și Sevastopol.

A desface marina comercială de ministerul marinei, este absurd; a motiva necesitatea desfacerii printr'o politică unitară de transporturi, e ridicol. Și dacă nu am desprins nici o învățătură, dacă nu am înțeles importanța marinei nici din acest războiu, atunci toate sacrificiile au fost zadarnice. Avem un spirit marinăresc și s'a verificat în ceeace au izbutit să facă marinarii noștri, ținând seama de puținătatea mijloacelor. Dar acest spirit trebuie dezvoltat, marea să ne fie familiară, cu atât mai mult cu cât prin prăbușirea Rusiei și desmembrarea ei în atâtea state câte popoare o compun, România va fi cel mai mare Stat al Mării Negre.

Să nu ne împiedice tumultul evenimentelor, să vedem clar în perspectiva viitorului apropiat.

Marina comercială nu se poate dezvolta decât sub ocrotirea unui minister al marinei. Un ministru de specialitate poate cunoaște posibilitățile de dezvoltare, are înțelegerea acelei psihologii specifice marinarului. Domeniul marinei cuprinde probleme de mai mare importanță decât aceia a unor simple tarife, chestiune cu totul secundară în cadrul problemelor statale.

Este adevărat că și d. Portocală recunoaște că „problema marinei comerciale trebuie ridicată la rangul ce i se cuvine în Economia Națională”, dar această ridicare nu se poate realiza desfăcând-o dela departamentul de specialitate și plimbând-o, ca și în trecut, când la Finanțe, când la Industrie și Comerț, când la Lucrări Publice și Comunicații.

Să știm ce vrem, ca să putem adapta mijloacele la scop. Vrem o marină comercială pe măsura importanței noastre de mâine la Marea Neagră? Atunci să nu o desprindem din încadrarea ei naturală, cu atât mai mult cu cât de când a trecut la un loc cu marina regală, în a cărei tovărășie trebuie să fie în timp de pace ca și în războiu, marina comercială a început să progreseze realmente, fiind intrată pe mâna adevăraților specialiști.

Să începem a părăsi neastâmpărul instabilităților, schimbărilor, atunci când am izbutit să organizăm ceva temeinic.

Și ministerul marinei este un tot organic.

(Curentul)

## Inchinare eroilor marinari.

Pe întinsul nemărginit al apelor albastre, departe de pământ dar cu sufletul aproape de chemarea Patriei, al cărei nume flutură sus pe înălțimile catargului — marinarii noștri și-au îndeplinit datoria de ostași bravi ai armatei de apă.

În rând cu camarazii lor — ce luptă pe pământul în care dorm de veacuri strămoșii, sau cu cei ce din preajma norilor aruncă priviri vulturești dominând cu vrednicia lor nu numai cerul nostru dar și pe al vrăjmașului — marinarii luptători poartă cu mândrie culorile românești până departe, trimițând în adâncul undelor pe cei ce cutează să se apropie de pământul sfânt al Patriei.

Cu prețul vieții lor, închinată cu cinste idealului național, ei au apărat hotarele țării, care se întind mult mai departe decât țărmul mării. „Mare Nostrum“ lăsat nouă moștenire de strămoșii latini — prin eroismul, sacrificiul și curajul marinarilor români, este și astăzi „Marea Noastră“ pe ale cărei valuri plutește nestingherită corabia drepturilor unui popor pentru care libertatea este cel mai de preț bun.

„Cheia mântuirii noastre, Dunărea, drumul spre marea largă“ — amintit de Mihail Kogălniceanu, a fost apărată cu îndârjire. La gurile bătrânului fluviu, acum ea și în trecut s'au dat lupte cu un dușman mult mai numeros și mai bine înarmat, care a fost învins și pus pe fugă de luptătorii ce apărau cu îndârjire „sărăcia și nevoile și neamul“.

Cu veacuri în urmă, la 1396 „puternica flotă a lui Mircea cel Bătrân ajută Cruciaților la transport pe Dunăre a trupelor, așilor și tunurilor. După înfrângerea turcilor de la Rovine, Mircea urmărește pe turci până la Adrianopole, legat fiind foarte bine cu țara prin flota lui“.

Ștefan Vodă, bate pe Turci, de la care ia Cetatea Albă și „Chilia, poartă a toată țara Moldovei, a țării ungurești și a părților dunărene“. Mihai Viteazul, Radu Vodă și alți străluciți voievozi, dau numeroase atacuri peste Dunăre, contra cetăților turcești, ajutați fiind de flota lor puternică.

La războiul de independență din 1877, flota navală a micii țărișoare ia parte la lupte care aveau să ne aducă libertatea.

În campania din 1913, în războiul cel mare din 1916—1918 ea și în crâncena încercare din 1914 — care va alunga pentru totdeauna de la gurile Dunării lăcomia colosului slav — marina română a pus pe catargurile străjuite de tricolar pecetea autenticilor virtuți strămoșești: laurii victoriei.

Divizia de Mare și Divizia de Dunăre au înscris în paginile istoriei, fapte de vitejie situându-se pe același plan cu cele mai capabile flote marinărești din întreaga lume.

Drumul firesc al expansiunii noastre spre Mare, este liber și pe el se pot îndrepta pe calea apei prisosul bogățiilor aducând în schimb slavă și renume poporului străjuit de pe la Apus, la Răsărit ca și la Miază-zi.

Azi 15 August, ziua „Adormirii Maicii Domnului“, aleasă icoană protectoare a marinarilor noștri, ne plecăm smeriți fruntea în fața jertfei celor ce din giulgiul valurilor înalță spre cer straja drepturilor românești.

C. R.

(Tribuna-Brașov)

### Marina Română elogiată de ziarele germane.

Ziarul „Neues Wiener Tageblatt“ publică un articol intitulat „Marina Românească“, semnat de d. Walter Habiger, — având următorul cuprins:

„Opinia publică românească a luat cu satisfacție cunoștință că cercurile germane competente au lăudat faptele de arme române dela Odesa. Aceste aprecieri din partea Germaniei pentru care d. vice președinte Mihai Antonescu și-a exprimat mulțumirile în fața reprezentăților presei străine, vor contribui în mod hotărâtor la fala armatei române, încă tânără. Față de mijloacele ei limitate, armata română a făcut lucruri extraordinare dela începutul războiului cu Rusia. Această constatare e confirmată de toți ofițerii germani de pe front, care vorbesc cu o înaltă considerație

despre trupele române, despre curajul, îndrăsneala și rezistența lor.

Alături de trupele terestre, merită deasemenea o apreciere specială aviatorii români, în special cei de vânătoare, care sunt foarte abili. Nu de mult o patrulă românească de vânătoare a luptat cu douăzeci de avioane sovietice Rata, alungându-le după ce au doborât opt dintre ele.

Mai puțin s'a scris până acum, despre Marina românească. Pe nedrept, pentru că în acest război, ea îndeplinește un rol important. Amintim că tendința politicii rusești a fost totdeauna dominația Strămtorilor. Paralel cu planurile de expansiune în Sud-est a căror realizare a început cu ocuparea Basarabiei și a nordului Bucovinei și cu lovitura de Stat din Serbia, cu tendința rusă de a pune mâna pe controlul navigației spre Răsărit, gurile Dunării trebuiau să servească drept punct de plecare al acestui plan. Corelativul acestei politici era organizarea flotei rusești în sensul cel mai modern al cuvântului, atât din punct de vedere tehnic, cât și numeric. Marina română de război luptă însuflețită dela începutul războiului împotriva acestui dușman mult superior.

Flota românească are o tradiție veche. Acum cincisute de ani, românii au pornit pe Marea Neagră spre Asia mică și în Egipt. În orice caz, marina română de război n'a atins decât o modestă evoluție. Vapoarele sale cele mai bune sunt de cele mai multe ori în urma tipului celui mai modern. Totuși datorită spiritului ei războinic și curajos, cu vasul „Mircea“, crucișătorul „Elisabeta“ și canonierele sale, România a reușit în războaiele din 1870, 1877, 1913—1916, să obțină victorii.

Marina română are o înaltă ținută morală. Cea mai mare parte a marinarilor români se compune din oameni din regiuni muntoase. Asimilarea spiritului marin pe care-l au în sânge, a devenit o tradiție. Numai prin aceste trăsături morale se poate explica faptul că marina română de război a intrat în luptă cu marina rusească mult mai puternică, fără ca în această luptă să rămână în inferioritate. Trebuie să fii conștient de deosebirea care este între distrugătoarele „Regina Maria“ și „Mărăști“ și marile distrugătoare „Harcov“ și „Moscova“, care aparțin unităților celor mai moderne, ca să-ți poți da seama de adevărata situație. Distrugătoarele rusești trebuiau să intre în portul Constanța pentru a distruge instalațiile de petrol, căile ferate și vapoarele din port. Cele două mici unități românești au reușit însă, să alunge dușmanul în zona minată, să-l oblige să înceteze focul, să sefunde vasul „Moscova“ și să alunge al doilea distrugător.

Acest succes unic în felul său, merită o considerație și o admirație nemărginită pentru marina română de război. Deasemenea trebuie apreciate în mod special vedetele rapide românești, care au scufundat până în prezent numeroase submarine rusești. Flota română împreună cu flotila de Dunăre, susținute de bateriile germane de coastă, contribuie în felul acesta zi de zi la alungarea unui dușman cel puțin de două ori mai puternic în Marea Neagră și la apărarea Strămtorilor de un atac bolșevic.

(Viața)

### România la Gurile Dunării 1853 — 1941

de GENERAL SCHINA

Providența cu tainele ei, lasă adesea să treacă secole înainte de a da popoarelor puțința să desăvârșească

rostul inceputurilor care au croit calea destinelor lor. Dar este un factor care stăpânește toate întâmplările și ori cât ni s'ar părea uneori, că-i scapă conducerea în timp și spațiu, această eclipsă este numai vremelnică, deoarece „imperativul geografic” nu întârzie să-și dovedească toată puterea lui.

Trunchiul Geto-Dac pe care s'a altoit o tulpină latină s'a așezat de mai multe mii de ani în bazinul de jos al Dunării, întinzându-și ramurile până în Tisa la apus și în limanul Niprului la răsărit.

Geografia îmbinată cu istoria lumii a făcut din Dunăre aorta trupului românesc. Este partea Continentului european, dela confluența Tisei până la Marea Neagră ce nu poate fi despărțită de istoria și soarta popoului nostru. Cei cari de veacuri s'au străduit să-i smulgă stăpânirea acestui pământ, nu au izbutit decât să-l supui vremelnice unei dominațiuni străine, dar nu să-l înlăture.

Ultimul ciclu din istoria românilor, pe care îl deschide și închide porunca imperativului geografic, începe la 1853 cu războiul Crimeii și se hotărăște astăzi cu căderea Odesei, care statornicește pururea stăpânirea noastră pe Gurile Dunării. Dar pentru că acest act să primească sigiliul veșniciei, el trebuia să se înlăturească cu voința și ajutorul acelei mari puteri, ce stăpânește și ea Dunărea, dela o obârșie până la porțile noastre și care să vadă în cel ce are gurile ei, un stat puternic și înfrățit, având aceleași interese la răsărit.

După războiul Crimeii, Europa a avut conștiința îndatoririi sale de a pune Gurile Dunării la adăpost de o stăpânire străină, intereselor sale. Dela acest imperativ geografic s'a născut ca o nevoe europeană: unirea principatelor românești ca stăpânitoare a gurilor acestui mare fluviu european.

Ora hotărâtoare a marelui popor german nu sunase încă și soarta românilor era încă legănată de bătaia vânturilor egoiste și schimbătoare ale puterilor continentale și maritime din apus. Dar oamenii de Stat ai Principatelor Dunărene, cu viziunea limpede a patriotismului lor, au văzut unde sta firul sortit să lege destinele celor dela Gurile Dunării cu acelea ale popoului german dela sorgințile ei.

Ion Brătianu aduce, în taină pentru a nu fi descoperit și oprit de Guvernul dela Viena, pe Principele Carol de Hohenzollern-Sigmaringen, din pădurea Neagră. Scoboară în jos valurile Dunării și pune piciorul la T.-Severin, pe pământul națiunii care-i încredințează destinele ei, legând viitorul României cu întemeierea unei noi și glorioasă dinastie.

Imperativul geografic, țese cu firul veșniciei viitorul noului Stat dunărean de înlăptuirea mărețelor destine ce așteptau să se înscrie în istoria popoului german. Piedicile vremelnice ivite în cale nu au putut decât să amâie realizarea ce trebuia să se înlăptuiască lumii uimită, în cea mai strălucitoare realitate pe care o vedem astăzi.

Natura a hărăzit apele Dunării, să unească aceste două popoare, german și român, spărgând chiar stâncile dela Porțile de Fier, care vroiau parcă să-i închidă calea, silindu-se să-i abată cursul.

Numai acum a sunat ceasul marii dreptăți și Providența a vrut, ca în clipa când geniul lui Adolf Hitler, cu marea și viteaza armată germană, deschide drumul celor mai mărețe înlăptuiri, România lui Mihai I să fie prezentă la chemarea destinelor ei și cu înțeleapta, bărbătească ocărmuire și conducere a Mareșalului Antonescu, vitejia și neprecupețita jertfă a soldatului nostru să înscrie cu slova eternă a sângelui, înlăptuirea tuturor drepturilor noastre.

Odesa, după Rovine, Războeni, Podul Inalt, Călugăreni, Șelimberu, Plevna, pune noua și marea Coroană de Oțel, pe capul tânărului Rege Mihai I.

Odesa începe la 1941 desăvârșirea ciclului de înlăptuire a întregirei neamului românesc, deschis la 1859 după războiul Crimeii.

Odesa a surpat pentru totdeauna edificiul pe care se rezemau în trufia lor, cu o nesocotită aroganță, alte State care se bizuiau pe colosul dela răsărit, ce era mereu gata să sprijine pofte nesăbuite și pretențiuni absurde la apus.

Imperativul geografic începe să-și spuie ultimul cuvânt, poruncind întâmplărilor să înlăptuiască în timp și spațiu, toate realizările cerute de drepturile neamului românesc.

Fericiti noi care am trăit aceste timpuri și ne va ajuta Domnul să vedem deplina rotunjire a hotarelor noastre firești pe cari ni le-a hărăzit Dumnezeu, pământul și oamenii.

Fericit se va înscrie cu mândrie în istoria lumii poporul german, care a pus toată puterea și vitejia armatei sale pentru a scăpa omenirea de cel mai sălbatec, hain și necruțător dușman al ei.

Fericit este marele Fuehrer Adolf Hitler, pe care Providența l'a sortit să pue geniul, energia și priceperea sa în slujba țării sale, dându-i în omenire locul cel mai de frunte din toată istoria ei.

Fericită România că în ceasul crucial al istoriei sale a știut să stea cu neprecupețită încredere alături de Marele Reich, așezând și pe nemuritorul nostru Conducător, în rândul celor mai vestiți oameni de Stat ai timpurilor ce trăim. Dacă înțelepciunea și patriotismul popoului, vitejia legendară a ostașilor armatei Române, sunt instrumentul ce a dat puțința Mareșalului Antonescu să înlăptuiască tot ce a realizat până astăzi, nu putem să nu recunoaștem că el este făuritorul căruia țara îi datorește totul. Lui i se cuvine toată slava și dragostea noastră nețărmurită, iar toată bucuria, mândria și fericirea pe care noi bătrânii o simțim cu atâta entuziasm astăzi, lui i-o închinăm.

Acei care tot n'au crezut și n'au avut conștiința clipeilor de neînchipuită măreție ce se înzoriseră pe drumul deschis neamului românesc de pretutindeni, să se reculeagă în taina singurătății lor, să îngenunchie la altarul Patriei ce nu l'au prețuit destul și să cheme și ei harul ceresc pe tot ce este ființă și simțire curat românească, alipindu-se ei.

Goarna ce sună cadența noului pas al României nu poate să nu fie auzită de toți și să nu răscolească în simțirile cele mai reci, ceea ce are omul mai frumos și mai sfânt în cugetul, inima și sufletul său: „Cultul Patriei!”.

Să ne lepădăm de toate patimile ce ne-au dezbinat eri, să ne scuturăm de toate îndoelile trecutului, pentru a fi curați și cu fruntea senină în fața „Judecății din urmă” ce ne așteaptă și rugând Cerul să ne înfrățească pe toți într'o sfântă unire puternică, să-i cerem să dea României ceea ce i-a cântat Poetul:

„Fiii tăi trăiască numai în frăție  
 „Ca a nopții stele, ca a zilei zori.  
 „Viața în veci, glotii, bucurie,  
 „Arme de tărie, suflet românesc,  
 „Vis de vitejie, fală și mândrie...  
 „Dulce Românie, asta și-o doresc.

## Sevastopolul și porturile dela Marea de Azov

Considerațiuni geo-politice și economice

BERLIN (Uta). — Importantul oraș-port Sevastopol, așezat în extremitatea sudică a Crimeei, a jucat în istoria veacului trecut rolul cel mai preeumpănitor dintre toate porturile Mării Negre. Lupta care a durat un an și jumătate pentru cucerirea acestei fortărețe în timpul războiului Crimeei, care — după cum se știe — a avut loc între 1853—1856, în care situație Englezii și Francezii, cu toate imensele eforturi făcute, n'au realizat o mare ispravă, constituie acum o amintire de ordin militar.

Instalațiile din porturi sunt extrem de învechite, deoarece atât situația deosebit de expusă a acestui port în Peninsula Crimeea cât și accesul dificil și care durează mult timp dinspre uscat a influențat hotărâtor asupra comerțului, împiedicându-l să se desvolte.

Sevastopolul avea în 1926, 75.000 de locuitori, dintre cari 70 la sută erau Ruși Mari, 12 la sută Ucrainieni, 7 la sută evrei, apoi restul, Tătari, Greci și Polonezi.

Golful Sevastopolului format din alte golfuluțe cu intrânduri adânci în uscat, prezintă o situație naturală, deosebit de propice, acestui port. Portul Sevastopol dispune de un șir de mari instalații de docuri, de șantiere, având numeroase cazărmi și tot felul de așezăminte militare, care reliefează extraordinara importanță a acestei baze strategice pentru flota sovietică din Marea Neagră. Trebuie menționat în mod deosebit faptul că Sevastopolul este singurul punct strategic important din Marea Neagră al flotei sovietice de care mai dispun bolșevicii.

În timpul războiului mondial, după cum se știe, vasele de război germane, „Goeben“ și „Breslau“, au bombardat pe ziua de 29 Oct. 1914, acest port de război, care pe ziua de 1.V.1918 a fost ocupat de trupele germane. În timpul războiului civil împotriva bolșevicilor, Sevastopolul devenise ultimul refugiu al contrarevoluționarilor ruși comandați de generalul Wrangel (până la 14 Nov. 1920).

În comunicatele comandamentului suprem german din ultimele zile se găsea menționat în afară de porturile dela Marea de Azov, Berdjansk și Mariupol, care, după cum se știe, au fost ocupate de trupele germane, și marele oraș-port Rostov, așezat la gurile fluviului Don, în care oraș se retrag ultimile rămășițe din armatele roșii înfrânte. Orașul Rostov de o covârșitoare importanță economică, se află în raza de acțiune directă a operațiilor germane. Rostovul s'a dezvoltat considerabil, devenind unul din cele mai importante porturi sovietice din regiunea Mării Negre (deși se află la extremitatea nordică a Mării de Azov) și un centru comercial și industrial cu mare trafic. Din cauza miciei adâncimi a strâmtoarei Kerci și a Mării de Azov în deosebi, și în urma măririi tonajului vaselor maritime de comerț, rolul orașului-port Rostov, din punct de vedere al exportului de cereale, a rămas în favoarea altor porturi care se află direct pe litoralul Mării Negre, și anume, porturile Feodosia de pe coasta sudică a Crimeei, și Novorosijki, aflător pe litoralul nord-vestic către Caucaz. Totuși traficul portului Rostov a atins în 1913 cifra apreciabilă de 2 milioane tone de mărfuri transportate.

În ultimele decenii din veacul XIX, s'a dezvoltat paralel cu orașul Rostov, care — după cum se știe — are o populație estimată la peste o jumătate de milion de locuitori, și orașul Taganrog.

Taganrogul se află la 60 km. vest de confluența Donului, direct la Marea de Azov. Și acest oraș este un important port și o însemnată piață comercială.

Populația Taganrogului se cifrează astăzi la 200.000 locuitori. Vapoarele maritime pot să șadă în radele acestui port, la o oarecare distanță de cheiurile de încărcare a mărfurilor.

Alte porturi de pe litoralul Mării de Azov, sunt Mariupol și Berdjansk, aflătoare în nord și Jejsk pe țărmul sud-estic. Aceste porturi au însemnat numai pentru navigația de coastă, deservind ca porturi intermediare pentru transporturile mărfurilor la porturile mai mari ale Mării de Azov și ale Mării Negre.

## Problema navigației fluviale sovietice față de înaintarea germană.

BERLIN (UTA). — Comunicatele anunțate de pe teatrul sud-estic de luptă incumbă soluționarea problemei esențiale, rezultând din posibilitățile apelor navigabile disponibile armatelor roșii pentru retragere în arecul Niprului. Comentariile comunicatelor comandamentului armatelor germane relatează detaliat, specificând distrugerile tuturor legăturilor și comunicațiilor, ca de pildă, căi ferate, poduri, drumuri de acces și concomitent tot felul de mijloace de tracțiune.

Niprul în cursul său mijlociu face o curbă imensă departe către est, fiind exclus navigației între Dnjepropetrovski și Zaporosijko, din cauza curentului extraordinar de repede. Flota de pe Nipru, la origină extrem de mică în ultimii ani după punerea în construcție și realizarea sistemului de canale din vestul Uniunii Sovietice, ca și în regiunile poloneze incorporate anul trecut, a fost mărită destul de apreciabil. Totuși vapoarele și vasele cu motor ca și șlepurile nu pot oferi armatelor roșii nici o facilitare esențială a retragerii pe acest fluviu.

Înainte de război, sovieticii dispuneau de o navigație internă estimată la o lungime de circa 90—100.000 km., de ape și canale navigabile, bine înțeles, nefiind puse la socoteală toate apele curgătoare. Rețeaua de canale interioare și de ape navigabile la Germași însuma un coeficient de 8—9 la sută față de rețeaua sovietică, adică circa 11.000 km. Cu toate acestea flota fluvială germană cuprindea în 1935 un coeficient cu 86 la sută de vapoare și vase cu motor, mai mare decât întreaga flotă sovietică. În comparație cu capacitatea mașinilor, propulsoare, cea germană întrece pe cea bolșevică cu 53 la sută, iar tonajul șlepurilor întrece cu 66 la sută pe cel sovietic, capacitatea de încărcătură fiind cu 7 la sută mai mare decât cea bolșevică. Experiențele extrem de reale în domeniul căilor ferate a îndemnat comisariatul comunicațiilor sovietice de a acorda navigației interne un interes și o dezvoltare crescândă. Cantitățile de bunuri transportate pe canalele interne au crescut în 8 ani, din 1927 până în 1935, cu 68 la sută.

Traficul navigației pe fluviul Nipru, pe afluenții săi și pe toate canalele artificiale conexe Niprului, a însumat în anul 1935 o treime din traficul sistemului de pe Volga. Pe Nistru care a fost fluviu de graniță româno-sovietic, între cele două războaie, exista numai o foarte mică cantitate de vase puse la dispoziție. Între Nipru și Oka, cel mai mare afluent de pe partea dreaptă-a Volgei, este în construcție o legătură prin apă care folosește în parte cursurile naturale ale fluviilor, pe de altă parte canale. Regiunea Moscovei, care este străbătută de un afluent al fluviului Oka, numit Moskva, a intrat în sistemul construirii canalelor interioare ale Uniunii Sovietice, găsindu-se în faza



incipientă. S'a plănuit chiar crearea unui mare port interior al Moscovei.

Pentru operațiile de război desfășurate în Ucraina, canalurilor sud-vestice din Uniunea Sovietică prezintă cea mai mare importanță. Este vorba de 3 canale:

1. Canalul Nipru-Bug; 2. Canalul Oginsky; 3. Canalul Augustovo. Primul din cele 3 canale unite leagă Niprul peste Pripet și Bug, cu fluviul Narev și în acest chip, și cu Vistula. Acest canal a fost renovat integral în ultimii ani și chiar înainte cu un an, — prin August 1940, — a fost redat traficului. Canalul Oginsky pornește dela Pripet, un afluent pe partea dreaptă a Niprului, duce până la fluviul Memel peste afluenți și leagă în acest chip Marea Neagră cu Marea Baltică. Canalul Augustovo în sfârșit, duce dela Pripet până la Bohr, un afluent în dreapta al Narevului, realizând astfel în mod similar, legătura între Nipru și Vistula.

(„Argus”)

### Importanța Dunării în organizarea marelui spațiu economic european

Străduințele manifestate de către Londra și Paris în urma războiului mondial de a paraliza forțele vitale ale Europei Centrale și a le orienta într-o direcție care este potrivnică cu condițiile naturale și istorice, a avut ca urmare o rapidă decadentă și un regres puternic în procesul de evoluție. Așa numitul „echilibru” care a fost creat pe baza tratatelor semnate în jurul Parisului n'a mulțumit nici unul din statele interesate ale centrului și sud-estului european, cât și importanța cursurilor fluviale, precum și popoarele care se găsesc pe un anumit teritoriu. De aceea nu poate exista o soluție mai ideală a acestor probleme decât aceea preconizată de Wilhelm Kleinmann, subsecretar de stat la ministerul Comunicațiilor Reichului și care se bazează pe respectarea condițiilor naturale ale relațiilor geografice și economice, cât și pe raporturile istorico-culturale și politice dintre popoare.

Pe baza unei orientări continentale lacunoase a politicienilor și economiștilor nu s'a realizat decât în mod parțial de către puterile riverane navigabilitatea Dunării, cea mai importantă cale naturală europeană. Spațiul dunărean ar putea să fie unul dintre cele mai bogate din Europa și cu toate aceste factorii economici n'au reușit nici înainte nici după războiul mondial să-l valorifice în mod integral. Chiar și spațiul baltic ar fi putut avea o evoluție și o situație corespunzătoare bogățiilor sale, dacă s'ar fi intensificat mijloacele de comunicație și transport.

Fără îndoială, blocada britanică a creat unele dificultăți popoarelor europene, dar pe de altă parte a grăbit procesul de transformare a continentului european în sens autarhic. Domnul Kleinmann prevede din acest motiv următoarele condițiuni imperative pentru viitor:

1. Complectarea rețelei de comunicațiuni în spațiul baltic. Stabilirea unor legături mai profunde între țările baltice prin construirea de linii ferate și șosele și în acest sens nu trebuie să ignorăm importanța mare care o va avea linia aeriană care se găsește în stare de proiect.

2. Desvoltarea liniilor de comunicație în spațiul sud-estic și cu deosebire deschiderea navigației integrale pe Dunăre. Acest plan trebuie să cuprindă și construirea unor linii ferate principale cât și a unei rețele dense de cale ferată. Principiile planului urmează să fie realizate de către diferitele state din inițiativă proprie, to-

tuși în conformitate cu interesele economice continentale.

3. Realizarea unei legături între Italia și regiunile industriale din Germania în conformitate cu cerințele actuale. Înainte de toate se pot ameliora liniile de comunicație din spre Veneția și Triest către Silezia și România.

4. Îmbunătățirea liniilor ferate, șoselelor și liniilor fluviale care leagă spațiul baltic de cel dunărean și ambele cu spațiul rusesc.

5. Planificarea urmează, conform declarațiilor făcute de d. Kleinmann, în mod principial, condițiile geografice. În consecință realizarea rețelei fluviale artificiale și naturale este mai mult decât binevenită. Tehnica modernă înlesnește înlăturarea dificultăților naturale, dacă o pretind necesitățile economice. Planificarea marelui spațiu economic va înlătura în mod conștient dificultățile geografice, creind astfel o unitate de comunicație între principalele regiuni.

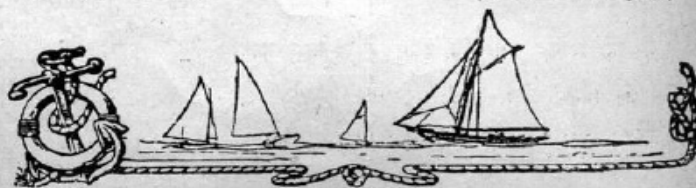
Identice căilor ferate și autostrăzilor germane, care unesc, în ciuda dificultăților de teren, diferitele regiuni și neamuri germane, urmează ca planificarea să creeze o unitate continentală europeană. Impedimentele vamale vor fi înlăturate printr-o nouă reglementare a politicii de prețuri, vamale și polițienești, spre a crea viitoarea unitate și apartenență a statelor continentului european.

Tradiția lungă a legăturilor interstatale de cale ferată a dus aproape la un echilibru îmbucurător, dar și rețeaua de șosele se pretează la unele îmbunătățiri. În cadrul unei conferințe interstatale s'a hotărât între altele construcția unei șosele intercontinentale, cunoscută sub numele de șoseaua Londra-Istanbul, care urmează să lege Marea Nordului peste autostrăzile germane. Viena și Budapesta cu Marea Neagră (București-Constanța) și cu Bosfor (Belgrad-Sofia-Istanbul). În cadrul aceleiași conferințe s'au hotărât amănunțele tehnice care urmează să-i dea un caracter unitar acestei șosele internaționale, definind și regulile unitare de circulație și soluționând problemele în legătură cu asistența necesară. Un singur lucru a eșuat și anume ușurarea trecerii granițelor, deoarece lipseau condițiunile preliminare ale unei colaborări economice continentale.

Nu se poate contesta că influențele anti-europene au fost tocmai acele care au împiedicat realizarea navigabilității integrale a Dunării. Această stare se va schimba după război. Până în ziua de azi mai există dificultăți serioase și numeroase în navigabilitatea pe Dunăre. Nici măcar porturile nu sunt în situația corespunzătoare spre a face față transporturilor din sud-estul european, unitățile navale sunt insuficiente și ca urmare frahtul transporturilor pe Dunăre n'a scăzut, după cum ar fi cerut interesul statelor riverane. Nu trebuie să insistăm asupra faptului că formalitățile complicate de vamă și tranzit au avut o acțiune paralizatoare.

Viitoarea noua ordine va produce chiar atunci repercursiunile sale fericite, pentru toate statele continentale europene, dacă planificarea circulației va fi străbătută de spiritul marelui spațiu economic, după cum afirmă d. Kleinmann.

(Gazeta Comerțului)



# CONCURSUL DE POEZII

După cum s'a arătat în Nr. 9-10 (Septembrie—Octombrie), D-ra *Irinescu Elena*, din Iași, în dragostea pentru marina noastră și Liga Navală, a donat 1.000 lei, spre a fi oferiți ca premiu celei mai bune poezii în legătură cu marea, scrisă de un grad inferior.

De asemenea, d. avocat *Aurel Micșunescu*, din Ploești a oferit 500 lei pentru cea mai bună poezie cu caracter marinăresc.

Până la data de 10 Octombrie, s'au primit versuri din partea a 5 autori :

D. *Dan V. Gheorghe* : „Requiem” și „La tine, Basarabie”.

D. *Gh. Dumitrescu - timonier* : „Vraja Mării”, „Stropi de valuri”, „Cugetarea marinarului”, „Epigramă” și „Viața marinarului”.

D. *Dem. Marian - Corăbierul* : „Panou naval”, „Spovedanie” și „Serenade”.

D. *Mărunțelu Vilhelm* : „Gândul nostru de mâine”.

D. *Caporal V. Oprovici* : „Rugă” și „Chemarea tineretului”.

Comitetul de lectură a opinat să fie premiați :

D. *Marian Dem.-Corăbierul* cu premiul de 1.000 lei al D-rei *Elena Irinescu* ;

D. *Caporal V. Oprovici* cu premiul de 500 lei al D-lui *Micșunescu* ;

D. *Dan V. Gheorghe* cu un premiu de 300 lei oferit de d. *Spring*.

D-lor *Mărunțelu Vilhelm*, din Regimentul de Gardă *Mihai Viteazul*, acum rănit în spitalul militar dela Turda, „fericit că a dus lupta până în prezent” și *Gh. Dumitrescu-Timonier*, o mențiune și volumul de versuri „*Thalassă*”, oferite de autor, d. *Al. Bîlculescu*.

Parte din poezii sunt publicate în numărul acesta, parte vor apare în numărul viitor.

D. *Marian Dem.*, e rugat a-și da adresa exactă, pentru a se trimite premiul și diploma.



## Spovedanie

*Eu am crescut sub fluturări de vele,  
In leagăne de valuri călătoare  
Și m'am hrănit cu vise și cu stele,  
Inveștmântat în poleiri de soare.*

*Pe vârfuri de catarge stând de veghe,  
Cu zări de-azur îmi mângâiam privirea  
Și'n legănarea miilor de leghe,  
In suflet mi'ncrustam nemărginirea.*

*Sub sfeșnicile-aprinse'n cer de lună,  
Ingenunchiam în nopți de rugăciune  
Și mămbătam de fulgere'n furtună  
Când marea mă scâldea'n argint de spume.*

*In desmierdări de unde dantelate  
Mă sbenguiam plutind printre meduze,  
Sau măngropam în gânduri înorate  
Cu ochii'n stânci de insule ursuze.*

*Printre'nstelări mi-am buchisit ursita  
Și-mi pare rău de chipul dragii mele —  
Dar mi-e mai scumpă marea, ca iubita,  
Căci am crescut sub fluturări de vele.*

MARIA DEM.-CORĂBIERUL

## Sirenele

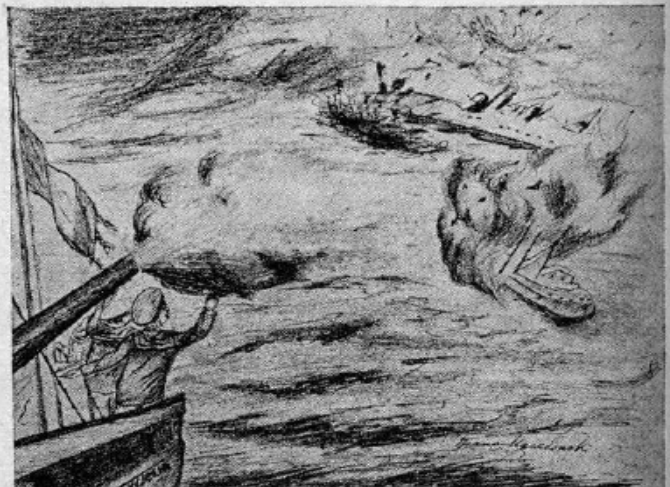
*Ce plângător bat clopotele zării  
Când candel'e'n altar de cer s'aprind  
Și din adâncul mării se desprind  
Sirenele, fecioarele pierzării.*

*In plete lungi cu flori de albe spume,  
Au voaluri de senin pe sânii mici  
Și'n degete, sticliri de licurici  
Aduc când vin din mistica lor lume.*

*Gătite-astfel, naiadele feline  
Urzesc ademeniri în mersul lor,  
Când peste chipul lunei trec în sbor  
Răzlețe fluturări de baldachine.*

*Ce farmece ne'nvinse-ți toarnă'n cale,  
O, visător, nostalgic marinar,  
Că gura lor cu buze de ghețar  
Tu o preferi în schimbul vieții tale?...*

MARIA DEM.-CORĂBIERUL



Și iată-i cum reped aprinsul vifor, |  
Ce varsă flăcări din mii de guri...

## Chemare tineretului

### I

Feciori din țară tare veniți din orice parte  
Din întinsul de câmpie, din munți, din mii de sate,  
Veniți să luăm lumină, sub cer nou de dreptate!  
Haideți, cu toți, și'n iureș să cucerim noi ape!...

### II

Veniți, cu toți, căci Marea-și așteaptă iubitorii  
Ca să-și clădească-odihnă spre maluri, în departe,  
Veniți să scriți istorii, de nou timp, vestitorii. —  
Haideți, cu toți, și'n iureș să cucerim noi ape!...

### III

Lăsați odihnă-acuma, „La posturi de plecare”  
Să sune crai de neam, de-apururi fără moarte,  
Căci cer răscumpărare acei ce-s morți în Mare!...  
Haideți, cu toți, și'n iureș să cucerim noi ape!...

### IV

Furtuna de ne prinde de moarte nu ni-e teamă,  
Cu noi e Dumnezeu, aicia și departe,  
Și prea-Sfânta Maria a Mării noastre Mamă.  
Haideți, cu toți, și'n iureș să cucerim noi ape!...

### V

Haideți și la plecare, din piepturi românești,  
Să dăm un chiot aspru-ce și prin vremi străbate —  
Să dea vuet prin veacuri, prin gânduri strămoșești!  
Haideți, cu toți, și'n iureș să cucerim noi ape!...

### VI

Veniți, cu noi, pe ape să ne'nfrățim în arme,  
Să priveghem pe Mare și'n lupte'nverșunate  
Să biruim dușmanul, să facem nouă vreme!...  
Haideți, cu toți, și'n iureș să cucerim noi ape!...

### VII

Căliți de aspre vremuri, de ploii, de vânt și soare,  
Haideți, cu toți, din munți, porniți, din mii de sate,  
Spre alte zări albastre, pe-aceiaș Neagră Mare.  
Haideți, cu toți, și'n iureș să cucerim noi ape!...

Caporal radiotelegrafist VASILE OPROVICI  
din Marina Regală



## Requiem

pentru N. M. S. „Lepri”.

Ridic această rugă gravă:  
Ecou de clopot peste undă,  
Quart sfânt de veghea-afundă,  
Ingenunchiere la epavă...

Era și leagăn și o casă  
Mănată veșnic către larg,  
Purta stindardul la catarg,  
Emblema'n pieptu-i de chiurasă.

Noi, marinarii, arși de soare,  
Trăind alături de azur,  
Rotiam din gabie — vultur —  
Un dor atotstăpân pe mare.

Noptateci cum zoriam la drum,  
Muriau luminile în radă  
Și-mprejmuiți de balustradă  
Lăsam în urmă țărmi de fum.

Ecolul când zbučni în slavă  
Pupa saltă sub o lumină:  
Rânite-adânc de jar de mină,  
Intrau în ape dor și navă!...

Cap. timonier DAN V. GH.



## Marinarilor.

Fulger vi-i ochiul; pe'ntinsele zări,  
Purtați vitejia în larguri,  
Și navele aprig brăzdează cărări  
Și-a patriei flamuri le poartă pe mări,  
Inaltele voastre catarguri.

Hotarele strajă și apelor frați,  
Granit româneștilor maluri,  
Cu sângele vostru curat le scâldați  
Și fără salutul din urmă îl dați,  
Pe coama'nspumatelor valuri.

Departa de țărături veghiați ne'ncetat  
A patriei sfinte hotare.  
Și dorul de luptă, de val legănat,  
Vi-l stinge dușmanul de ură purtat  
Și dus în adâncuri de mare.

Căci pentru isbânda războiului sfânt  
Și-a crucii eternă slăvire,  
Păgânilor marea le-o faceți mormânt,  
Dar rugilor sfinte voi puneți cuvânt  
Și pentru a lor ispășire!

Doinit de motoare și cântec de vânt  
Pe falduri de ape cuvântă,  
Credința în cruce, curajul ne'nfrânt,  
Iubirea nestinsă de-al nostru pământ,  
Vă duc la victoria sfântă...

VIRGIL POPOVICI



Rasar măreți ostașii lui Neptun...

## Marinarii.

*Cu vuet de zăgazuri prăbușite,  
Se sbate 'n larguri Pontul Euxin:  
Cu bulgării de foc în ghiare crunte,  
Din Schitia, vrăjmașe pajuri vin.  
De crântănitul lor cutremurate,  
Tăriile 'nnegrite se supun...  
Dar iată-i, pe delfini de-argint, în zare,  
Rasar măreți ostașii lui Neptun,..*

*Ei surpă munți de valuri spumegate,  
Și trec peste prăpăstii de noian,  
Și plasa lor din fulgere 'mpletită  
O 'ntind în calea roiului dușman.  
Ca mormoloci în sita 'nfierbântată  
Se zbat dihanii hăde și plesnesc,  
Puroi aprins din înțepate bube,  
Văpăile din burta lor țâșnesc.*

*Se prăbușesc, de moarte săgetate,  
In undele cu clocot vorbitor, —  
La Tomis, umbra dulcelui Ovidiu  
S'a'mpodobit cu nimb strălucitor.  
In iambi răsunători pe Eol chiamă,  
S'aline spasmu'ntărâtatei mări,  
Spre țărături depărtate luptătorii  
Să treacă pe delfinii lor călări.*

*Și blândul zeu, suflând ca peste-o rând  
Adoarme greul zbucium de talaz,  
Și drum pentru vitejii depe ape  
Deschide cătră vechiul Caucaz.  
Acolo unde-a poposit Odessos,  
Acolo este cuib de ucigași,  
Acolo, cu-a dreptăței lovitură,  
Indreaptă pe-ai luminei dragi ostași.*

*Și iată-i cum reped aprinsul vișor,  
Ce varsă flacără din mii de guri,  
Se clatină din temelii pământul  
Și stâncile se rup la'ncheeturi.  
Ca frântă creangă se desprinde malul  
Sub grindina de foc și de oșel,  
Și fierbe în clăbuc de lavă Pontul,  
Când valul și-l întinde peste el.*

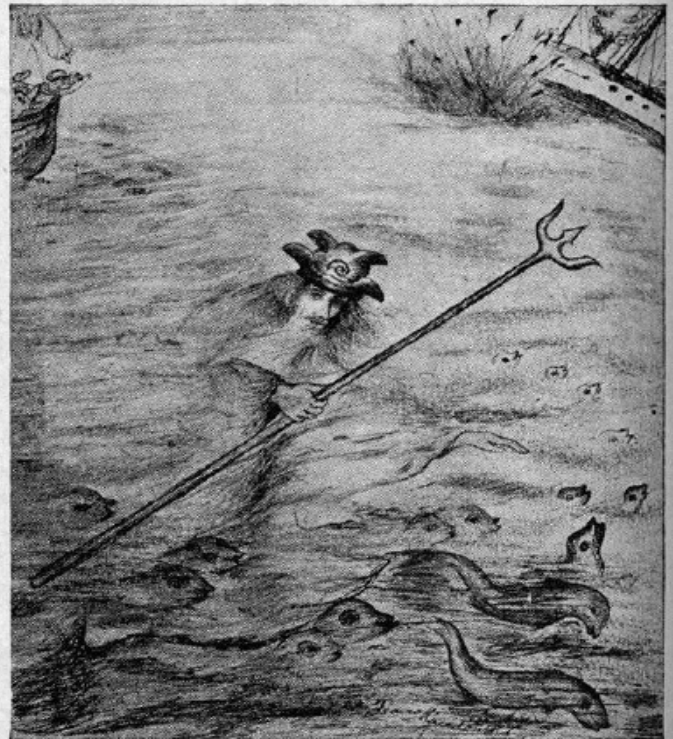
*Cu aripi uriașe, uraganul  
Dărâmă, sfarmă, spulberă stropșind,  
Ca păcura din Tartar, după dânsul  
Năbușitorii nouri se întind,  
Selene a pălit de vălvătaia  
Ce'ncinge Troia noului păcat,  
Trosnesc nelegiuții stâlpi ai groazei  
Și-altarul pentru crimă ridicat.*

*Aruncă scut și arme de pe dânsii  
Și fug nebuni nevolnicii mișei,  
Căci fulgerul nepoților lui Marte  
Al morței junghiu cobogă peste ei...  
C'an ziua, când Apollo, peste haos,  
S'a înălțat pe-al cerului senin,  
Cuceritorul cânt al biruinței  
Răsună peste Pontul Euxin...*

*Povestea bărbăției răzbunate  
Naiadele stihurilor o spun,  
Iși reazimă de stânca lui Achile  
Tridintele puternicul Neptun.  
— Ce-i ramătul ce pace'mi înfioară?  
Ce-i liota ce vine spre tartar,  
De-a'nnebunit pe Charon cu-al ei urlet?  
Și cine-s cei cari o'nsăimântă iar?*

*— Părinte bun, o biciuiesc hopliții  
Din Marte și din Rhea odrăsliti,  
Apărătorii'mpărăției tale  
Cu-adâncurile-albastre logodiți!  
Binecuvântată'ntr'ânșii bărbăția,  
Intinde peste ei a tale mâni,  
Și dă-le a Victoriei coroană:  
Sunt oastea ta de marinari români!...*

I. U. SORICU

Iși reazimă de stânca lui Achile  
Tridintele puternicul Neptun...

# URSOAICA „MAȘCA”

Traducere și prelucrare după M. O. von Kube. • de C. A. Delatyras și Scarlat Preajbă

## I.

Comandantul vaporului „Steaua” puse deoparte scri-soarea ce citise; căzu pe gânduri; apoi începu să cio-cănească nervos, cu degetele, pe suprafața lăcuită a bi-roului.

— Văd că nu-i nimic altceva de făcut, — răsufli în sfârșit.

Soldatul ordonanță, care intrase, după ce fusese che-mat, — un marinar frumos, împodobit cu un cercel de argint în urechia stângă — înmărmurise în poziția de aș-teptare, la ușa cabinetului comandantului.

— Să vină secundu'....

După ce acesta sosi, comandantul îl invită :

— Te rog ia loc, Pavel Petrovici. Avem o tărășenie foarte grea și neplăcută, în acelaș timp.

— Ce este, domnule comandant? ce poate să fie? oare, furnizorii nu pot aduce cărbunii angajați? sau re-parația velbotului nu este încă terminată? — încercă să ghicească secundul.

— Nu; e altceva la mijloc. Cărbunii îi primim regu-lat, însă sunt de calitate proastă. Velbotul este gata și va putea fi recepționat mâine dimineață. Dar, mai bine citește și vezi ce stă scris aici — și comandantul întinse secundului, corespondența scrisă pe o coală de hârtie groasă, format ministerial.

Pe măsură ce citea, sprincenele secundului se înălțau tot mai sus, până ajunseră la mijlocul frunții, apoi iar se lăsară în jos, dând figurii o îngrijorare tragică :

— Dar asta este ori o farsă, ori o glumă... Să îm-barcăm pe vapor, un urs viu? Asta e culmea! Oare „Steaua” noastră este o menajerie plutitoare?

— Nu e nici glumă, nu e nici farsă — spuse coman-dantul — ceea ce e mai grav, este că nu se poate refuza. Excelența Sa domnul guvernator mi-a vorbit de mult despre această chestiune, dar eu am tot crezut că dâ-nsul o va uita. Acum, corespondența asta pune, din nou, chestiunea pe tapet. Toate argumentele încercate sunt respinse dinainte. Ursul, sau, mai bine zis, ursoaica, — fiindcă viitorul „pasager” este o ființă ce ține de sexul slab — a fost luată dela mamă-sa, omorâtă la o vână-toare, la vârsta de două luni și alăptată de o cățea de vânătoare; este complet domesticită.

Comandantul, mișcându-se agitat în lungul cabine-tului său, reluă :

— Așa asigură Excelența Sa. Cum îl pot eu refuza pe guvernator, care ne-ă primit așa de bine! Cu atât mai mult cu cât această ursoaică este destinată să fie dăruită Majestății Sale.

Comandantul deschise brațele spre tavan, apoi își plesni picioarele cu palmele, — în semn că enervarea îl stăpânise.

Secundul, inlemnit, tăcu. În fața ochilor săi se și des-fășură un tablou reprezentând alba și feciorelnica, atât de curată, punte a vasului, murdărită de „această bes-tie” grosolană.

După o pauză lungă, comandantul vorbi :

— N'avem încotro, suntem nevoiți să ne supunem, Pavel Petrovici. Azi, mă voi duce la guvernator, în vi-zită de plecare, și-i voi raporta că, mâine de dimineață, putem primi pe scumpa-i „musafiră” și „pasageră”...

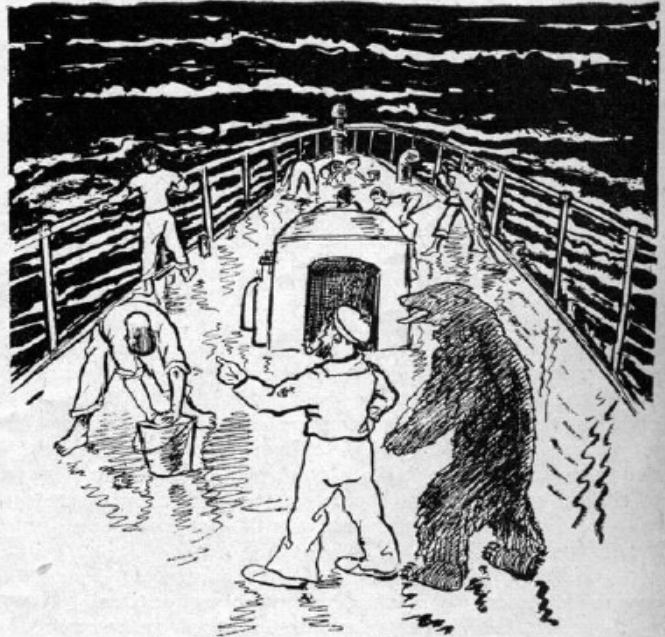
Pregătește macaraua pentru ridicarea ei și trece în lista de echipaj pe ursoaica „Mașca”.

Cuvintele comandantului fură colorate cu o amară ironie.

— Cum ordonați, așa vom executa, — spuse, nemul-tumit și enervat, secundul, mototolindu-și șapca, care nu avea nici-o vină. Vom avea de furcă cu blestemata de „pasageră”.

Eșind pe punte, secundul vorbi mult cu nostromul Nichita, care era un om strașnic de zelos păzitor al cu-rățeniei și strălucirii vasului, mult îndrăgit.

În timpul acesta, comandantul își încheia, în nădușeli,



La doi pași, Mașca urmărește pe șeful de echipaj dela deșteptare până la culcarea.

gulerul înalt al mundirului de paradă, îmbrăcat special cu prilejul vizitei de plecare la guvernatorul acestei îndepărtate provincii.

## II.

Timpul trecea repede.

De mult rămăsese în urmă Marea Chinei, cu furtu-nile ei înșelătoare și Oceanul Indian cu acel curent per-manent, răcoros, al vântului musson. Trecuse și înfier-bântata Mare Roșie, iar etrava ascuțită a frumosului vas „Steaua”, taie valurile albastre, legănătoare, ale Mării Mediterane.

Din spre prova, apar piscurile insulei Creta, apoi dis-par la orizont, înecându-se în albastrul cerului, iar din spre prova se ridică, în zarea fumurie, silueta Cicladelor.

Dimineața se începe toaleta vasului cu cascade de apă, ce sunt asvârlite peste punte, cu care se spală ultimele grăunțe de nisip rămase dela frecare. Deasupra casca-delor de apă aruncate de pompe, joacă, în aerul proas-păt al dimineții, curcubeie în miniatură. Se simte mi-

rosul vopselei și al lemnului de brad bine spălat.

Nenumărate perechi de rândunici, plecate dela locuințele lor de iarnă, din Africa, se găesc acum ca pasageri, fără plată, pe catargele înalte; sar dintr'un loc într'altul, pe tachelajul întins și urmăresc, cu ochisorii lor inteligenți, mișcările marinarilor de pe punte.

Bătrânul nostrom Nichita, înfipt pe picioarele-i desculțe pe punte, cu fluerul de argint în colțul gurii, supraveghează curățenia de pe vas.

La doi pași de bătrânul marinar, Mașca îl urmărește, tot timpul, dela deșteptare și până seara la culcare.

### III.

La plecare, după ce salutase, cu strigăte jalnice, Taiga, patria ei, Mașca se obișnuise repede, cu noua viață pe vas, unde își avea culcușul ei, la locul anume destinat, la prova și unde se simțea ca la ea acasă și începu să ia parte, conștiincios, la serviciul primului câr. Puse pe loc, cu două labe zdravene, pe cele două maimuțe cari se aflau pe vas. Echipajul simpatiza cu ursoaica; însuși nostromul Nichita zâmbea cu mândrie, întorcându-și capul, când și când, spre animalul feroce, care mergea liniștit, în urma lui; dela bufetul popotei ofițerilor, i se aducea, dinainte rezervate, dulciurile preferate; până și fața severă de mucenic a preotului Varsonofie se ilumina de un zâmbet binevoitor, când Mașca, cu zumzet încet, își răzima, pe genunchii lui, enormul ei cap.

Dar Mașca merse mai departe. Secundul, care la început era gata s'o primească între baionete, cu neîncredere și teamă, pentru păstrarea curățeniei de pe punte, după câteva zile și-a schimbat părerea și a văzut că a fost neîntemeiată și pe măsura cunoașterii mai bine și mai apropiate, a felului de comportare a ei, dobândi un sentiment de satisfacție care culmină printr'o cu totul altă părere, opusă decât aceia pe care o avusese, față de temperamentul neliniștit și zburdalnic al celor două maimuțe. În sfârșit stăruința și munca ce depunea Mașca, în timpul manevrelor de pe vas, învinse inima secundului, — un holtei, care n'avea altă dragoste, pe lume, decât vasul său.

— *Echipaj pe punte! A întinde pânzele.* — se auzi comanda, în cor, a nostromilor și a sergenților.

Și pe loc, din toate încăperile încep să se reverse cămășile albe, iar corpurile svelte ale marinarilor, împingându-se unele spre altele, se silesc să se strecoare așa ca să nu se atingă de lanțul fluerului nostromului Nichita, lanț care ținea locul knutului desființat, intrând fatal, în acțiune, prin a fi aplicat la partea dorsală a celor întârziți la executarea comenzii.

Pe sarturile din dreapta catargului mare, alături cu marinari, gata să se repeadă sus pe catarg, stă Mașca, punându-și labele pe prima treaptă a sarturilor și urmărind, cu ochii-i mici și deștepți, mișcările ofițerului, care se plimba pe puntea de comandă.

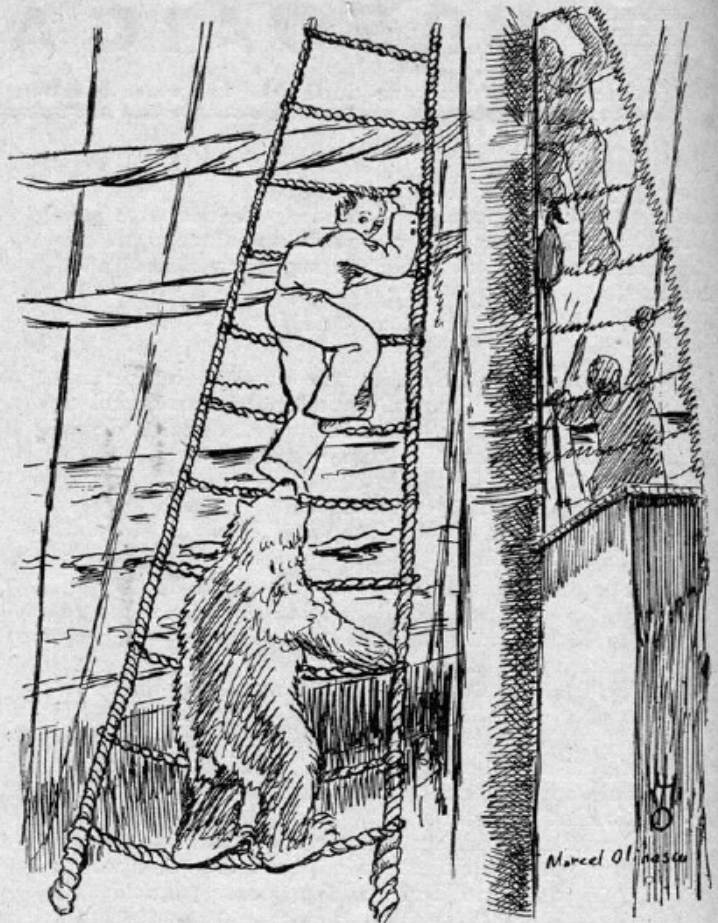
— *Sus la gabie și cruceț!*

Picioarele desculțe ale marinarilor urcă repede pe sarturi sus, și mai sus, se văd formele albe omenești.

— *Fulinov, „Pălărie de paie”, „panama mexicană”, mai repede.... Chiar și Mașca va fi înaintea ta la gabie,* — se auzi glasul gutural și nemulțumit al secundului.

Și Fulinov, tătar din Kazan, cel mai bun soldat-ordonanță, din care însă nu se putea forma un marinar destoinic, — plin de sudoare, se urca sus, și simți cum, pe picioarele lui goale se înfiipse, umed și rece, nasul ursoaicei, care-l îndemna strașnic la urcare și-l întrecea chiar.

Tătarul greoi nu înțelese deloc expresiunile înflorite



Fulinov simți cum pe picioarele lui goale, se înfiipse nasul ursoaicei...

ale secundului; în mintea lui primitivă, cuvintele „panama mexicană” alcătuiesc cea mai teribilă și usturătoare ocară și sentință de condamnare.

Acum, dela vârful catargului și până aproape de apă, vasul s'a îmbrăcat cu pânze. Ca niște aripi largi și albe, se întind vecele patrâte.

— *Desfășurați gabierii.* — s'auzi comanda.

Secundul urmărește limba secundarului dela ceas și pe față i se citește un zâmbet de mulțumire. Pânzele au fost întinse numai în 2 minute și 16 secunde. Până la comanda „liber dela postul de manevră” nu trec nici 2 minute și 30 secunde. Record. Manevrându-se așa, vasul poate bate pe englezi în Gibraltar.

Un strigăt ascuțit se auzi, deodată, de sus, întrerupând plăcutele gânduri ale secundului.

Între catargul mare și artimon se văzu, deodată, căzând vertiginos un mototol alb, drept pe pânzele întinse, apoi, împins, se rostogolește pe punte.

— *Targa.... doctorul...* — strigă cu vocea stinsă secundul, scoborând repede dela puntea de comandă.

În urma lui, doctorul, care fusese pe punte, se grăbi să scoată targa din cabina sanitară dela prova.

Mototolul alb, trecând în lungul velei-strai, căzu ca un pachet, înfășurat în sac, pe frânghiile îngrămădite în colacii de pe punte.

— *Cine este?* — întrebă secundul, împingând pe marinarii strănși împrejurul celui căzut.

— *Fulinov, domnule căpitan, a căzut dela gabie,* — răspunseră, în cor, câteva voci.

— *S'a lovit mortal?* — întrebă un marinar tânăr blond.

— *Desigur*, — răspunse grav un marinar bătrân, — *tocmai dela gabie pe punte!*

— *Faceți loc, băeți. Dați-vă la o parte că vine domnu' doctor.*

Doctorul ingenunchie, apoi, cu mișcări rezezi și sigure, cercetă corpul nemișcat al lui Fulinov.

— *Ciudat... nu se poate...* — spuse doctorul punând urechia la pieptul celui căzut.

— *Lipcenco, adu amoniac. Băeți, lăsați drumul liber.*

Lipcenco, — subchirurgul — aduse o sticlură, pe care o înmână doctorului.

Capetele tuturor marinarilor se îndreptară spre fața palidă. Doctorul desfăcu sticlura și o așeză sub nasul suferindului. Deodată, cel crezut mort, făcu o mișcare de tresărire, apoi strănută sgomotos. Marinarii scoaseră un strigăt de bucurie.

— *Cum te simți băete*, — întrebă doctorul, — *bine?* Și-l examină din nou.

Apoi ochii celui întins pe jos se ntredeșchid și cu priviri întrebătoare, pline de uimire și în semiconștiență, Fulinov trecu în revistă toate figurile îngrămădite împrejurii.

— *Ce pășiși camarade?* — întrebă, aplecându-se, cu grije, secundul.

În ochii tătarului sclipi o scânteie de conștiență.

— *Panama', domnule căpitan. Iacă m'am grăbit și gata — jos.* Privirea lui se învioră, căci, între doi marinari, se ivi capul ascuțit al ursoaicei. *Dar domnule căpitan, să știți că am coborât înaintea lui Mașca de pe catarg.* — spuse cu emoție Fulinov, — apoi, făcând o sforțare stângace, căzu greu pe punte.

— *Și-a pierdut conștiința*, — răspunse doctorul, văzând privirea speriată a secundului; — *a avut un șoc puternic. După două ceasuri de somn, trece totul. A avut noroc tătarul. Nu are nici-o fractură...*

#### IV.

— *Domnule locotenent, amiralul englez merge la mal.* — așa anunță timonierul pe ofițerul de cart.

Pe vas liniște. Comandantul plecase la mal într-o vizită oficială. Secundul căpătase o malarie și sta de trei zile în cabină. Echipajul se ocupa cu căpirea hainelor și cu spălatul albiturilor; la mandar erau întinse rânduri de pantaloni și rufe spălate.

Locotenentul, trezit, deodată, din gândurile în cari se afla, îndreptate la familia lui îndepărtată, își întrerupse plimbarea pe punte, se opri și privi prin ocean.

— *De unde știi asta, băete? Pe „Casiopea” totul este liniștit.*

— *Am observat eu, totdeauna, domnule locotenent, că nu le place să curețe arama pe velbot, decât numai atunci când amiralul sau comandantul pleacă. Acuma, de 10 minute, curăță barca și nostromul lor strigă la ei de pe punte.*

Marinarul, șiret, nu greșise.

Contr'amiralul englez, începuse să urască, cu toată puterea, vasul „Steaua” care, cu o obișnuită regularitate, întrecea escadra lui, în toate manevrele, cu unul sau două minute.

Îl se prezenta un bun prilej de a face de rușine pe „rușii barbari”, sau „urșii sălbateci”, cum îi socotea el, în gând.

Ofițerul-adjutant îi raportă că comandantul rus plecase la mal și, ca atare amiralul hotărî să facă imediat o vizită, gustând dinainte plăcerea de a vedea fața tur-

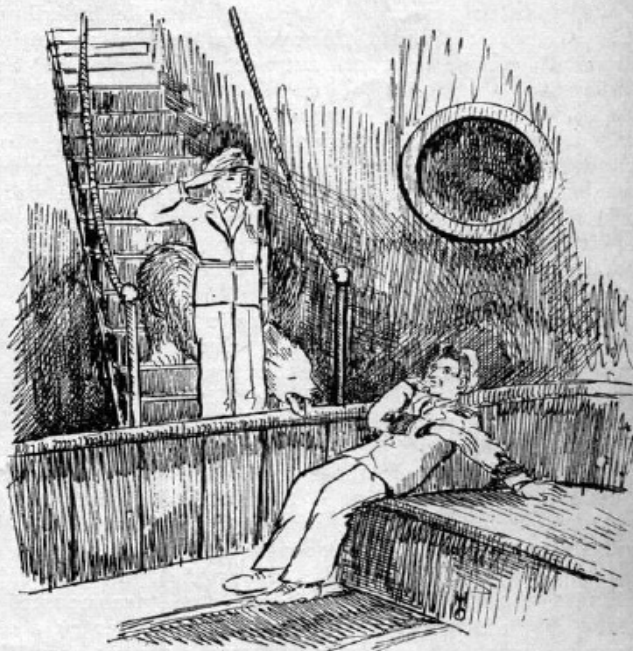
burată a secundului, care va fi nevoit să primească pe amiral pe puntea încărcată cu rufe și uniforme ce erau agățate la mandar, întinse la soare, și fără puțință, din această pricină, să-l primească și să-l conducă cu ritualul și salutul tradițional marinăresc.

Și amiralul, satisfăcut, se plimba în cabinetul lui, până când ofițerul-adjutant fugise de 10 ori, sus, ca să pregătească mai repede velbotul.

În acelaș timp, pe „Steaua”, nostromul Nichita spunea locotenentului de cart:

— *Am înțeles, domnule locotenent, fără sgomot, cu oamenii de cart.... Nu vă deranjați și nu aveți nici-o grije. Într-o secundă totul va fi gata. Când veți da comanda, va fi totul pus în regulă.*

„Englezul” s'a gândit să facă de rușine vasul nostru”. Șușotea, pe sub mustați, nostromul Nichita, scoborând de pe puntea de comandă.



Amiralul își retrase brusc mâna...

Dela prova navei „Casiopea” apăru, deodată, velbotul, care mergea cu toată viteza, purtând ghidonul contr'amiralului, care fălăia ușor. Barca taie oglinda apei golfului liniștit și pune capul direct spre scara din tribord a navei „Steaua”. Pe acest vas domnește liniștea. Au mai rămas numai două-trei sute de metri. Amiralul este în culmea satisfacției.

Deodată, pe „Steaua”, se auzi o comandă și un fluerat. Când ajunse la scară, amiralul englez își șterse ochii. Nu... nu era nici-o greșală. Toată rufăria, întinsă pe fringhii, dispăruse ca prin minune, parcă nici n'ar fi fost.

Pe ultima treaptă a scării, ofițerul de serviciu pe bord, echipat impecabil, în haine albe, salută și dă raportul amiralului, adăogând că comandantul este plecat într-o vizită oficială, iar secundul e bolnav și nu poate întâmpina pe Excelența Sa. Amiralul ascultă ce i se raportase, oarecum distrat; își mușcă buzele de ciudă, crescândă, din pricină că, cu toată atitudinea corectă și plină de respect a ofițerului, ce are în fața sa, totuși, în ochii verzi ai locotenentului joacă scânteile unei ironii voioase.

În clipa următoare, deodată, amiralul își retrase brusc mâna pusă, în timpul convorbirii, pe balustrada scării.

(Continuare în pag. 264)



# Recenzii

## Dunărea românească, cale de navigație între Europa centrală și țările Orientului.

— Declarațiile d-lui ministru C. Bușilă —

D. ing. Const. Bușilă, ministrul lucrărilor publice și al comunicațiilor, a făcut următoarele expuneri în cadrul conferințelor săptămânale cu reprezentanții presei din Capitală :

Căile de comunicație pe apă și porturile îndeplinesc un mare rol în evoluția economică a țării, și o atențiune deosebită trebuie acordată tuturor problemelor în legătură.

Ne vom ocupa azi, numai de Dunărea românească, cale de navigație între Europa centrală și România, rămânând ca cu altă ocazie să vorbim despre căile navigabile interioare și de căile artificiale, cași despre porturile maritime, fluviale și interioare.

Ca navigațiune interioară avem cursul Dunării pe porțiunea ce udă unul din tărmlurile țării noastre, sau trece între maluri românești.

Dunărea este cel mai mare fluviu care leagă Europa occidentală și centrală cu țările din orientul continentului și care duce la mare pentru legăturile mai departe, cu țările din orientul apropiat sau îndepărtat. Dunărea este o cale naturală de navigație pe cea mai mare parte a porțiunii sale, înainte de a intra în țara noastră ; pe acest parcurs sunt efectuate lucrări de regulare și amenajări, pentru a asigura o cât mai bună navigație. În amonte, au fost executate canaluri, sau sunt în curs de executare, pentru a lega această arteră importantă de navigație cu Rinul și cu alte cursuri de apă ; prin calea Dunării ni se deschide legătura între țara noastră și țările din occidentul și mijlocul Europei, pentru a asigura un important schimb de mărfuri ; și prin acest fluviu se deschide calea unui tranzit prin România.

### „Cele două aspecte ale navigației.

Pe teritoriul românesc, Dunărea prezintă două aspecte din punct de vedere al navigației : unul fluvial, dela frontiera noastră până la Brăila, și altul maritim, dela Brăila până la ieșirea în Mare. Prin caracterul său internațional, regimul Dunării este supus clauzelor unor

Simțise o atingere rece a degetelor... Amiralul întoarce capul și vede ceace nu se aștepta... Se oprește brusc pe loc ; apoi se dă imediat înapoi... Fața i se schimbă unei bestii, care-și arăta colții dinților albi și ascuțiți și limba roșie, într'o gură groaznică — de moarte.

— *Inainte ! Toată viteza !* — se auzi deodată. Velbotul pornește brusc din loc. Amiralul căzu pe perna fotoliului, dela pupa, și-și impune să-și învingă tremurul nervos de care e stăpânit.

Iar din tunurile vasului „Steaua”, apare fumul gros, din care colcăe limbi roși-gălbui de foc, care se topesc și se pierd în aerul liniștit al dimineții. Nava își împlinise salutul reglementar față de amiral.

(va urma)

convenții și reglementări între statele riverane, sau interesate în navigația pe acest fluviu, și acest regim este diferit și supus la organizațiuni internaționale diferite. Pe teritoriul nostru, porțiunea dela „Porțile de Fer” este supusă unui regim, iar porțiunea dela Dunăre până la Mare a fost supusă Comisiunii europene a Dunării a cărei rol este luat de câțiva ani încoace, de o organizație românească, având în o Comisiune internațională, numai un rol consultativ. Pe restul porțiunii românești, fluviul se găsește sub grija organelor românești, cu respectarea convențiilor internaționale în ceace privește asigurarea și efectuarea navigației.

Pe porțiunea românească, lucrări importante au fost făcute pentru semnalizarea și menținerea adâncimii pe șenalul navigabil, încă de mulți ani și lucrările făcute în trecut, pe când alte fluvii se lucra mai puțin în această direcțiune, au format admirația tuturor acelor ce aveau de folosit calea navigabilă a Dunării. Regimul Dunării necesită o activitate tehnică continuă și sunt foarte multe lucrări de făcut, pentru navigația să se poată face în cele mai bune condițiuni, în orice perioadă a anului, pentruca malurile să fie fixate și protegute, pentru a evita inundații ce se produc foarte des în multe părți ale fluviului, pentru a se putea pune în valoare însemnate terenuri de cultură, azi încă neutralizabile, și pentru a întrebuița apa Dunării și pentru alte folosințe economice : alimentări, irigații, forță motrice, etc. Astfel privită chestiunea, Dunărea prezintă o perspectivă de importante lucrări de executat, timp îndelungat, pe baza unui program ce va trebui stabilit.

### Porțile de Fier și ieșirea la Mare.

Două porțiuni grele pentru navigație prezintă Dunărea pe porțiunea ce trece prin țara noastră : „Porțile de Fier” și „Eșirea la Mare”.

Cu toate lucrările făcute de către Ungaria, în baza unei convenții internaționale, „Porțile de Fier” constituie încă un obstacol pentru navigație, din cauza stâncilor la mică adâncime, mai ales la apele scăzute, și din cauza marelui curent care îngreunează navigația, mai ales la navigația în susul cursului. Lucrări importante vor fi necesare pe aceste porțiuni și unele studii sunt chiar făcute, dar trebuiesc completate și aduse în stadiul unor realizări. Prin lucrările necesare pe aceste porțiuni, va trebui să se asigure o navigație mai ușoară, și pe tot timpul cât navigația este deschisă și va trebui să se folosească importanta forță a apei ce trece prin acele strâmtoni pentru a crea acea mare uzină hidraulică, care va putea să alimenteze cu energie multe din trebuințele țării noastre și chiar a unora din țările învecinate. Rezolvarea chestiunii „Porților de Fer”, constituie o foarte importantă problemă tehnică și financiară, în strânsă legătură cu problemă de ordin politic, rezolvarea ei nu trebuie a se face fără România, care are așa de mari interese, atât din punct de vedere al asigurării navigației, pe cursul Dunării pentru interesele sale economice și pentru tranzit, cât și pentru a putea folosi cantitățile de energie ce azi se pierd pe cursul acestei ape ce curg pe o lungă distanță lângă malul românesc.

A doua porțiune grea o constituie eșirea la mare. De multă vreme problema a fost pusă prin interesul ce țările occidentale aveau pentru o navigație ușoară, cu scopul de a-și plasa produsele lor industriale în această regiune orientală a Europei, dar mai ales, pentru a scurge produsele agricole ale României și altor regiuni din șesul Dunării. După războiul Crimeii, prin tratatul dela 1857, s'a fixat un regim internațional, cu scopul de



a face lucrările necesare și a asigura navigația maritimă dela porțiunea Dunării de Jos, Brăila și Galați, în marea liberă. Nu este acum locul de a insista asupra considerațiilor politice ce au dictat această soluțiune, și de modul cum problema politică a evoluat până acum, când din nou România a intrat în posesiunea întregii delte cu brațele de scurgere a Dunării în mare; și nici nu vom a discuta acum soluțiunile admise și lucrările foarte costisitoare făcute pentru a asigura, mai mult sau mai puțin, navigația pe acea porțiune, care, în anumite timpuri, este foarte stânjenită. Ținem încă a reaminti că soluțiunea amenajării brațului Sulina a fost adoptată ca o soluție provizorie, care ar fi trebuit să subziste până la amenajarea definitivă și eșirea la mare, prin brațul Sfântul Gheorghe. Lucrări de amenajare s'au făcut și lucrări de întreținere a canalului navigabil, pentru a menține libera eșire la mare, se fac în mod continuu, pentru a învinge cauzele naturale de înnisipire, prin materialul adus de Dunăre, care formează „bara dela Sulina”, sub influența curenților maritimi, puțini favorabili în acea regiune. S'au cheltuit sume mari din taxele încasate de pe urma exportului produselor românești și a produselor străine importate. Menținerea aceste ieșiri la mare se menține cu greutate din ce în ce mai mari; studii s'au făcut și se fac; adoptarea și executarea unei soluții definitive de eșire sigură în orice împrejurări, trebuie adoptată și realizată cât mai curând. Prin Direcțiunea Specială ce a fost creiată pentru această porțiune a Dunării, chestiunea se urmărește azi de țara românească și o soluție românească trebuie a fi cât mai curând realizată, pentru a asigura navigația pe Dunărea românească, această arteră de mare interes economic, pentru legarea Europei centrale cu regiunile orientului.

Ocupându-se de menținerea navigației pe Dunăre, nu trebuie a trece cu vederea limitarea duratei de navigație liberă pe acest fluviu din cauza celor câteva luni pe an, când fluviul îngheață; o navigație pe întregul curs al fluviului nu este posibilă în timpul înghețului și mai ales în perioada de scurgere a sloiurilor. Prin folosirea sparg-ghețurilor și amenajarea unor anumite adăposturi de degajare a vaselor, se pot aduce ameliorări însemnate și aceasta este necesar, mai ales pe porțiunea maritimă a fluviului. Ceeace s'a făcut în această direcțiune, reprezintă puțin față cu ceeace va trebui realizat în viitor.

(Argus)

### **Navigația interioară. Regularea cursului apei. Creierea de canale**

În cadrul conferințelor săptămânale cu reprezentanții presei, d. ing. C. Bușilă, ministrul lucrărilor publice și al comunicațiilor, a făcut următoarea expunere, cu privire la navigația interioară:

Nu am avut până acum navigație interioară, căci râurile noastre, ce ar putea servi în acest scop, au fost complet neglijate; nici un fel de lucrări nu s'au făcut pe ele. În trecutul țării noastre se găsesc câteva încercări de a face navigația pe Olt și pe Siret, la anumite timpuri ale anului, iar oarecare navigație mai regulată, cel puțin în anumite anotimpuri, se face pe cursul natural al Prutului și pe Bega care este singurul nostru râu canalizat în vederea navigației.

Or, navigația interioară este de o mare importanță pentru dezvoltarea economică a țării; căile de navigație asigură transportul mărfurilor în condițiuni avantajoase, completând rolul economic al căilor ferate și a șosele-

lor. Țările și regiunile, cari posedă căi de navigație, alături de drumurile de fier și de șosele, cunosc o propășire economică necunoscută acelor regiuni lipsite de căi de comunicații. Pentru țara noastră ar producțiuni de materiale de masă, căile de navigație ar fi putut să ne fie de mare folos, în anumite anotimpuri și condițiunile economice ale țării s'ar fi îmbunătățit foarte mult.

### *Regularea cursurilor apelor*

Dar ceea ce nu s'a făcut va trebui făcut; râurile noastre vor trebui regulate pentru a servi la navigație, cel puțin pe acele porțiuni cari se prezintă în condițiuni favorabile. Vor trebui începute aceste lucrări pe baza unui program și va trebui urmărită realizarea acestui program în vederea asigurării unui viitor spre o propășire economică a țării.

Lucrările necesare a fi executate pe cursurile noastre de apă nu vor servi numai pentru asigurarea căilor interioare de navigație; regularea râurilor noastre este necesară pentru a le ameliora regimul, a le îndrepta și limita albiile lor de scurgere, și a le fixa malurile, evitând surpările; pentru a pune la dispoziția agriculturii însemnate suprafețe de cultură azi expuse la inundații; pentru a contribui la îmbunătățirea stărei sanitare prin asanarea bălților și mlaștinilor ce se formează, puțându-se crea bazine sau lacuri folosite pentru piscicultură; pentru a putea alimenta localitățile riverane și a iriga terenurile de cultură; și în unele cazuri pentru a pune în valoare puterea apei, ce curge pe cursurile rezezi, prin crearea de uzini hidroelectrice cari să alimenteze cu energia necesară pentru lumină și forță motrice.

Regularea cursurilor de apă constituie o lucrare de mare interes economic, dar ea constituie și o operă de civilizație a regiunilor prin cari acele cursuri de apă trec. Ca și pentru celelalte căi de comunicație pe șine sau pe drumuri, civilizația și bunul trai se dezvoltă dealungul căilor de navigație, și mai mult chiar decât căile de comunicații terestre, râurile navigabile dezvoltă civilizația regiunilor, prin cari trec. Ne dăm ușor seama de acest rol civilizator al căilor de navigație, trecând prin regiunile străbătute de râurile noastre capricioase în primitivitatea lor și amintindu-ne de regiunile râurilor regulate pentru navigație ce se văd în alte țări.

*Regularea râurilor noastre este o lucrare mare, de lungă durată și costisitoare*; ea trebuie abordată pe baza unui program care se va stabili pe studii dintre cari prea puține sunt azi începute, dar cari vor trebui organizate și urmărite cu oarecare intensitate. Vor trebui însă începute, făcute sacrificiile necesare pentru a se face aceste studii cari vor fi recompensate prin foloasele ce se vor realiza pe terenul economic și de civilizație a țării. Întârzierea de până acum în întocmirea studiilor și a executării lucrărilor de regulare a râurilor noastre, nu constituie o scuză pentru trecut, dar nu va trebui să servească de exemplu pentru viitor.

### *Creierea de canale artificiale*

Dar pe lângă navigația pe cursurile naturale de apă, amenajate în acest scop prin lucrările de regulare, navigația interioară este completată prin rețelele de canale artificiale în acele regiuni de mare trafic comercial. Pentru țara noastră executarea de canale artificiale pentru navigație nu prezintă, cel puțin pentru moment, aceeași importanță ca pentru țările mult mai dezvoltate din punctul de vedere economic; sperăm că necesitatea căilor artificiale de navigație se vor impune cât mai curând, pentru a asigura transporturile în regiunile lipsite de alte

căi de comunicație. Fără a realiza, în prea scurtă vreme, rețele de canale așa cum alte țări occidentale posedă, va fi și la noi cazul de a se stabili anumite canale cari vor putea fi studiate din vreme, și în multe cazuri în legătură cu studiile ce se fac pentru regularea cursurilor naturale de apă. Și între primele canale de avut în vedere sunt acele pentru cari oarecari studii sunt făcute și cari ar deservi aglomerații importante consumatoare și producătoare de produse.

Trebuie începută activitatea pentru ca în viitor țara românească să cunoască bunele servicii pe cari economia țării și întreaga viață, le poate obține de pe urma apelor ce posedăm; și să fie cu totul înlăturate relele efecte și dezastrele pe cari apele noastre umflate le aduc vieții țării și bogățiilor naturale.

(Universul)

### Războiul pe mare și forța maritimă de C. Amiral Fr. Lützow

În nici un război nu s'a dezvoltat operațiunile maritime cu atâta chibzuială, unitate și așa de reușit de către comandamentul german de război, ca acum. Înainte nu se folosea pentru operațiunile de câmp și de apă toate mijloacele efective și toate posibilitățile sau conducerea nu îngloba în mod unitar planurile operative care rămăneau necomplet dezvoltate și cu multe frecări.

Conducerea germană a statului și a războiului, a înțeles că concepția unitară de mare gândire trebuie realizată în toate domeniile. De aceea dacă în cele ce urmează e vorba numai de războiul pe mare, rămâne ca conducerea lui să fie valabilă în cadrul conducerii generale a războiului. Dar fie care armă are de îndeplinit în cadrul posibilităților sale misiunea ei specifică după regulile proprii. Iată de ce, sunt deosebite considerații pentru fiecare specialitate de forță militară și de conducerea a războiului.

Cartea strânge comunicatele dela radio care s'au dat săptămânal. Aceste comunicări ca și cartea au fost lucrate în colaborare cu Cap. de corvetă Pezold, care a avut ideea și impulsul în Dec. 1939 și care ne-a servit pentru războiul submarin.

Războiul economic de azi.

Războiul economic dus de Napoleon.

Războiul submarin german.

Isprăvile submarinelor.

Rolul minelor marine.

Englitera și dreptul maritim.

Cazul Altmark.

Despre vasul de bătaie și importanța lui.

Piraterie și drept maritim.

Despre neutralitate.

Debarcarea din Norvegia: I. Transporturile de trupe; II. Lupta distrugătoarelor; III. Siguranța transporturilor următoare; IV. Apărarea coastelor; V. Noua poziție strategică în Marea Nordului.

Vedetele rapide.

### Flota de război germană. Dezvoltarea ei și în prezent

Poporul german privește mândru în spre faptele marinei sale, care cu iuteala fulgerului, prin eroica acțiune din Scandinavia, a împiedicat intenția inamicului nostru de a strânge blocada în jurul Germaniei.

Importanța valorii maritime a Germaniei s'a dovedit impresionantă în ultimele zile și în mod practic înaintea ochilor.

Asociația prețurii maritime din Germania, căreia Führerul i-a dat sarcina de a promova în poporul german și de a adânci dragostea de mare, urmărește zilnic dorința multora care vor să afle din faptele marinei de război, o satisfacere.

Realizarea acestei sarcini o dă tipăritura aceasta care răspândește în toate cercurile populare dorința de mai sus.

Berlin — vara anului 1940.

Asociația germană de prețuire a mării.

I.

Insemnătatea descătușării forțelor germane de apă de către Führer. Flota germană de război în luptă.

Bastimente din marina de război a Germaniei.

II.

Valorificarea mării și forța de apă — privire istorică și politică a dezvoltării marinei germane de război.

Dezvoltarea bastimentelor marinei germane de război până azi. Dezvoltarea marinei germane de război de acum o sută de ani până azi.

III.

Lista vaselor germane de luptă.

Tradiția marinei de război.

Semnele exterioare ale erarhiei din Marina de război.

După cum se vede, cartea interesează în amănunt Liga Navală pentru o exemplificare plină de învățătură pentru noi, de cum se leagă sufletul poporului de un „mit" transformat în realitate.

## CARTI ȘI REVISTE<sup>1)</sup>

de SCARLAT PREAJBĂ

● L'ITALIA MARINARA este o bună revistă, care apare lunar, de 42 ani (Roma, via Giustiniani, 5) ca organ de publicitate a Ligii navale italiene, sub direcțiunea d-lui Italo Sullioti. Conține articole interesante și instructive în ramura marinărească, însoțite de ilustrațiuni. Are și o rubrică asupra mersului ligii italiene și recenzii asupra cărților apărute, în legătură cu Marea. Semnalăm oarecari note asupra *flotei danubiene a României* (nr. XIX).

● NAUTICA ne vine tocmai din Buenos-Aires, ca schimb cu revista noastră, pentru care mulțumim d-lor directori: inginer naval Virgilio Pisnero și căpit. Mario Cornaglia. E o revistă tehnică-economică a marinei argentine; apare de 10 ani, lunar.

● SÜDOST-ECHO apare, săptămânal, în Viena și Budapesta; e în al IX-lea an; conține articole interesante, cari oglindesc stările de lucruri din Europa de acum. Sunt informațiuni și despre România.

● CONVORBIRI LITERARE, veche revistă ce apare de 74 ani, continuă, acum, să apară în excelente condițiuni redacționale și tehnice, de când se găsește sub direcțiunea reputatului cărturar și scriitor I. E. Torouțiu, care este secundat de scriitorii Alex. Ionescu, Teod. Al. Munteanu și Ștef. Cuciureanu (sediu: str. Argentina, 39, București, III). Fiecare număr conține studii, nuvele, versuri, însemnări documentare, cronici și bibliografie de actualitate.

● REVISTA FUNDAȚIILOR REGALE, nr. 10, anul VIII, conține material literar-cultural (proză și versuri), comentarii critice, cronica socială și literară, o scrisoare a marelui Antonescu și acte din războiul nostru sfânt.

● VIAȚA BASARABIEI, nr. 9—10, anul X, e o bună revistă, care aparea la Chișinău, iar acum apare în București (str. Alex. Donici, 32), sub direcțiunea d-lui Pan Halippa, ajutat de Sergiu Matei Nica și Octav Sargețiu. Cine urmărește această revistă se pune la curent cu cunoașterea faptelor și vieții basarabene.

● TRANSNISTRIA, e gazeta săptămânală de cunoaștere a fraților noștri dintre Nistru și Bug, ce apare sub un comitet, redactor fiind d. dr. Ilie Zafur (București, Bulevardul Lascăr Catargiu, 31).

● O CARTE A UNUI VREDNIC OSTAȘ. Câte reflexiuni și

<sup>1)</sup> Se recenzează numai publicațiunile primite la redacția revistei noastre.

gânduri isvorăsc pe marginea mărturisirilor ce face d. general Georgescu-Pion în mica sa broșură (de 46 pagini) intitulată: **CE AMINTEȘTE COMANDANTUL MAREI UNITĂȚI DIN POARTA SOMEȘULUI**, scrisă de pe timpul aflării sale în fruntea comandamentului diviziei XX, dela 17 Martie 1939 până la 17 Martie 1941, în legătură cu evenimentele și stările sufletești la cari autorul a fost martor, și încercat ostaș pe când întreaga suflare românească era chinată de pe urma tragediei prin care țara și neamul au trecut. E o carte de documentare, în care se oglindesc stări de fapt ce nu pot fi nici uitate și nici date de o parte; ci trebuiesc cunoscute și simțite.

● **HORA FANTOMELOR**, de Stelian Metzulescu (colecția „Convorbiri literare”, București), e o carte de mărturisiri, sincere, ale autorului către un bun prieten, căruia i se confiază, descriindu-i stări de lucruri și de fapte, din trecut și în prezent, ale țării noastre, când *politicul* era atotputernicul în viața cetățenilor și a națiunii. Sunt adevăruri cinstite, mărturisite în chip obiectiv, cari trebuiau consemnate cândva. Acele răposate partide politice au dăunat, mult, țării; s'au dus. Acum avem „omul”, „Conducătorul”, căruia să-i dăruim încrederea și munca, în folosul neamului, căci „vremea reînvierii sociale a nației”, sosită și implinită de mareșalul Antonescu, va să fie în binele României de mâine. Sun mareșalul Antonescu, va să fie în binele României de mâine. Sunt idei pe cari le înțelegem — recitându-le în cartea d-lui Metzulescu — și le vrem realizate.

● **BASME** de Mihail Vulpescu (București, tipografia ziarului „Universul”). Până acum au apărut cinci basme: *Voinicul înflorit*, *Pomul cu merele de aur*, *Basmul lăcrămioarelor*, *Muma pădurii*, *Rozmarin*. D. prof. Vulpescu e un însuflețit om care e stăpânit de ideea reînvierii basmului românesc, care a legănat copilăria noastră, a tuturor celor maturi de astăzi. Poartă o grijă deosebită basmului și îi e teamă să nu dispară acea bogăție vie, păstrată de imaginația poporului nostru. Ca atare, ca profesor, caută să însuflețască dragostea de literatura nescrisă, care se perpetuiază din generație în generație. *Colecția de basme*, e a inițiat, pe care o tipărește frumos și bine merită atențiune și încurajare. Iar acel *chestionar folkloristic-monografic*, răspândit elevilor e de o importanță primordială. Pentru stăruința și realizarea sa îl felicităm. Cuvântul adresat cititorilor (din broșura colecției nr. 4) e interesant.

● **REVISTA AERONAUTICEI ȘI MARINEI** se găsește în al XV-lea an al apariției (redacția la școala ofițerilor de aviație, București); se ocupă cu probleme de specialitate în aeronautică și marină; conține articole, recenzii și informațiuni (text și ilustrațiuni).

● **BULETINUL DIRECȚIUNII DUNĂRII MARITIME**, apare lunar, de 2 ani, cu informațiuni de specialitate (sediul: la administrația comercială P. C. A., București).

● **DACIA**, care nu mai apăruse dela 15 August. c., iat-o reapărând în Noemvrie c., dela nr. 7, în aceleași excelente condițiuni redacționale și tehnice, cu articole, studii și bogate cronici, de actualitate, în cadrul titlului e poartă această bună revistă, astăzi aflată sub direcțiunea d-lor Dan Botta și Emil Giurgiuca (Bulevardul Carol, 52, București).

● **REVISTA DE IGIENĂ SOCIALĂ**, apare lunar, sub direcțiunea: dr. G. Banu (Bulevardul Lascar Catargiu, 24, București), cu articole de studii interesante în ramura igienei sociale.

● **VREMEA**, revistă săptămânală, sub direcțiunea: Vladimir Donescu (București, str. Carol, 10), conține articole informative, studii, cronici literare, artistice și de critică, fapte și idei (text și ilustrațiuni), este o tribună de orientare asupra tuturor ramurilor ce frământă omenirea la ora actuală.

● **GAZETA MILITARĂ**, apare în al III-lea an; e organ independent în serviciul apărării naționale; director: general div. Virgil Economu. Conține articole, studii și informațiuni (text și ilustrațiuni) puse în curent cu actualele probleme, ce sunt de lămu-

rit, pentru orice cetățean conștient, în țara noastră. E o excelentă revistă.

● **GAZETA TRANSILVANIEI**, dela Brașov, se găsește în al 104-lea an, înființată de marele Gh. Barițiu, în 1838; conține articole de temeieri și aspirațiuni românești, bine și simțit scrise; acest ziar merită să fie sprijinit (redacția: bulev. Regele Ferdinand I, nr. 12, Brașov).

● **NATURA**, apare de 30 de ani, lunar, sub îngrijirea d-lor I. Simionescu și O. Onicescu, profesori universitari; veche revistă pentru răspândirea științei, întemeiată de prof. Gh. Țițeica și G. G. Longinescu, încă din 1905.

● **RĂSĂRITUL**, e organul de propagandă al Caselor Naționale (București, calea Victoriei, 52); apare de 23 ani, lunar, sub conducerea: general I. Manolescu, Scarlat Preajbă și Lucia Ionescu. Ultimul număr, de 120 pag., e închinat pentru intrarea în al II-lea păttrar de veac al Caselor Naționale. Are un material literar cultural interesant și instructiv. Acest masiv număr e o adevărată arhivă de documentare a vremii în care trăim.

● **ROMÂNIA VIITOARE** continuă să apară, săptămânal, sub direcțiunea d-lui dr. Titu Cureleanu, prim-redactor fiind d. prof. N. N. Crețu (str. Sărindar, 5—7—9, București).

● **ROMÂNIA AERIANĂ** e organul de difuzare a problemelor pentru aviație, aerochimie și radiofonie (sediul: calea Floreasca, 13, București III), ce apare de 9 ani; director tehnic: ing. Al. C. Vissarion și redactor-șef: ing. G. Vasiliu-Belmont.

● **REVISTA INFANTERIEI** se găsește în al XXXV-lea an; conține articole în legătură cu problemele armii infanteriei, recenzii și informațiuni (redacția: bulevardul Elisabeta, 8, București).

● **BULETINUL METEOROLOGIC LUNAR**, apare sub direcțiunea institutului respectiv central al României; conține material informativ: text, date cifrate și planșe, pe luni.

● **ANTIGAZ** apare lunar, cu articole de specialitate, iar la sfârșit e o bibliografie.

● **FOTOGRAFIA** e revista asociației fotografilor amatori din România; apare de 7 ani; director: dr. Sp. Constantinescu, str. Regală 4, București.

● **PROGRESUL literar, cultural, artistic**, apare bilunar; e în al VII-lea an (București, str. Meteor, 53) sub direcțiunea: Vintilă Petrescu-Vrancea.

● **C. A. M.**, revistă lunară de informații și documentare, editată de Cassa monopolurilor Statului; conține studii, recenzii și comunicate oficiale.

● **MUNCITORUL NAȚIONAL ROMÂN**, revistă lunară, anul IV, sub direcțiunea: Pan M. Vizirescu (str. Calomfirescu, 8, București). În numărul ultim colaborează: dr. Sergiu Băcescu, Pan M. Vizirescu, Romulus Stănculescu, Vintilă Pantazopol, G. Macrin, N. Porsena, Șt. Cârstoiu, N. Mareș, Petre P. Ionescu, T. Martinescu-Asău, Mașda Raiu, Șt. Angheliescu, Ovid Caledoni, I. Șugariu, Sanda I. Mateiu, Ion Muche, Leonte Dumitrescu, Ion Th. Ilea.

● **BULETIN DEMOGRAFIC AL ROMÂNIEI**, anul X, apare lunar; director: dr. Sabin Manuilă (red.: splaiul Unirii 28, București V).

● **ALTĂRUL** ortodox, misionar, național și cultural; director: prof. Toma Culcea (redacția: strada Uranus, 63, București).

● **SATUL**, revistă de cultură pentru popor; anul XI; director: Andrei Udrea (București, III, calea Floreasca, 13).

● **BULETINUL BURSEI BUCUREȘTI**, apare lunar, de 13 ani (București, palatul Camerei de comerț).

● **ECONOMIA**, e revistă trimestrială, editată de Cassa națională de economii (București), plină de sfaturi, pe cât de înțelepte, pe atât de folositoare tuturor, Indeeși copiilor și tinerilor.

● **AVÂNTUL**, este organul informativ de pe valea Jiului, ce apare la Petroșani, de 14 ani; director: Vasile D. Taloescu.

● **GLASUL TINERETULUI**, e organul de propagandă al „E-ditarii noastre”, din București; director: Nicolae Graur.



## DIN ȚARĂ

### Telegrame omagiale

Cu prilejul zilei de 8 Noembrie, Liga Navală a adresat următoarele telegrame:

M. S. REGELUI MIHAI I

Președinte de onoare al Ligii Navale Române

*In numele membrilor Ligii Navale Române, cu adânc respect rog pe Majestatea Voastră să binevoiască a primi asigurarea nefermuritei lor dragoste și devotament, împreună cu urarea: să trăiți Majestate, mulți și glorioși ani peste România deapururea reîntregită.*

Vice-Președintele L. N. R.,  
Contr'amiral Adj. N. PĂIȘ

DOMNULUI MARESAL ION ANTONESCU

Conducătorul Statului

Membru de Onoare al Ligii Navale Române

*Membrii Ligii Navale Române, strânși uniți în jurul flămurei ei, în această zi simbolică vă încredințază, prin mine, de dragostea și devotamentul lor, exprimându-și marea admirație pentru bravura ostașilor noștri, cari luptă sub iscusita și vitejeasca Dvs. conducere, spre zidirea României noi și întreagă.*

*Să trăiți, Domnule Mareșal, încă mulți ani, pentru gloria armatei și neamului românesc.*

Vice-Președintele L. N. R.,  
Contr'amiral Adjutant N. PĂIȘ

DOMNULUI MIHAIL ANTONESCU

Vicepreședintele Consiliului de Miniștri

*In numele Ligii Navale Române, vă rog a primi respectoase felicitări și încredințarea sentimentelor membrilor ei de admirație și devotament pentru munca ce depuneți la refacerea și întărirea neamului și a țării.*

Vicepreședintele L. N. R.,  
Contr'amiral Adjutant N. PĂIȘ

In numele marinarilor, d. C'amiral-adjutant N. Păiș, subsecretar de stat al Marinei a adresat următoarea telegramă:

M. S. REGELUI MIHAI I  
București

*Marinarii de tot felul, odată cu urările lor respectuoase de glorioasă și rodnică Domnie, depun credința și devotamentul lor întreg la picioarele tronului, rugând Atot Puternicului pentru o viață lungă și fericită a Majestății Voastre.*

Subsecretar de Stat pentru Marină,  
C'Amiral adj. N. PĂIȘ

La care M. S. Regele Mihai I a binevoit a răspunde:

D-LUI AMIRAL N. PĂIȘ

Subsecretar de Stat pentru Marină

*Mulțumesc călduros pentru bunele urări și sentimentele de devotament exprimate în numele marinarilor români.*

MIHAI R.

DOMNULUI AMIRAL ADJUTANT N. PĂIȘ

Vice-Președintele Ligii Navale Române

L o c o

*Membrilor Ligii Navale, le mulțumesc călduros, pentru bunele urări.*

MIHAI

### Răsunetul vitejiei marinarilor noștri

In urma citării prin ordin de zi pe armată a marinei, d. general *Paul Teodorescu*, fost ministru al Aerului și Marinei, a trimis domnului Amiral-Adjutant N. Păiș, subsecretar de Stat al Marinei, următoarea scrisoare.

*Domnule Amiral și Ministru,*

*Cu mare bucurie și satisfacție am cetit citațiunea pe Armată, a Marinei de Mare.*

*După citațiunea dată Batalionului 17 Infanterie Marină, această nouă citațiune vine să completeze atestarea faptelor glorioase ale Marinei Regale care este cu atât mai valoroasă cu cât raportul de forțe navale din Marea Neagră este în defavoarea noastră. Sunt sigur că modesta dar vajnică Marină Română, otelită în lupte aspre, va ști să adauge la palmaresul ei și alte victorii spre mândria țării și a conducătorilor ei.*

*Primiți vă rog, Domnule Amiral, asigurarea celor mai devotate sentimente.*

General Adj. (ss) P. TEODORESCU

La care d. Amiral N. Păiș a răspuns astfel:

*Domnule General Teodorescu P.*

*Am primit rândurile ce mi-ați trimis, relativ la faptele glorioase ale micii noastre Marine, cari mi-au făcut o deosebită plăcere.*

*Puteți fi mândru, Domnule General, că și Domnia Voastră ați contribuit într-o măsură, la pregătirea de războiu a Marinei noastre, și deci implicit la glorioasele ei acțiuni.*

*Legătura ce s'a făcut între Domnia Voastră și Marina noastră am convingerea că va rămâne pentru totdeauna.*

*Primiți vă rog, Domnule General, expresiunea sentimentelor mele de bun camarad.*

Contr'amiral Adj. (ss) N. PĂIȘ

## Cinstirea memoriei marinarilor eroi

Pentru cinstirea memoriei ultimilor eroi ai săi, *Cpt. Filip N.* și aspirantul *Apostolescu Paul*, precum și a celor 19 marinari români și 6 marinari germani, s'a oficiat Duminică 2 Noembrie, la Constanța în capela militară a Sf. Arhangheli Mihail și Gavril, un serviciu religios, din inițiativa Diviziei de Mare.

Onorurile au fost date de un detașament al marinei militare germane și o companie de marinari reprezentanți ai tuturor unităților navale.

După terminarea slujbei religioase a luat cuvântul d. *Cpt. Popescu Deveselu*, care a rostit următoarele :

„Câți sunteți aici și câți sunt pe toate meleagurile românismului, aveți o lacrimă pe geană și vă este sufletul cuprins de frigurile unei despărțiri prin veșnicia morții. Credința ne învață să privim moartea numai ca o despărțire trecătoare a omenscului din noi pentru că drumurile necunoscutului ne vor duce în cele din urmă acolo unde ne-au plecat înaintașii și unde spiritele sălășluiesc în nemurire.

Dar lacrima ce vă scapă, oricât ați vrea să o rețineți, nu este pentru niște morți: fiindcă în prohod de Dumnezeiască înălțare către necunoscut, noi nu am venit astăzi aici să jelim, ci să tresărim din toată fibra sufletului nostru pentru cei bravi între bravi, care au plecat în chip de cavaleri ai credinței să croiască un viitor grandios Țării noastre, Neamului nostru și Marinei noastre.

Într-o zi pe întinsul de zări albastre, toți câți sunt în pomelnicul de pomenire rostit de Preot, au fost scufundați pentru veșnicie în adâncurile Mării, pe când își făceau datoria către Neam și Rege.

Ce moarte frumoasă ! Ce sublimă durere pentru cei ce zi de zi și an de an în suspin vor rosti numele lor și durerea li se va alina întotdeauna prin mângâierea că : fiul, fratele, tatăl a căzut la datorie.

Dacă ochii plâng, fiindcă așa i-a hărăzit Dumnezeu plânsului, sufletele nu vă pot fi copleșite de amărăciune fiindcă eroii ar fi împovărați în viața lor de dincolo de chinuitoarea durere a celor de aici.

De aceea nu plângeți ci slăviți-i așa cum au fost hărăziți prin destin.

În văzduhul Pontului sufletele în chip de albatroși zboară și privesc osanalele noastre. Ei în măiastra adiere peste unda mării ne îndeamnă să fim mai mândri de trecutul nostru, aici la marea pe care au iubit-o și pentru care au trecut în veșnicie.

Camarade Filip, te simt undeva aici, te simt peste tot locul și lângă tine privesc cu admirație pe taciurnul meu elev, aspirantul Paul Apostolescu.

Crede Căpitane Filip în credința noastră și cu sufletul tău de înaltă morală dă har generațiilor ce vor veni : fiindcă acum și în veac fapta ta și a celor cari s'au dus în sânul lui Adamastor, odată cu tine a fost sublimă și colbul nu o va acoperi niciodată în Cronicile Marinei Românești.

Căpitane Filip fii liniștit în slava ta, fiindcă cei cari te-au cunoscut te vor imita în faptă !

Căpitane Filip tu cu cohorta ta de marinari români și germani, ne vei fi continuu un imbold.

Căpitane Filip, tu cu fostul meu elev taciturnul aspirant Apostolescu Paul, ne vei fi sprijin de mândrie.

Fie ca fapta voastră să rodească o Marină a Românilor în Marea Neagră și peste toată imensitatea de apă albastră așa cum voi toți i-ați dat dreptul să fie prin

moartea voastră și așa cum tu Căpitane Filip ai dorit-o și te-ai frământat din zori în noapte pentru ea.

Acolo în slava voastră fiți de veghe eroi ai Mării Pontului în apele dela Gura Bugului”.

În continuare pioasa pomenire a urmat în largul portului, unde dela bordul remorcherului dragor „Amzel”, comandat de Asp. Rusu Gh. s'a dat cetire pomelnicului celor 27 de eroi marinari căzuți pentru patrie, trăgându-se salve de pușcă și aruncându-se pentru fiecare din ei în apele albastre ale mării frumoase jerbe de flori, împodobite cu tricolorul românesc.

La rostirea numelor *Cpt. Filip N.* și *Asp. Apostolescu Paul* o delegație de marinari germani au aruncat în valurile mării o impresionantă coroană de flori naturale, împodobită cu roșul aprins și crucea drapelului german.

La sfârșit, bătrânul tată al Căpitanul Filip N., o figură venerabilă de vechi și iscusit marinar, a adresat ostașilor de sub-comanda fericitului său fiu, urări de isbândă și eroism pentru Marina Română.

\*

La 19 Noembrie s'a oficiat un nou serviciu divin pentru pomenirea altor marinari eroi, aspiranții :

CORNĂȚEANU M. și  
MIRCEA DAN METZ

ambii șefi de promoție, primul 1940 și al doilea 1941, tineri cari, prin înaltele lor calități dovedite dela începutul carierii, promiteau să devină mai târziu conducători. Erau cei mai tineri comandanți de nave de război.

Au luat parte ofițerii superiori din Marina Regală Română, în frunte cu d-nii : amiral Georgescu, comandorii Butaș, Bărdescu, etc., delegații de ofițeri din toate armele, detașamente de onoare din marina noastră și cea germană, premilitari, fanfara Marinei Regale Române.

Serviciul religios a fost oficiat de către P. S. Episcop Gherontie Nicolau al Tomisului ; preotul maior Ilie Deleanu, confesorul garnizoanei, preotii M. Rădulescu, C. Staicu și Gh. Sorescu, referenții eparhiali. Răspunsurile au fost date de corul catedralei episcopale.

După săvârșirea slujbei religioase, a luat cuvântul preotul maior Ilie Deleanu, care a subliniat însemnătatea jertfei celor doi marinari căzuți la datorie, luptând pentru reîntregirea țării, afirmarea nației românești, pentru creștinătate și cruce.

Apoi, în mare, în cinstea marinarilor căzuți la datorie, au fost aruncate numeroase jerbe și coroane de flori din partea Marinei Regale Române, Marinei Germane, ofițerilor și camarazilor celor jertfiți pentru patrie.

## Vice-Amiralul Corneliu Buholtzer

În vremile acestea de înfrigurare, când atâția marinari tineri căzură la datorie, — și-a încheiat prea de vreme activitatea și un camarad, ajuns la cea mai înaltă treaptă a carierii grație numai meritelor sale.

Născut la Slatina la 27 Aprilie 1880, a absolvit școala de artilerie, geniu și marină în 1900 clasificat întâiul. Cariera a început-o în arma geniului. Marea, care-l atrăgea încă de pe când se juca pe malurile Oltului, l'a hotărât în 1901 să treacă în marină, în care s'a distins dela început. Avansările la gradul de Locotenent în 1905, căpitan în 1909, Lt.-Comandor în 1915, Căp.-Comandor în 1917, Comandor în 1920, Con-

tr'amiral în 1931 și vice-amiral în 1940 sunt dovezi ale ușurinței cu care a pășit din treaptă în treaptă a ierarhiei, avansat numai la excepțional.

În adevăr, era un om excepțional, atât prin energia care o imprima și celor de sub ordinele sale, cât mai ales prin bogăția cunoștințelor sale. Era un om cult în cel mai larg înțeles al cuvântului, posedând pe lângă un deosebit talent oratoric și ușurință la scris. Lucrările sale de popularizare a electricității, cursurile ținute la școala navală, conferințele sale erau înțelese de cei cu cunoștințe inferioare și savurate de cei cu cultură superioară.

Campania a făcut-o la serviciul de dragaj, apoi ca șef de stat major al Flotei de operații și comandant de monitor.

Comandant al școlii navale i-a imprimat o tradiție ce din fericire se păstrează.

În 1934 a fost numit comandantul Institutului Geografic, pe care l'a modernizat, înzestrându-l cu cele mai moderne aparate și mașini, reușind să transforme acest institut într'unul ce rivalizează cu cele străine.

Retrăgându-se din cadrele active, i s'a încredințat conducerea Șantierelor Dunărene, care a ajuns la o așa dezvoltare, încât de câțiva ani acest șantier, care pe vremuri construia cel mult șleperi, azi a reușit să lanseze vapoare de mare și submarine.

S'ar putea rezuma activitatea celui ce ne-a părăsit când împlinea numai 61 ani cu următoarea caracteristică: ori pe unde a trecut, a lăsat urme, rupând cu tradițiile ruginite și introducând suflul modern.

În epoca de refacere a țării, dispariția viceamiralului Bucholtzer lasă un mare gol.

### **Căpitanul Filip C. Nicolae din Marina Regală**

În seara zilei de 24 Octombrie 1941, prin undele telegrafiei fără fir se recepționa mesagiul, prin care se anunța moartea eroică a căpitanului Nicolae C. Filip, Comandantul Grupului de Ambarcațiuni ce dragau minele dușmane, în apele românești ale Transnistriei.

Marea, pe care el a iubit-o, de mic copil, pe mările cărora se căznea s'o înțeleagă din cea mai fragedă vârstă, a primit jertfa de viață a celui cu care se îndrăgise, a căpitanului *Nicolae C. Filip*, din Marina Regală.

Eroica lui moarte este un simbol, ce zdrobește de durere pe toți marinarii, dar și i înalță. Căci ea reprezintă simbolul uriașei și puternicei sforțări românești pe mare, împotriva dușmanului oi cel mai de temut.

Căpitanul Nicolae C. Filip s'a înfrățit deapururi cu marea, departe, în largul apelor transnistriene, în chip viteaz, înfruntând semeț furia dușmanului și a mării pentru gloria Țării și fala Marinei Regale Române.

El a fost primul comandant român, care a făcut să fâlfâie stindardul Marinei noastre de război în apele transnistriene și pentru a deschide calea navigației românești, a trebuit să se jertfească pe sine.

Așa se încheie capitolul plin de avânt și sbucium al carierei marinărești a căpitanului Filip, fiul Constanței și unul din elementele cele mai valoroase, în care Marina de Război își pusese toată încrederea și nădejdea ei.

Născut, la Constanța, la 17 Mai 1909, termină cursurile liceului Mircea cel Bătrân, în anul 1927. Dă examen, în toamna aceluiaș an, și reușește printre primii la Școala Navală.

La 1 Iulie 1929 este promovat aspirant de marină, fiind clasificat al V-lea din 18 ofițeri ai promoției a IX-a. Își începe cariera de marină cu toată dragostea ce o avea pentru mare și cu tot elanul tinereții lui. În curând devine un ofițer de elită, apreciat de superiori, stimat de colegi și iubit până la venerație de subalterni și ostași. Bunătatea, dreptatea, camaraderia, pe lângă calitățile înăscute de marină, întregesc acest sufl de granit, cimentând cariera viitoare a tânărului aspirant.

Gradul de locotenent l'a obținut la 10 Mai 1934, în care timp, până la 1936, se specializează urmând cursurile de gaze și torpile. Le termină cu succes, dar nu i se par destul de grele pentru uriașa lui putere de muncă. După îndemnul superiorilor se dedică specialității minelor, unde găsește terenul necesar și în curând ajunge unul din cei mai bine pregătiți, ai marinei noastre de război, în această armă.

Notele calificative sunt excepționale și îl caracterizează ca unul din cei mai buni ofițeri-marinari din generația tânără ai marinei de război.

Unul din comandanți, după ce l'a avut, mult timp, sub comandă, își așterne părerile pe foaia calificativă a căpitanului Filip, astfel:

„A îndeplinit funcțiunea de ofițer secund și ofițer cu minele. Foarte inteligent, perseverent, cu mare putere de muncă. Educația militară aleasă; foarte conștiincios. Foarte bun marinăruș. Cunoștințele marinărești foarte bune, iar ca ofițer miner complete. Cunoaște perfect materialul. A fost numit profesor la cursurile de mine pentru specializarea ofițerilor și maștrilor, predând minele, ce le avem în serviciu, teoretic și practic, obținând rezultate cât se poate de frumoase. Cunoștințe generale foarte bune. Conduita exemplară. Foarte respectos și milităros cu superiorii. Sever, dar drept cu inferiorii. Acest ofițer este legat sufletește de arma pe care a ales-o ca specialitate, lucrând neobosit, ziua și noaptea, pentru punerea la punct a instalației de mine și a materialului. Cu toate că era extrem de ocupat, din cauza cerințelor navei, totuși s'a ocupat îndeaproape de mina germană U. C., construind un aparat, cu care s'a putut verifica pistoanele hidrostatice ale acestor mine. A pregătit și verificat mina Wickers pentru lansare, cu ocazia facerii barajului din zona Sulinei, executând personal lansarea minelor, cari au funcționat ireproșabil. Trebuie menținut în această specialitate și întru buințat pentru formarea ofițerilor, maștrilor și minerilor. Excelent ofițer din toate punctele de vedere.

Este trimis, apoi, ca specialist, timp de un an, în misiune, la uzinele de fier și domeniile Reșița, unde, sub supravegherea lui, se fabrică primele mine românești. Pentru desăvârșirea acestei opere căpitanul Filip este ambarcat pe puiorul de mine „Lt. Vărtosu”, în calitate de comandant.

Devenise un iscusit de neegalat în arma „minelor”, fiind cel mai desăvârșit specialist din generația tânără.

A redactat *manualul minelor* și a format serii întregi de miniери printre ofițeri, maștri și soldați.

La 15 August 1939 este înaintat căpitan, iar până la declararea războiului ia parte, cu tot entuziasmul, știința și puterea sa de muncă, la executarea barajelor de mine din fața portului Constanța.

Odată cu declararea războiului i se încredințează comanda grupului de dragoare și dela 4 Iulie 1941 desfășoară o activitate zilnică deosebită, cu un curaj și stoicism, ce au stârnit admirația tuturor ofițerilor din Marina Română și Germană.

\*

Ce a făcut căpitanul Nicolae C. Filip dela 22 Iunie 1941, și până la 24 Octombrie 1941 în lupta contra bolșevismului? Ne arată clar ordinul de zi Nr. 144 din 23 Octombrie 1941, prin care căpitanul Filip C. Nicolae, comandantul grupului de remorchere dragoare, este citat pe Divizia de Mare:

„Cercetând prin dragaje continui și bine conduse, întotdeauna în capul formației de dragaj, a arătat un vădit dispreț de moarte, îndemnând astfel, prin exemplul lui, pe tinerii aspiranți și echipajele să înfrunte pericolul, pentru a asigura navelor și transporturilor, condițiunile unei navigații cât mai sigure.

— Pe timpul bombardamentelor aeriene sau atacurilor submarine, grupul de dragaj nu și-a întrerupt, nici-un moment, activitatea și chiar imobilizați fiind, cu draga la apă — a atacat inamicul din aer, sau de sub apă. A dragat și dezamorsat, personal: minele rusești de tip nou, complect necunoscute. A dirijat și supravegheat instalarea drăgilor la torpiloare, luând apoi parte la primele operațiuni ale torpiloarelor cu draga de siguranță. Impreună cu formația de dragaj germană a dragat și distrus 4 mine rusești din regiunea Mangalia. A transportat la Sulina și apoi la Bugaz pontoane germane. A executat, împreună cu dragoarele germane, dragarea drumului dela Bugaz spre Odesa, fiind primul care a făcut acest drum periculos prin barajele de mine inamice“.

Este o activitate uriașă, pentru cele patru luni de război, pe care căpitanul Filip C. Nicolae a desfășurat-o neîntrerupt, ziua și noaptea.

Viteazul căpitan Filip a înfruntat nu numai enigmatica mare, cu capriciile ei bine cunoscute, pe niște ambarcațiuni militare destul de modeste ca tonaj, dar s'a măsurat cu vrășmașul bolșevic oriunde l'a întâlnit pe mare, disprețuind complect moartea.

Ultima lui misiune ordonată, din 18 Octombrie 1941, i-a întrerupt însă firul victorios al faptelor de arme. După ce susține două lupte navale cu submarinele inamice, care lansaseră torpile, contra formației condusă de căpitanul Filip; după ce execută dragajul minelor dintre Bugaz și Odesa, pentru care fapt primește felicitările comandamentului flotei de Dunăre germane și în sfârșit după ce execută și ultimul ordin de a duce la Otschacov (Transnistria) pontoanele germane, echipajele celor două dragoare D și B se întorceau spre țară, în dimineața zilei de 24 Octombrie 1941, istovite, dar fericite, că în mod atât de eroic și glorios își făcuseră datoria.

Dacă dușmanul a fost neputineios, cu aceste mândre echipagii românești, în frunte cu ept. Filip, marea, în schimb, mai avea un cuvânt de spus. În câteva ore ea s'a frământat și a devenit extrem de agitată; ceața groasă a acoperit vizibilitatea, iar vântul de est, cu forța 5, au făcut ca dragoarele să nu mai țină marea, având valuri de travers.

Din cauza ambarcațiunilor mari de apă, în special prin canalul lanțului dela ancora, navele sunt nevoite să caute adăpost la coastă sau să se întoarcă. S'a căutat să intre la adăpost, în portul Odesa. La ora 11,40', din cauza pericolului submarin, căpitanul Filip renunță

la această intrare și ordonă întoarcerea la Otschacov. La ora 14,25', pe când se naviga la trei mile marine de coastă, travers de capul Adschiajask, în punctul aproximativ: lat. = 46°35' și long. = 31°22', dragorul „D“, pe care se afla căp. N. Filip și aspirantul Apostolescu Paul, lovindu-se de o mină, sare în aer. Disparația este instantanee. În același timp, dragorul B, condus de asp. Ciureu N., care se afla la circa 100 m. în pupa dragorului D, stopează, fundarisește ancora la fund de 14 metri și lasă barca la apă. Echipajul bărcii pescuește trei oameni, printre care și căp. Filip care este grav rănit. Dus în cabina dragorului B, căpitanul Filip, după ce a luptat șase ore cu furia mării, începe să se lupte și cu moartea. În timp ce era spălat și îngrijit, cu mijloacele bordului, adunându-și toată forța de care mai dispunea, printr'un efort supra omenesc,



(+) Căpitanul Nicolae Filip

se ridică din patul cabinei, spre a porni spre comandă. Comanda lui dragă, în care s'a simțit atât de bine, în tot timpul carierei lui de marinar. Moartea însă a fost mai viclană ca marea, i-a istovit toate puterile și, după o jumătate de oră, căpitanul Filip își dă sufletul adânc mulțumit, că așa cum în viață n'a cedat omenescului decât pentru ceiace era drept și adevărat, s'a luptat din răspuțeri cu necunoscutul care-i cerea ultima suflare.

Marea începe să se imblânzească. Se transmite comandamentului, prin T. F. S., situația și se cere ajutoare. A doua zi, 25 Octombrie 1941, la ora 17, vin trei ambarcațiuni în ajutorul dragorului B.

În tot acest timp, chipul mândru și semeț al căpitanului Filip dormea somnul veșniciei, legănat de valurile mării, având la căpătâi, un bec electric, în chip de lumânare.

Sublima lui moarte n'a fost de ajuns; marea își reclama trupul celui care-i învățase toate misterele și care o stăpânise timp de doisprezece ani. Setea ei,

Drossel  
Brickmanf

după trupul căpitanului drag, a fost potolită, prin sărirea în aer și a celui de-al doilea dragor, care sfărâându-se a pulverizat tot ceiace era omenesc, înghițind, pe vecie, împreună cu el și pe: aspirantul Apostolescu Paul, sergentul Budulan Dumitru, serg. Gherghici Ilie, elev. serg. Arghir Petre, elev. serg. Feledeanu Ion, cap. Boberschi Alfeu, cap. Săvulică Nicolae, cap. Boroleanu Ștefan, cap. Dobre Ilie, soldat Bunea Petre, soldat Macovei Mihai, soldat Stănescu Nicolae, soldat Albu Marin, soldat Popa Ion, fruntaș Meca Gheorghe, soldat Oprișor Năstase, fruntaș Dragomir Ion, fruntaș Cornescu Cornel, Ilief Dumitru, fruntaș Roșu Mihai și Wachtmeister Hamisch, Gefreiter Grünbaum, Gefreiter Wratsehnig, Fünker Hämmerle Matrosengefreiter von Holten și Matrosengefreiter Franc Iosef.

\*

Pentru spiritul de jertfă, eroismul și înalta înfe-

legere a datoriei de ostași, Marina Regală Română citează, prin ordinul de zi Nr. 88, din 30.X.1941, pe Marină, pe căpitanul Filip, aspirantul Apostolescu și întreg echipajul, menționând, că exemplul celor căzuți pentru drepturile sfinte ale neamului și gloria Marinei Regale vor rămâne veșnic pildă și îndreptare marinarilor români.

Centrul de instrucție naval german din România, cu adresele Nr. 1285 din 19.X.941 și Nr. 1390/1941, roagă respectos să se exprime echipajelor remorcherelor dragoare și comandantului lor strălucit cpt. Filip Nicolae recunoștința comandamentului suprem al grupului de sud al marinei.

Iar Țara îi răsplătește astele de bravură ale cap. Filip, cu ordinul „Steaua României“ cl. V-a cu spade și panglică de „Virtutea Militară“ și cu înscrierea nemuritoare între cavalerii ordinului militar „Mihai Viteazu“ — post-mortem.

## Gestul tatălui unui erou

D. C. Filip, tatăl căpitanului erou N. Filip, a însoțit donațiunea de care se vorbește la pag. 274 de următoarea adresă:

*„Desigur că numele lor de eroi va fi o pildă nemuritoare pentru cinstirea numelor de români și un exemplu viu pentru generațiile viitoare de marinari.*

*Doresc însă ca bunătatea sufletului său împărțită cu atâtă dărnicie tuturor celor ce l-au înconjurat în viață — ca o slabă mângâiere, — să pătrundă și în casele pline de durere a celor devotați marinari care cu acelaș eroism și-au jertfit viața pentru țară.*

*De aceia Domnule Amiral, vă rog să binevoiți a dispune ca sumele cuvenite fiului meu, Căpitan Nicolae C. Filip și anume (urmează enumerarea drepturilor N. R.) să fie împărțite și trimise în comunele natale familiilor lor după cum urmează, — (se arată în detalii cum se va împărți banii la familii (N. R.).“*

La această scrisoare Domnul Amiral a răspuns următoarele:

*Stimate Domnule Filip,*

*Gestul de deosebită generozitate, prin care Dvs. ați hotărât ca drepturile regretatului nostru camarad, eroul căpitan Filip Nicolae, să fie împărțite familiilor eroilor marinari cari au fost și în jertfă alături de comandantul lor, m'a mișcat adânc.*

*Este o faptă de adevărat român iar asemenea fapte, după jertfa sublimă a iubitului Dvs. fiu și neuitatul nostru camarad, întăresc odată mai mult încrederea în forța sufletească a poporului nostru, atât de necesară în zilele de azi, pentru asigurarea victoriei și viitorul Patriei.*

*Am onoarea a vă comunica că am dat dispoziții ca cererea Dvs. să fie îndeplinită întocmai și țin în acelaș timp să vă exprim în numele meu și al familiilor marinarilor căzuți la datorie, călduroase mulțumiri pentru mișcătorul și patrioticul Dvs. gest ce vă onorează.*

*Pentru chestiunile de amănunt ce privesc drepturile bănești ce urmează să primiți, în numele cpt. Filip Nicolae, vă vom trimite o corespondență separată.*

*Vă rog să primiți asigurarea deosebitei mele stime.*

Comandantul Diviziei de Mare  
Contra Amiral, GEORGESCU I.

## Brașov

În ziua de 15 August a. c. s'a oficiat la sediul Filialei (Poligonul de Tragere Pregătire Premilitară) un serviciu religios, în fața Troiței aflată în fața Poligonului, de către preotul Popa Ioan, făcându-se rugăciuni pentru odihna marinarilor căzuți la datorie.



Un colț al expoziției din Brașov.

La această slujbă religioasă a participat reprezentanții autorităților din oraș, în cap cu d-l Prefect al Județului, numeros public și premilitari.



După terminarea serviciului divin, părintele Popa, a rostit următoarele :

„In această zi, de mare sărbătoare bisericească, ne-am adunat pentru a aduce prinosul nostru de recunoștință soldaților marinari care se găesc în luptă și mor la datorie, atât în timp de pace, cât și în vreme de războiu.

Totuși ei nu s'au dat niciodată îndărăt, dela primejdia care le era veșnic în față. Cu curajul pe care ți-l dă credința, în vremuri de aspre încercări, au văslit neînfricați spre idealurile lor.

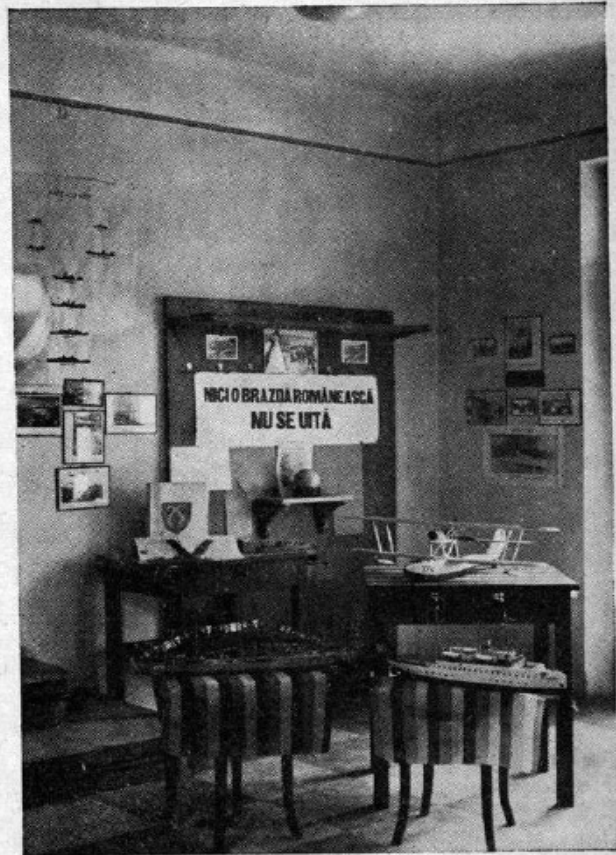
Credința nesdruncinată în bunătatea și înțelegerea Atotputernicului i-a mântuit și îi vor mântui. Când războiul sfânt a fost pornit, pentru a rupe lanțurile unei robii haine, marinarii au răspuns prompt chemării lui.

Bătălia s'a dovedit a fi cutremurătoare ; răul însă, trebuia nimicim pentru totdeauna. Sufletele s'au înălțat, sus, sus de tot și s'au orânduit de-a dreapta Tatălui. Prin moartea lor însă, Țara a învins dușmanul și pământurile smulse cu rânjete de viclenie sunt din nou ale noastre. Din jertfa lor, vor isvorii zilele mai bune ale viitorului. Căci, Dumnezeu părinților noștri și dreptatea, ni le vor da”.

După slujba religioasă a fost inaugurată expoziția maritimă, ce a fost instalată în sala principală a poligonului de tragere.

Expoziția a fost aranjată cu mult gust, deși materialul avut la îndemână a fost destul de modest.

Peste tot, numai valuri și vase, într'o armonie deplină. Bricul *Mircea* alunecă neîmpiedicat pe luciul albastrui al apei. Minunate priveliști, neasemuit de frumoase : Vălcovul, Brăila, Balcul, Mamaia, stâncile — atrăgătoare castele din piatră — înaintează în apa odihnitoare a Hârșovei ; delta cu înfățișarea ei sălbatecă este cutreerată de nenumărați pescari iscușiți aruncături ai năvodului. In interiorul unui submarin, căpitanul stă la cârmă și dă comanda. Dormitorul cu tot confortul găzduște marinarii istoviți de muncă.



Peste tot numai tablouri și miniaturi.

concursuri nautice, bărci cu pânze și cu motor, miniaturile vaselor noastre de războiu artistic lucrate se clatină în valurile unei mări, deasemenea în miniatură ; două hidroavioane stau gata să-și ia sborul în văzduhul înzorit ale nemărginirii ; tunurile și proiectilele de războiu ale uzinelor de războiu asigură biruința desăvârșită a marinei noastre.

Toate sunt gata de luptă, tresărind la fiecare chemare a Țării.

Patria va eși învingătoare și triumful va acoperi cu laurii lui eroismul marinei.

Marina, speranțele viitorului și securității neamului nostru are nevoie de sprijin. Puterile noastre ale tuturor, trebuie să închinăm marinei, căci numai așa se vor adevăra vorbele marelui bărbat Mihail Kogălniceanu : „Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre Mare”.

Expoziția a durat până în ziua de 15.IX.1941, fiind vizitată în special Duminicile și sărbătorile de un numeros public.

Rezultatul moral al acestei expoziții a fost destul de satisfăcător, întru cât Filiala s'a făcut cunoscută, mulți neștiind de existența ei, — în munți.

### Tulcea

Liga Navală Română, Filiala Tulcea, în ziua de 15 August 1941, și-a serbat patronul, ziua Marinei, ziua Sfintei Marii, conform programului stabilit.

Anul 1941, ziua de 15 August „Ziua Marinei” zi de înălțare sufletească a românismului dând sufletelor noastre imboldul și speranța pentru viitor a Marinei României Mari, când s'au jertfit scumpii noștri ostași marinari pentru întregirea neamului românesc fostii și actualii jertfiți.

In această zi la Biserica Catedrală Sf. Nicolae din orașul Tulcea, la ora 11 dimineața s'a oficiat un serviciu divin pentru pomnirea eroilor marinari căzuți pe câmpul de luptă.

Au fost de față toate autoritățile militare și civile în cap cu d-nii



Un alt colț al expoziției.

Amiral Gheorghiu, cu tot statul major al Diviziei de Dunăre, d-l Prefect al Județului Tulcea, d-l Primar și ajutor de primar al orașului Tulcea și șefii Instituțiilor din localitate.

În timpul slujbei confesorul Diviziei, împreună cu Preoții catedralei au slujit serviciul divin invocându-se spiritul Fecioarei Maria, pomenindu-se eroii marinari căzuți în campaniile 1877-78, 1913, 1916-1919 și în actualul război.

Răspunsurile la Sfânta Slujbă au fost date de corul Catedralei.

### Expoziția armatei

În rotonda din subsolul Ateneului Român, Ministerul Apărării Naționale a organizat o bogată și interesantă expoziție de fotografii, tablouri și schițe din războiul contra bolșevismului.

La intrare trei grandioase statui înfățișează cele trei elemente ale apărării: un soldat de uscat, un marinar și un aviator.

Marina are un stand aparte cu minunate tablouri ale cunoscutului pictor de marină, d. *Comandor Știubei*. Alături de domnia-sa mai expun domnii *Vulpe*, *Locotenent Hoeflich Valentin*, *Căpitan Salughian*, *Cinarenco*, *Marin*, *Grigorescu*. În standul aviației d. *Comandor Știubei* are câte-va pânze cu atacuri aeriene contra navelor.

Fotografiile cu caracter marinăresc de asemenea nu lipsesc. Desigur că serviciul propagandei, care a lucrat atâta, avea mai multe, dar spațiul restrâns a împiedicat expunerea tuturor.

Tot meritul și lauda pentru organizatori.

### Agenție română de vapoare la Odesa

Direcțiunea Serviciului Maritim a luat măsuri pentru înființarea unei agenții la Odesa, cu conducerea căreia a și fost însărcinat d. It.-comandor *Onceanu*.

Dela agenția Galați au fost detașați d-nii: *Mihail Dimofte* și *Ștefan Grigoriu*.

### Un exemplu demn de imitat

Liga Navală, încă dela întemeiere s'a străduit a face cunoscută, în cercurile nemarinărești, marina și importanța ei, atât din punctul de vedere a apărării naționale, cât și acela al propășirii economice. După ani de propagandă, roadele încep a se arăta:

Din 38 de filiale, 36 sunt conduse de nemarinari, — ofițeri, ingineri, avocați.

Un exemplu frumos și demn de cinste ni se aduce la cunoștință dintr'un orașel care nu e așezat nici la malul Dunării, nici pe țărmul mării, — ci toemai la *Schela Mare dela Gura Ocnitei* (Dâmbovița).

Acolo, un inimos român, d. *Vasilie Octavian*, s'a oferit să lupte pentru marina noastră, în cadrul Ligii Navale, ca corespondent. Cu o însuflețire demnă de laudă, a reușit, în foarte scurt timp, să înroleze sub flamura L. N. R. numeroși membri, mai ales printre domnii ingineri conducători ai societății „*Concordia*” și harnicele lor ajutoare, șefi și meseriași: D-na *Inginer Georgeta Dumitrescu*, d-nii *Gh. Tudose*, *M. I. Cristescu*, *V. Corobea*, șefi; d-nii *ing. Griesbach*, *Al. Slobodeanu*, *Al. P. Neicu*, funcționari; d-nii *D. Dănescu*, *Ene M. Eustin*, *Sava Perjovseki*, *Iosif Gal*, *N. Gulchevici*, *I. Wild*, *Aurel Chero*, *V. Brebeanu*, *C. Drăgoi*, *Andrei Podină*, *V. Radu*, *Iosif Bara*, *I. Ludovig*, *D. Dumitrescu*, *Al. I. Nistor*, meseriași și alții.

Nu ne îndoim că foarte curând va lua ființă în Gura Ocnitei și o filială, care să activeze cu aceiași hărnicie ca și celelalte așezate la poale de munte.

Marele Consiliu exprimă și pe această cale, cele mai vii mulțumiri d-lui *Vasilie Octavian*, ca și tuturor celor eari înțelegând rostul și rolul Ligii Navale, i-au dat tot sprijinul.

### Atașatul naval al României la Roma și Berlin

D. locot. comandor de marină *Antonescu Nicolae*, din Subsecretariatul de Stat al Marinei, a fost numit atașat naval la Berlin și Roma.

### Conferința Ligii Navale

Duminecă s'a ținut la Brașov în sala mare a Camerei de Comerț și de Industrie conferința d-lui *Amiral Constantin Negru*, în fața unei asistențe selecte.

### Trajiul fluvial spre Giurgiu

Prima societate pentru navigație cu vapoare pe Dunăre face cunoscut că pentru descongestionarea portului Giurgiu, cu începere imediată va fi utilizat portul Oltenița situat mai la vale de Giurgiu. Hotărârea, dacă descărcarea anumitor transporturi destinate portului Giurgiu urmează a se efectua în Giurgiu sau Oltenița, poate fi luată abia după sosirea transportului la Giurgiu.

În consecință, documentele de transport pentru toate transporturile destinate portului Giurgiu vor purta următoarea mențiune:

„Societățile de navigație sunt în drept să descarce transportul în portul Oltenița, în cazul când portul Giurgiu este aglomerat. Suprataxele ivite cu această ocazie le suportă destinatarul transportului”.

Pentru transporturile descărcate în Oltenița se va percepe un spor în moneta germană de 10 Rpf. de 100 kgr. peste taxele fixate pentru Giurgiu, însă taxa astfel stabilită nu poate să întrecă taxe tarifare pentru Brăila-Galați.

### Daruri pentru marinarii noștri.

Marinarii noștri s'au acoperit de glorie încă din timp de pace. Vânturători pe orice vreme ai mărilor și oceanelor, au stârnit admirația ori unde au purtat pavilionul nostru național.

În timp de război nu au fost mai pre jos. Chiar când nu inseriau nici o faptă răsunătoare, ei stau la pândă în patrulări, obositoare până la chin, având în vedere micul număr de vase, ei tot binemeritan dela Patrie, prin îndârjirea cu care așteptau momentul ciocnirii.

Și au venit, unele fără pierderi, altele cu sacrificii. S'a vorbit în ziare, în coloanele noastre, toată lumea le cunoaște: mica, invizibila noastră marină s'a întrecut pe ea însăși.

Ca un ecou al eroismului marinărilor, pe lângă ordine de zi, decorații etc. — inițiativa particulară s'a grăbit să-și arate admirația prin donațiuni bănești.

În afară de cele anterioare ale domnilor *C. Alimăneșteanu* și *G. Ghencea*, după victoria submariniștilor au urmat altele:

D. Vice-Amiral *I. Bălănescu*, fost comandant al marinei, a donat suma de 10.000 lei, însoțită de o scrisoare plină de admirație.

Doamna *Virginia Scodrea*, soția regretatului Vice-Amiral *V. Scodrea*, fost comandant al marinei, a dăruit 10.000 lei.

D. Lt.-Comandor *E. Vlasopol* a donat suma de 141.273 lei, — solda și accesoriile de când a fost concentrat.

D. *Constantin Filip*, bătrânul președinte al asociației marinărilor din Constanța, a dăruit suma de 70.000 lei, — drepturile bănești cari se cuveneau fiului său căpitanul *N. Filip*, căzut eroic la datorie.

O corespondență din Constanța ne aduce la cunoștință crearea unui fond „Ajutorul Marinarului” din inițiativa d-lui *Comandor Oct. Butaș*. Orchestra marinei va da un concert pentru mărirea acestui fond.

# „P O M P I E R“

APARATUL ROMÂNESC DE STINS INCENDII

CEL MAI BUN

CEL MAI EFICACE

CEL MAI SOLID

CEL MAI IEFTIN

INCERCAT de Comandamentul Pompierilor Militari  
REZISTENT la o presiune de 35 Atmosfere  
RECOMANDAT de Minist. de Industrie și Comerț

ADOPTAT DE CELE MAI COMPETINTE AUTORITĂȚI TECHNICE DIN  
ȚARA și anume : Școala Politehnică, Dir. G-lă C. F. R., Dir. Atelierelor C.F.  
R., Dir. Conductelor de Petrol C. F. R., Arsenalul Armatei, Arsenalul Marinei  
Dir. S. M. R., Dir. C. A. M., Dir. C. A. P. S., Soc. Tramvaielor București, Fa-  
brica de Locomotive N. MALAXA, Fabrica de Mașini Schiel-Brașov, Fabrica  
VOINEA, Fabrica ASTRA ARAD, Fabricile L. G. Cantacuzino, Fabricile Princip-  
pelui ȘTIRBEY Soc. Franco Română de Material de Drum de Fer, Uzinele de  
Fier ale Statului, Uzinele Lemaitre, Minele din Pietroșani, Uzinele Chimice Ro-  
mâne, AVIAȚIA MILITARA, AVIAȚIA CIVILA, Subsecretariatul de Stat al  
Aerului, etc. etc.

Furnizăm prompt :

APARATE NORMALE, APARATE CU SPUMA, APARATE  
TETRA, APARATE CU BROMURA, Aparate cu Bromură  
de Metyl, speciale pentru avioane și automobile.

Incărcături normale și incongelabile pentru toate sistemele de aparate

Cereți experiențe, oferte și prospecte gratis dela :

INDUSTRIA ROMANA de APARATE de STINS INCENDII

„P O M P I E R“

STR. CAROL I, No. 24, — BUCUREȘTI  
TELEFON 5.23.48



## SPORT

	Pag.
Liga Navală și sportul nautic	45
Cronica sportivă	46, 88, 146
Z. N. Yachting pe uscat și pe gheață	298
I. Oprescu. Farmecul nave-modelismului	302, 318
" Amintiri dela Floreasca	378, 403
Th. Năneacă. Un apel către cluburile nautice	370
" Ambarcațiuni ușoare	407, 450
Lt. Paul Epureanu. Pregătiți-vă pentru înot	402
" Sistemele de înot moderne	429
" Săriturile de precizie	446
" Sisteme de înot la concursuri	469
" Natația și conservarea vieții	490
Moș Delamare. In joc cu apa	404, 417
C. Pistol. Caiac model M. C. P. 1	426
I. Dloancă. Campionatele de înot pe 1941	470

## TEHNICĂ-INIȚIERE

Ing. M. Ionescu. Nave de beton armat	7
M. Negru. Anatomia unui cuirasat	59
Lansarea cu grua	79
Evoluția vapoarelor cisternă	80
Apărarea navelor mari contra atacurilor aeriene	81
Ing. Vlad Mendl. Corbii albi	103, 182
Concepția vasului de linie modern	125
Sandu Melville. Din misterele războiului naval	337

	Pag.
Nostromo. ABC Marinăresc	306, 326, 346, 362, 382, 398, 422, 442, 462, 482
Fl. Lt. Epureanu. Cum se construște o bărcuță	311

## COMEMORĂRI-NECROLOG

Adrian Burnea. Un an dela moartea Amiralului Coandă	25
N. Doici. In memoria Amiralului Urseanu	41
† Amiralul N. Negrescu	42
C-dor O. Butaș. Vice amiralul Lothar von Arnould de la Perière	58
† Părintele Zenobie Popovici	84
† Generalul Al. Ioanițiu	221
† Vice-amiral Bucholtzer Corneliu	261
† Căpitanul N. Filip	260
† Aspirant Apostolescu	260
† " Cornățeanu	260
† " Mircea Dan Metz	260

## DIVERSE

Activitatea asociației „Salvamar” pe 1940	37
Informațiuni din țară	39, 86, 138, 219
Știri din străinătate	48, 93, 158, 222
Dudu. Jocuri marinărești	312, 331, 352, 371, 391, 492

**INSTITUTUL DE ARTE GRAFICE „MARVAN” S. A. R.**  
BUCUREȘTI VI ★ B-DUL PRINCIPELE MIRCEA No. 10 ★ TELEFON 5.51.88

CEL MAI MODERN ȘI BINE INSTALAT INSTITUT DE ARTE GRAFICE

**TIPOGRAFIE**

REVISTE  
JURNALE  
REGISTRE  
PROSPECTE  
SCRISORI  
CALENDARE  
și orice fel de imprimare de această branșă

**O F F S E T**

PROSPECTE  
PLACATE  
AMBALAGE  
CALENDARE  
ETICHETE  
HARTI  
de orice mărimi și culori

**ZINCOGRAFIE**

CLIȘEE LINIARE  
AUTOTIPIE  
TRICROMIE  
POLICROMIE  
în zinc, electron și alamă  
METALOGRAFII

**CU PREȚURILE CELE MAI REDUSE**

Un aparat special de tehnicieni stă la dispoziția onor. clientele.

# Stiri din străinătate

## ANGLIA

### Misiunea marinei engleze (Declarațiile primului lord al amiralității)

Primul lord al Amiralității britanice, d. Alexander, a pronunțat un discurs, care a fost retransmis de posturile de radio-difuziune.

D-sa a declarat că marina britanică are de îndeplinit o misiune foarte grea, pentru că ea trebuie să supravegheze coasta europeană dela Murmansk până la Dardanele, să asigure protecția convoaielor și să controleze navigația din apele dominioanelor.

Această misiune se prezintă în condițiuni mai grele decât în cursul războiului mondial, fiindcă pe atunci avioanele nu așezau mine, iar submarinele nu au fost folosite în primele timpuri ale războiului.

Totuși, primul lord al Amiralității britanice a pretins că situația actuală este mai bună decât în 1910, când Anglia se găsea absolut singură. Astăzi, alături de Anglia se află Statele Unite, care înțeleg să-i dea ajutor.

Englezii urmează să-și perfecționeze armamentele, a continuat d. Alexander, deoarece trebuie să facă față unor pericole din ce în ce mai mari. Primul ministru și membrii guvernului englez nu sunt complet mulțumiți de situația actuală. Trebuie să se construiască cât mai multe vase. Războiul actual cere sacrificii numeroase și eforturi foarte mari. Poporul trebuie să ajute statul, încredințându-i economiile sale, pentru a se evita o inflație.

În partea finală a discursului său, d. Alexander a spus textual: Nelson a declarat, în preajma bătăliei dela Trafalgar, că „Anglia așteaptă”. Eu spun astăzi: „Anglia așteaptă și Anglia are nevoie”.

D. Alexander, primul lord al Amiralității britanice, în discursul pe care l-a ținut cu ocazia aniversării bătăliei dela Trafalgar, a atras atenția asupra dificultăților în care se desfășoară bătălia din Atlantic.

Între altele, oratorul a spus: Germanii și-au perfecționat foarte mult submarinele și avioanele lor, sporindu-le eficacitatea.

## FRANȚA

### Efectivul flotei comerciale franceze.

La Vichy s'a publicat lista oficială a efectivului real al flotei comerciale franceze. Franța posedă în prezent o flotă comercială de 1,516 milioane TBR. În timpul războiului au fost scufundate 300.000 TBR, iar dela încheierea armistițiului până acum, încă 570.000 TBR; Anglia a confiscat 598.000 TBR; în porturile străine sunt blocate 400.000 TBR, iar în serviciul marinei franceze de război sunt utilizate în prezent 33.000 TBR aparținând flotei comerciale naționale.

De aici rezultă că aprovizionarea Franței suferă din cauza lipsei de tonaj. În prezent se folosesc toate mijloacele pentru a spori efectivul flotei comerciale.

## ITALIA

### Planul dezvoltării flotei comerciale a Italiei.

Cercurile maritime nordice se interesează din ce în ce mai mult de potențialul flotei comerciale italiene, menită să joace în viitor unul din cele mai importante roluri. Programul recent al marinei italiene de comerț, prevede o sporire a tonajului actual de circa 3.500.000 tone la 9.000.000 tone.

Acest tonaj va fi constituit din 2.000.000 tone (față de 1.300.000 tone din prezent), aparținând flotei societăților controlate de Finmare; din 500.000 tone (față de 250.000 tone actuale) ale serviciilor navigației libere; din 800.000 tone (față de 450.000 tone actuale) ale flotei de transporturi speciale (tancuri), din 500.000 tone (față de 200.000 tone actuale) pentru transportul fructelor, etc. și din 5.200.000 tone (față de 1.300.000 tone actuale), vase proprii de transport.

Investițiile financiare din sectorul construcțiilor navale, formează obiectul unor foarte interesante articole de presă. În același mod sunt urmărite și studiile și realizările cu privire la navigația fluvială, cea mai bună dovadă că guvernul fascist înțelege să organizeze transporturi pe apă oriunde ele sunt cu putință.

## NORVEGIA

### Reluarea navigației cu vase cu pânze?

Cu ocazia unei întruniri al Yachting-Club-ului norvegian, cunoscut armator A. S. Hasle a vorbit despre însemnătatea pe care au recăpătat-o vasele cu pânze. Ziarul „Aftenposten” discută aceste declarații și subliniază că directorul marinei ar fi făcut de mai mult propunerea, prezentând și planurile respective, de a se construi un tip special de vas cu pânze și motor, care să unească avantajele ambelor feluri de vase. Realizarea proiectului este o problemă de cifre. Aci joacă un rol nu numai costul de construcție, care nu înseamnă deloc o economisire, ci și construierea de transport și pierderea de timp prin durata transportului, costurile de imbarcare și debarcare, felul încărcăturii etc. Economiiile făcute pe de o parte nu pot echivala cheltuielile ridicate pe de alta. Totuși întrebunțarea acestor vase pentru anumite transporturi speciale poate fi avantajoasă. Din această cauză, problema va preocupa și mai departe Yachting-Clubul norvegian și va fi tratată cu ocazia unui congres special.

## STATELE UNITE

### Statele Unite organizează baze navale și aeriene în Pacific

Câteva ore după comunicarea ministerului american al marinei că unele vapoare americane aflate în apele Asiei de Răsărit au primit ordinul să le părăsească, s'a dat un comunicat în care se afirmă că construirea și organizarea bazelor navale și aeriene americane din Pacific fac progrese rapide.

Amenajarea bazel navale și aeriene Midway, între Honolulu și Yokohama, este aproape terminată. Construcția altor baze a început deasemeni.

Amenajarea bazelor aeriene în Alaska, Sitka, Kodiak și Dutch Harbour este aproape terminată.

„Associated Press” crede că departamentul marinei a voit prin acest comunicat să lase să se înțeleagă că flota americană din Pacific este gata.

### Legea neutralității a Statelor Unite a fost modificată.

Comisia de politică externă a Camerei Reprezentanților, delibărând asupra modificării legii neutralității Statelor Unite, cerută de președintele Roosevelt, a aprobat înarmarea vapoarelor de comerț nord-americane.

„Associated Press” declară că proiectul de lege relativ la această chestiune va fi prezentat Camerei Reprezentanților în ședința plenară de Joi, spre a fi discutat.

## SUEDIA

### Creșterea navlurilor din Marea Baltică.

Indexul navlurilor publicat lunar pentru Marea Baltică de „Svenska Handelsbanken”, prezintă o creștere a navlurilor cu 39 unități la 310 unități (baza fiind August 1939—100).

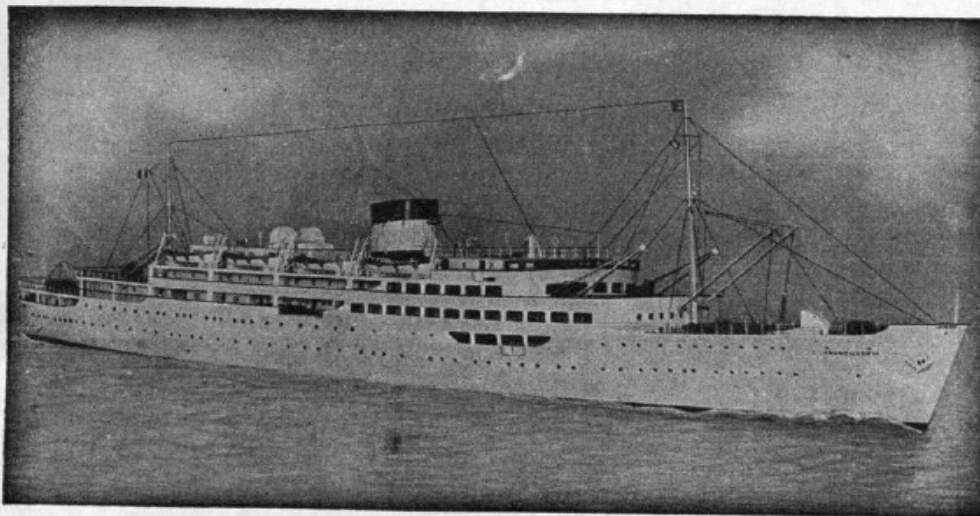
Sporirea se explică în special, prin majorarea navlurilor admise de armatori în luna Iulie 1941, când Marea Baltică a devenit teatru de război. Cel mai mare spor se observă la navlurile pentru cărbuni adică 49 unități la 310 unități, urmează celuloza cu 41 unități la 263 unități și lemnăria cu 28 unități la 422 unități.

Indexul navlurilor este următorul:

	August 1939 = 100	Iunie 1941	Iulie 1941	Aug. 1941
Index general		290	301	340
Navluri la sosire		281	294	337
Navluri pentru cărbuni		284	291	340
Navluri pir. turte oleaginoase		278	296	333
Navluri la predare		298	308	343
Navluri pentru lemnărie		384	394	422
Navluri pentru celuloză		213	222	263

# SERVICIUL MARITIM ROMÂN

DIRECȚIUNEA: B-DUL TAKE IONESCU No. 1-3 ♦ BUCUREȘTI



*Călătoriți rapid și în siguranță către:*

## TURCIA

*cu vapoarele:*

*„DACIA“*

*și*

*„REGELE CAROL“*

*cu următorul itinerariu:*

CONSTANȚA plecarea Luni ora 4 p. m.

ISTANBUL sosirea Marți „ 9 dim.

„ plecarea Joi „ 15 p. m.

CONSTANȚA sosirea Vineri „ 7.30 dim.

### INFORMAȚIUNI ȘI BILETE LA

**BIROUL DE CĂLĂTORI AL S. M. R.**

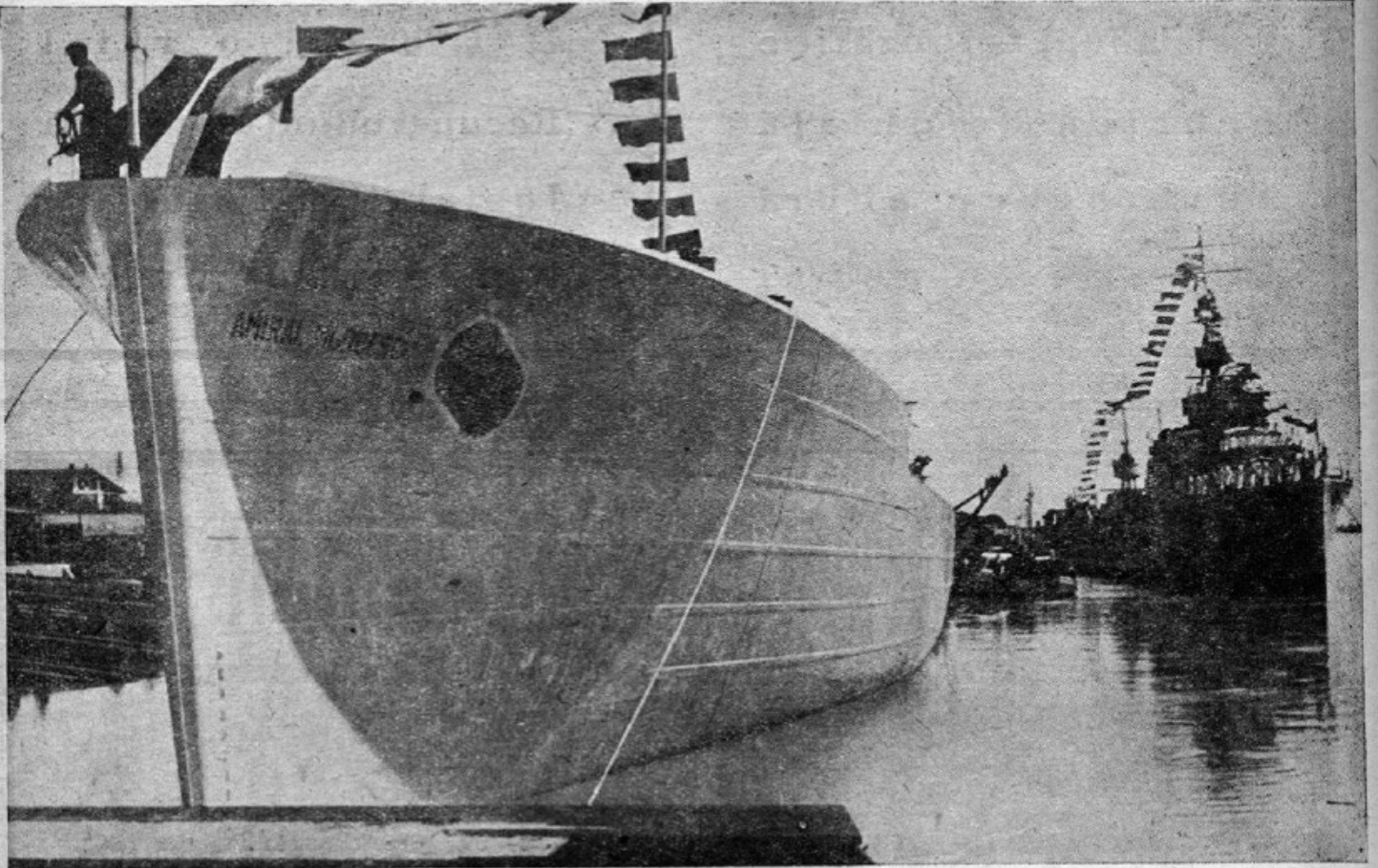
**B-DUL TAKE IONESCU No. 1 — TELEFON 3.22.61**

**ȘI LA PRINCIPALELE BIROURI DE VOIAJ DIN BUCUREȘTI ȘI PROVINCIE**

● ● LA CERERE SE TRIMIT PROSPECTE GRATUIT IN TOATĂ ȚARA ● ●

# ȘANTIERELE NAVALE GALAȚI

*Diracțiunea Generală*  
**BUCUREȘTI**  
*Str. Vasile Alexandri 4*  
**Tel. 240.16**



**VASE DE RĂSBOI \* VASE COMERCIALE**

*Șantierele*  
**G A L A Ț I**  
*Str. Arsenalului 4*  
**Tel. 27.65**