

91(498)
C.15

MINISTRAȚIA COMERCIALĂ A PORTURILOR
ȘI CĂILOR DE COMUNICAȚIE PE APĂ
(P. C. A.)

DUNĂREA

CĂLĂUZĂ TURISTICĂ

DE

Dr. R. I. CĂLINESCU

PROFESOR

BUCUREȘTI

1935

ADMINISTRAȚIA COMERCIALĂ A PORTURILOR
ȘI CĂILOR DE COMUNICAȚIE PE APĂ
(P. C. A.)

DUNĂREA

CĂLĂUZĂ TURISTICĂ

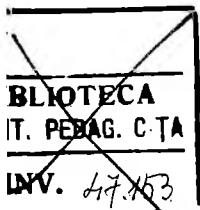
DE

Dr. R. I. CĂLINESCU

PROFESOR



B U C U R E Ș T I
1935



CUPRINSUL

	<u>Pag.</u>
Prefață	5
Dunărea ,	7
A. Dunărea dela izvor până la frontiera României	7
B. Dunărea românească	10
Generalități	10
a. <i>Defileul Dunării</i>	16
b. <i>Dunărea dela T.-Severin la Brăila</i>	46
c. <i>Dunărea maritimă (dela Brăila la Mare)</i>	83
Bibliografie	130
Mersul vapoarelor de pasageri N. F. R.	131
Călătoriile cu vapoarele N. F. R. Informațiuni	136
Tarife N. F. R.	139

P R E F A Ț Ă.

In timpuri normale, întreprinderile de transport, atât terestre cât și cele de apă, câștigă suficient din traficul de mărfuri și pasageri, produs de schimbul activ între diferitele țări.

Criza actuală, prin repercusiunile ei asupra comerțului internațional, a lovit în primul rând transporturile, ceea ce a îndemnat întreprinderile respective să-și creeze noi surse de activitate, stimulând prin toate mijloacele gustul publicului spre călătorie, de unde a rezultat o nouă industrie: industria turistică.

Toate statele protejează întreprinderile naționale de transport, încurajând prin toate mijloacele, turismul.

La noi, lipsa de întreprinderi turistice, de importanța celor streine, a făcut ca și în această ramură de activitate să nu fim la înălțimea streinătăței. Avem întreprinderi de turism care organizează mai mult călătorii spre streinătate, pentru ca Românii să ducă banii afară din țară. Nu avem însă întreprinderi care să caute a aduce în România pe streini spre a le arăta frumusețile țării noastre, ceea ce ar echivala cu o nouă sursă de export.

Nu avem pretenția ca cu slabele mijloace

de care dispune Navigația noastră fluvială, să organizăm un turism în sensul arătat mai sus. Credem însă că nu trebuie neglijat folosul ce ar rezulta pentru neamul nostru din răspândirea în toate straturile sociale a gustului de a cunoaște țara și de a vizita regiunile ei pitorești, între care, defileul Porților de Fier și Delta Dunărei constituiesc puncte de importanță turistică mondială.

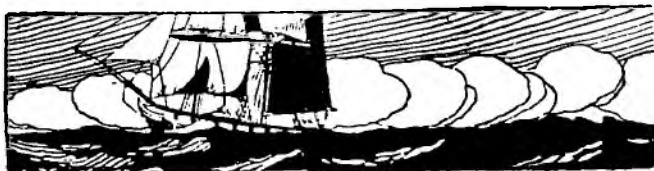
In special elevii școlilor noastre ar trebui încurajați să viziteze în număr cât mai mare regiunile pitorești ale țării, aceste călătorii dezvoltându-le dragostea de țară și înlesnindu-le o mai ușoară înțelegere a lucrurilor.

In această direcțiune, Administrația Comercială a Porturilor și Căilor de Comunicație pe Apă a avut norocul de a găsi în d-l Dr. R. I. Călinescu un colaborator foarte prețios, care a vizitat în timpul verei întreaga Dunăre dela Baziaș la Mare și a întocmit această „Călăuză turistică“, ce va putea servi acelorora cărora le va cădea în mână, ca un îndemn pentru vizitarea locurilor descrise.

Pentru ca această călăuză turistică să fie utilă și comercianților ce utilizează calea Dunărei, s'au introdus la descrierea Dunării și unele elemente privitoare la organizarea porturilor noastre, precum și asupra instalațiilor ce ele posedă.

Fotografiile intercalate în text sunt mare parte obținute dela Direcțiunea Presei din Ministerul Afacerilor Străine, parte originale.

DIRECȚIUNEA GENERALĂ P. C. A.



DUNĂREA.

A. Dunărea dela izvor până la frontiera României.

Având o lungime de 2.900 km. și drenând apele unui bazin de 817.000 km.² Dunărea este după Volga al doilea mare fluviu al Europei.

Marea importanță a Dunării se datorește poziției sale geografice și direcției cursului ei. Căci traversând Europa dela apus spre răsărit, Dunărea reprezintă calea naturală cea mai dreaptă care leagă țările industriale din centrul și apusul Europei, cu țările agricole și bogate în materii prime din Vestul și Sud-Vestul Asiei și chiar cu țările mai îndepărtate din Sudul și Estul Asiei.

Așa dar, din punct de vedere economic, Dunărea este un fel de prelungire naturală până în centrul și apusul Europei, a străvechii căi pe care circulau mărfurile dintre Indii și Europa.

Dunărea isvorăște din Munții *Pădurea Neagră* (Germania), în apropiere de *Donaueschingen*.

Ea curge vreo 20 km. spre Sud-Est, până la *Gutmodigen*, de unde cotește spre Nord-Est.

La confluența sa cu râul Iller, în apropiere de orașul *Ulm*, Dunărea are 75 m. lățime și cam 1' m. adâncime, devenind deja navigabilă pentru șeice cu încărcătură până la 100 tone; odată ce și-au făcut cursa la vale, șeicele sunt desfăcute și vândute ca lemn de foc sau de construcție.

La *Passau*, Dunărea intră în Austria, curgând cu repeziune și pe-alocurea printre stânci.

Apoi fluviul trece prin orașul *Viena*, aducându-i anual peste 3.000 vase ce transportă peste un milion tone mărfuri.

Lungimea Dunării pe teritoriul austriac este de 370 km.

Lângă *Bratislava*, Dunărea intră pe teritoriul unguresc unde devine o apă destul de mare pentru ca să-și merite pe deplin numele de fluviu.

În apropiere de Morava malurile sale sunt schimbătoare iar pe fluviu plutesc numeroase mori de apă, ancorate.

La ieșirea din celebra „*poartă ungurească*” care se deschide între ultimii contraforți ai Alpiilor și ai Carpaților, fluviul are o lărgime de 200 m. și o adâncime, la ape mijlocii, de 6 m.

Între *Visegrad* și *Waitzen*, Dunărea înconjură marea insulă *Andrea*, de 30 km. lungime și imediat după *Waitzen*, își schimbă brusc direcțiunea dela Vest la Est, pentru a se coborî din nou brusc spre Sud, pe o lungime de 370 km.

În dreptul *Budapestei* Dunărea se împrăștie în câmpie, în numeroase șerpuituri, astfel că în epoca marilor viituri, pe o lungime de 10—15

km. nu se mai vede decât o serie de lacuri, unele pline, altele pe jumătate secate.

Dunărea are între *Foldvar* și *Vulovar* 600—800 m., lățime; adâncimea e de 8 m.; panta e slabă.

După ce primește pe Drava la *Gömbös*, fluviul se îndreaptă spre Sud-Est și merge în această direcție cam 300 km.

De aici, malurile din dreapta fluviului încep să se înalțe, pe când cele din stânga rămân joase până în dreptul *Belgradului*, unde Dunărea primește pe Sava, care-i aduce un debit considerabil.

În stânga, primește pe Tisa și pe Someș. În dreptul *Semlinului*, fluviul are o lărgime de 1200 m. și o adâncime de 14 m.





B. Dunărea românească.

Generalități.

În România, Dunărea intră în dreptul *Baziașului*. Dela *Moldova Veche* și până la *Porțile de Fier*, fluviul trece prin părți stâncoase, unde navigația este destul de dificilă. Suntem în defileul Dunării.

Numit de obicei „*Porțile de fier*“, deși acest nume este rezervat mai ales pentru porțiunea de ieșire a Dunării din munți, formată de bariera de stânci din dreptul *Vârciorovei*, defileul Dunării are o origine geologică relativ recentă.

Înainte de executarea lucrărilor de rectificare și derocare, întreprinse de Ungaria în această regiune, trecerea vaselor mai jos de Greben era dintre cele mai periculoase, din cauza stâncilor ce se ridicau din albia fluviului.

Astfel la apele mici, în dreptul „*micei porți de fier*“ canalul navigabil nu avea mai mult de 4 m. lărgime, deși albia propriu zisă avea mai multe sute de metri.

În dreptul *Milanovățului*, Dunărea se lărgeste din nou, după care printr'o întorsătură bruscă, intră într'o porțiune foarte strâmtă, „*Ca-zanele*“, unde apele se scurg printre munți, cu o viteză mare, printr'o secțiune de numai 150 m.

În fața Orșovii fluviul are o lărgime de 1.000 m. La „Porțile de Fier“, lângă Vârciorova, fluviul întâmpină un nou obstacol de stânci.

Trecerea vaselor în această regiune este grea din cauza vitezei curentului. De aceea, Comisia Internațională a Dunărei ia întotdeauna toate măsurile, la orice remorcare.

Pe timpul romanilor, navigația pe Dunăre se făcea cu vase mici. Traficul era cu totul redus. În epoca lui Traian s'a căutat a se ameliora navigația, prin crearea unui canal lateral, pe malul drept al Dunării, spre Serbia și a unui baraj pentru a ridica apele și a micșora curentul fluviului. Urme de ale acestei gigantice lucrări se văd și astăzi. Cu toate aceste obstacole, navigația și pe timpul romanilor și mai târziu, pe timpul turcilor, a fost destul de înfloritoare, atât pentru vasele de război cât și pentru vasele de comerț, vase care mergeau în jos cu pânze și rame, până la Marea Neagră, iar în sus, trase la edec cu boi sau cai. Se citează astfel un negustor, Kleeman, care a construit la Viena, în anul 1768, un vas de lemn cu care ar fi mers până la Marea Neagră.

Cu invențiunea vapoarelor cu aburi, care puteau trage șleपुरi de capacitate mai mare, navigația a devenit anevoioasă. A trebuit să apară o energie rară și o perseverență dusă până la sacrificiu, ca aceea a entusiastului conte *Ștefan Szechenyi*, ca să învingă toate obstacolele. El a creat mai întâi o flotă comercială cu vapoare cu aburi, concesionată printr'un de-

cret al lui *Franz Iosef* (1830), englezului *Andrews*; în această flotă își are obârșia Societatea de Navigație Austriacă (D. D. S. G.), cu sediul la Viena.

Primele studii pentru ameliorarea sectorului Porților de Fier, au fost făcute încă pe la 1778, de către căpitanul austriac *Lauterer*, iar mai târziu (1830), sub patronajul lui *Szechenyi*, de către inginerul ungar *Vasarhely*, care prevedea un canal cu ecluze. Cu banii dela Stat și chiar cu sume date personal de *Szechenyi*, s'au început în fine lucrările, dintre care, cea mai însemnată este șoseaua din marginea Dunării, ce-i poartă numele. Inșă din lipsă de bani, lucrările au încetat curând (1841). In urma tratatului dela Londra (1871), prin care se autorizează puterile riverane (Austro-Ungaria și Turcia), de a percepe taxe până la stingerea capitalului contractat pentru lucrările necesare distrugerii obstacolelor dela sectorul Porților-de-Fier, articol întărit și prin Congresul dela Berlin (1878), la 8 Iulie 1878, Statele riverane (Austro-Ungaria și Serbia) închee o convenție prin care Austro-Ungaria se însărcinează să execute lucrările de regulare.

Contrar părerilor experților streini și probabil și din cauze strategice, Ungaria execută (1895—1899) un proiect al unui canal deschis, în loc de un canal cu ecluze, lucrare care dacă nu a dat înșă un rezultat satisfăcător, a imprimat totuși un mare avânt comerțului pe Dunăre.

Aceste lucrări au costat 40 milioane coroane aur, cheltueli care n'au fost încă amortizate.

La răsărit de Porțile-de-Fier, în „*depreșiunea getică*“ (amfiteatrul dintre Carpați și Balcani), fluviul se resfiră în voie, într'un vad

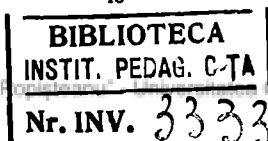
larg, clădind numeroase ostroave și împărțindu-și apele în mai multe brațe.

De aici până la vărsarea Dunării în mare, avem de observat următoarele: malul drept este mai înalt decât cel stâng; primul este prăpăstios, adesea pietros, galben și ars de soare în timpul verii; al doilea e o luncă netedă și mereu verde, chiar pe timp de secetă.

De oarece malul stâng este neted și 'jos, apele fluviului se pot revărsa în voie, dând naștere la numeroase bălți, dintre care cele mai mari sunt: Nedeia (la Vest de Jiu), Potel (la Vest de Olt), Suhuia (la Vest de Vedea), Greaca (spre Vest de Giurgiu) și lacul Călărășilor (la Vest de orașul cu același nume).

De oarece romanii și-au așezat castrele lor întâi pe malul drept și înalt, pentruca să poată păzi mai bine și mai ușor trecerea peste Dunăre, cele mai vechi orașe, dintre care cele mai multe își au originea în aceste castre, s'au format tot pe malul drept, adesea chiar pe locul vechilor castre.

Cum aceste orașe erau așezate de cele mai multe ori în dreptul vadurilor, ele jucau rolul unor capete de poduri. Pentru același motiv și din cauza negoțului tot mai intens cu cereale, care coborau din șesul mănos al Munteniei, au luat naștere o mulțime de orașe la celălalt capăt al vadurilor, față în față cu cetățile de pe malul drept „ca niște prăvălii în lungul unei străzi comerciale“, după cum se exprimă atât de plastic părintele Geografiei române, *D-l Prof. S. Mehedinți*, formând dealungul fluviului un șirag de perechi de orașe: Severin-Cladova, Giurgiu-Rusciuc, Oltenița-Turtucaia, Călărăși-Silistra, Fetești-Cernavodă, Brăila-Măcin, Galați-Dinogetia, Ceatal-Isaccea.



Intre Porțile-de-Fier și Mare, Dunărea se poate împărți în două ținuturi deosebite ca aspect geografic: 1) până la Silistra e o singură albie, ce prezintă ici-colo câte un ostrov; malul drept e înalt, iar pe malul stâng bălțile se țin lanț; 2) dela Silistra la vale, lunca este atât de largă încât nu mai poate ține apele într'o singură albie, ci le împrăstie într'o mulțime de brațe și gârle. Cel mai puternic dintre aceste brațe trece pe lângă malul drept, iar al doilea, numit Brațul Borcea, înaintează pe sub râpa Bărăganului. Abia la Hârșova se unesc din nou, închizând la mijloc „Balta Ialomiței“. Mai jos de Hârșova, Dunărea se împarte iarăși: Dunărea veche apucă pe lângă malul dobrogean iar Borcea curge mai departe pe lângă râpa Bărăganului, spre a se uni apoi tocmai la Brăila, închizând la mijloc „Balta Brăilei“.

La Brăila, Dunărea se adună iarăși toată într'o singură albie și înaintează ca o mare apă spre Galați, apoi după ce atinge la Reni cotul cel mai nordic din țara noastră, se îndreaptă spre mare, resfirându-se la Tulcea, pentru cea din urmă oară, spre a forma „Delta“ cu cele 3 brațe mai principale: al Chiliei, al Sulinei și brațul Sf. Gheorghe.

În „Deltă“ aspectul se schimbă cu totul.

Pe dreapta se mai găsesc dealurile mărunte ale Dobrogei. Pe stânga, unde și unde se vede în zare o geană de înălțime, apoi ochiul nu mai zărește decât stuf și pădure de sălcii, făcând pe ambele maluri niște perdele verzi care lasă privirea liberă numai spre cer. Satele au pierit aproape de tot. Doar vapoarele mai intrerup din când în când liniștea acestui ținut de apă și de verdeață, sau luntrea vreunui

pescar, ori cirezile de vite care pasc pe grinduri (Mehedinți și Vâlsan).

Cu vapoarele N.F.R., putem vizita atât defileul Dunării și delta, cât și porțiunea dintre T.-Severin și Galați.

Pentru vizitarea defileului se pleacă din T.-Severin, Duminica și Miercurea, la ora 6 dimineața.

Pentru vizitarea Dunării între T.-Severin și Galați, se pleacă fie din T.-Severin spre Galați, Lunea și Joia, la ora 2.45 p.m. fie din Galați spre T.-Severin, cu aceleași vapoare, Joia și Duminica, la ora 6 dimineața.

Pentru vizitarea deltei, putem pleca zilnic, cu vapoarele N.F.R., fie din Brăila, la ora 7.35 a.m., fie din Galați, la ora 9 a.m., spre Vâlcov, cu legătura la Tulcea (ora 2 p.m.) spre Sulina¹⁾.

47.153



BIBLIOTECA
INSTIT. PEDAG. C.-I.A

¹⁾ Vezi „Mersul vapoarelor de pasageri“, pag. 131.



a. Defileul Dunării.

Dintre variatele regiuni ale țării noastre, cu care natura a fost atât de darnică, nici una nu se poate compara, în cece privește grandoearea și complexul pitorescului, cu acest defileu.

Este unul dintre ținuturile cele mai sălbatice și mai singuratice ale țării, învăluit într'o liniște misterioasă, plină de nostalgia amintirilor trecutului.

Frumusețea pitorescului său este de o grandoare apăsătoare.

Numai cu Rinul se mai poate compara acest ținut și cetățile, mai mult sau mai puțin ruinate (Golubăț, Sf. Ladislau, Tricule, Drencova, Cladova, etc.), presărate pe ambele maluri ale Dunării, fac această asemănare și mai isbitoare.

Baziaș. La Baziaș valea Dunării este largă iar apele fluviului se întind pe o suprafață foarte mare, ca un adevărat lac.

Baziașul este un cătun format din vreo 40 case, cățarate pe stânci. Deși o localitate foarte mică ea avea altădată o importanță foarte mare

ca punct terminal al liniei ferate dela Budapesta și ca loc de trecere a mărfurilor din tren în vapor și vice-versa.

Azi importanța sa a scăzut. In port găsim totuși oficiu de căpitănie, gară, poștă, telegraf, telefon, etc. Baziașul este cap de cale ferată românească, ce deservește linia Baziaș—Timișoara, prin Jugoslavia.

Vapoarele N.F.R., pleacă din Baziaș la ora 5 dimineața.

După aproape o oră și jumătate de mers cu vaporul, ajungem la *Moldova-Veche*.

Această localitate și mai ales portul, sunt construite pe ruinele cetății romane: Mudua sau Mudava. Moldova-Veche, comună măricică, e legată de o parte și de alta cu șoseaua națională Orșova - Baziaș (Șos. Szechenyi).

In această regiune bate din direcția N.E., vântul numit de localnici „Coșava“. In port se află: căpitănie, agențiile N.F.R., și D.D.S.G., oficiul vamal, etc. Cale ferată nu există. Poșta se aduce cu căruța dela Baziaș.

Locuitorii Moldovei-Vechi sunt politicoși și serviabili. Casele lor sunt curate. Mărfurile ce vând în port (fructe, lapte, brânzeturi, unt, păsări, etc.) sunt ieftine și de bună calitate.

In Moldova-Veche există și un mic muzeu archeologic, strâns piesă cu piesă de căpitanul portului. Aici Dunărea este încă destul de largă.

După câțva timp de mers începe ostrovul Moldova-Veche, care se întinde pe o suprafață foarte mare și ține până la locul unde Dunărea începe să se strâmteze. La stânga, agățat pe munte la intrarea fluviului în defileu, se pitește satul *Coronini*. Deasupra sa, sus pe vârful muntelui, se observă ruinele cetății *Sf. Ladislau* (fig. 1). Pe malul sârbesc, o cetate mult mai întreagă

și mai frumoasă, formată din 7 turnuri legate prin ziduri puternice, ce coboară din vârful mun-



Fig. 1. — Dunărea la intrarea în Cazane (Stânca Babacai și ruinele castelului sf. Ladislau).

telui până la malul Dunării, ne atrage brusc privirile. Este cetatea *Columbaria* (fig. 2) sau



Fig. 2. — Ruinele cetății Golubașului (pe malul sârbesc).

Jerininigrad sau Galamboț (pe sârbește), numită sinistru și „castelul Dracului“. Printr'un tunel săpat la baza muntelui pe care această cetate este construită, se strecoară o șosea.

Din mijlocul Dunării se ridică deodată stîngeră și ascuțită, o stîncă. Este *stîncă Babacai* (fig. 1) în care se sparg valurile spumegînde ale Dunării. Nu este altceva decît un colț de stîncă, rămas ca prin minune în picioare, în fața urgiilor valurilor fluviului, dar care se vede că nu va mai rezista mult eroziunii, aceasta deducînd după subțierea sa dela nivelul apei.

Așezată cam la jumătate distanță între cele două ruini de cetăți, mai aproape de aceea a Sf. Ladislau, stîncă Babacai este înconjurată de numeroase și triste legende care înoadă aci nostalgia trecutului cu melancolia prezentului celor două cetăți ce-și stau față în față ca doi vechi dușmani care nu vor să dezarmeze nici măcar în fața timpului, preferînd parcă să moară în picioare, cu sabia în mână.

Cetatea Columbaria a fost odinioară o importantă fortificație sârbească de graniță. Cetatea Sf. Ladislau din fața ei, a fost construită în secolul al XV-lea pentru apărarea graniței maghiare.

În această cetate era cît pe-aci să-și găsească sfârșitul regele Sigismund, dacă nu l'ar fi scăpat din mâinile turcilor viteaza soție a cavalerului Rozgonyi, care, înfruntînd toate peripețiile și riscurile acestei întreprinderi războinice, a venit aci cu galere pline de soldați.

Cît privește stîncă Babacai, legenda spune că pe vârful ei ar fi pierit de foame și de suferință, legată în lanțuri, soția infidelă a altui cavaler, în dragoste cu un pașe din cetatea Galamboț.



Fig. 3. — Intrarea în defileul Dunării (dinspre Orșova).

Cuprinși de nostalgia trecutului ochii nu se mai satură să privească ruinele celor două cetăți.

Acum ne apropiem de defileu. Vaporul se introduce cu precauție în strâmtoare (fig. 3).

Dunărea se îngustează, malurile se înalță din ce în ce mai sus și mai amenințător. Dealungul malului stâng, săpată acum în piatră, observăm șoseaua Szechenyi (fig. 4).

La dreapta, în apropiere de cetatea Colum-



Fig. 4. — Șoseaua Szechenyi.

baria, vedem o peșteră mare de unde ar ieși în fiecare an musca columbacă, mică insectă veninoasă, care prin marea ei număr face mari ravagii în vitele domestice. Se zice că această insectă s'ar trage din trupul putrezit al balaurului decapitat de Iovan Iorgovan, balaur mort în această peșteră în care se refugiase. Evident că este vorba numai de o legendă.

Incepând dela stânca Babacai, albia fluviului se îngustează până la 300 m., câștigând în felul acesta o adâncime de 20—25 m.

O tablă comemorativă eternizează pe malul stâng, în peretele de piatră, momentul de începere a operii de regulare a fluviului și numele inițiatorului, Gabriel Baross, fost ministru în acea epocă.

Frumuseți naturale de nedescris, mereu schimbătoare, fac călătoria ce urmează, extrem de impresionantă.

Deoparte și de alta a fluviului se înalță maiestos pereții înalți și pleșuvi de piatră (fig. 5). Din când în când ne face impresia că acești coloși de piatră vor închide drumul fluviului.



Fig. 5. — Cazanele.

Pare că ne-am afla pe un lac închis pretutindeni de munți înalți.

Deodată apare însă o crăpătură îngustă, o ieșire de scăpare printre enormele masse de șisturi cristaline. Prin această crăpătură care se lărgeste, vaporul se strecoară cu grije ieșind din acest defileu grandios și înfricoșător.

Odată ieșiți din acest prim defileu, valea

se lărgeste, orizontul se deschide și se luminează, poenile se întind verzi și răzătoare pe pantele dealurilor iar fețele sumbre ale călătorilor se înseninează din nou. Am ajuns la Stânca, unde albia fluviului se lărgeste iară până la 1.000 m. Fundul e însă presărat cu stânci foarte periculoase, care pe timpul apelor scăzute, ies la suprafață sub formă de colți ascuțiți. Aici a trebui să se scoată peste 7.000 m.³ de piatră din albia fluviului și să se sape în ea un canal de 800 m.

Numai astfel s'a putut asigura o navigație fără pericole, pe această porțiune de fluviu, în care vaporul navighează oblic, dela dreapta spre stânga. În curând lăsăm în urma noastră și albia largă dela Stânca. Atenția ne este acum atrasă de torente repezi ce curg în văi înguste și se varsă în Dunăre, depunând pietriș mult la guri. Grupe de case spoite în alb, acoperite cu țiglă roșie și având la mijloc un turn de biserică, se înșiră pe ambele maluri, presărate între munte și apă sau resfirate pe pantele dealurilor.

Dintre acestea, cele mai importante sunt: *Dobra*, pe malul sârbesc, aproape un orașel, *Liubcova*, *Bărzasca* și *Drencova* pe malul românesc.

În această regiune vedem pe ambele maluri numeroase mine de cărbuni, dintre care cele mai multe au depozite și stații de încărcare chiar pe malul Dunării, fiindcă nu există cale ferată. La *Drencova*, operațiunile de încărcare și descărcare se fac dealtfel toate la malul natural al Dunării, deoarece un cheu veritabil lipsește.

Numai un ponton deservește vasele cu curse fixe, de mărfuri și de pasageri, naționale și streine. Comunicația pe uscat la *Drencova* se

face numai pe șosea, dealungul Dunării. În port se află căpitanie de port, oficiul poștal (cu telegraf și telefon), biou rou vama l și agenție N.F.R.

O cale ferată îngustă leagă Drencova de mica localitate Cozla, unde se află o mină de cărbuni, a societății cu același nume. Regiunea e foarte bogată în lemn iar în port se află chiar o fabrică de fasonat lemnul.

Dela Drencova, vaporul cotește la dreapta, dirijându-se din ce în ce mai mult spre Sud. Vaporul se ține strict de semnele negre și roșii, înfipite în bârne plutitoare, ce indică direcția canalului săpat între stâncile submerse care la *Islaz* și mai ales la *Tachtalia* produc niște repezișuri spumegânde și foarte periculoase, din cauză că sunt așezate chiar deacurmezışul Dunării.

Aici Dunărea este destul de largă (1.000 m.), însă din cauza acestor stânci, apa spumegă sălbatic peste toată această pietrărie care se opune cursului aproape pe toată lățimea fluviului.

La mila 1.000, un pinten al muntelui, înaintează ascuțit în mijlocul fluviului, pe care-l îngustează dintr'o dată dela 1.000 m. la 400 metri.

Este stânca *Greben*. Ingustarea fluviului, pe care o determină această stâncă, face ca apele să atingă o adâncime de 30 m. Cu viteză mare, imensele cantități de apă scapă și din această strâmtoare, pentru a se revărsa într'o albie largă de 2.000 m., în dreptul *Sviniței* și *Milanovățului* (sârbesc). Apele iau aici aspectul unui imens lac. Dealtfel aspectul este maiestos nu numai prin întinderea apei ci și prin formidabilele lucrări tehnice care s'a executat aici în anul 1890, la Greben. Și anume, întâi s'au rupt cu dinamită

din acest munte, bucăți enorme de piatră, pentru lărgirea albiei și apoi, cu bolovanii astfel obținuți, s'a construit imensul dig ce leagă stânca Greben de orașelul sârbesc Milanovăț, îngustându-se albia dela 2.000 m., la 500 m., cu scopul de a i se înălța etiajul.

Alte 2 diguri transversale și perpendiculare pe primul, leagă malul sârbesc de acesta din urmă. Pe timpul marilor ape, digurile acestea deabea se mai văd, ca niște dâre negre, peste care se revarsă apa cu sgomot. Din loc în loc, pe diguri, se odihnesc păsări de apă. Dincolo de digul principal, spre malul sârbesc, se vede insula Porecica, acoperită de pădure, înconjurată de o largă suprafață de apă.

La *Svinița* se află cumpăna apelor, în care se opreau odinioară cele două izvoare contrare ale Dunării.

În curând ajungem în dreptul orașelului sârbesc Milanovăț, cu port la Dunăre, ce deservește minele de plumb, aramă și pirită dela Maidanpec, ale căror produse se aduc până în port, la schelele de încărcare, cu ajutorul unui funicular.

La malul Dunării, orașelul are și un strand foarte frecventat în timpul verii de cetățenii și mai ales de cetățencele și copiii orașelului, care vin aci în cele mai variate costume de baie.

Câte unul dintre înotătorii mai îndrăzneți, înfruntă valurile până aproape de vapor, pentru a ne striga din răspuțeri o urare în limba română, înainte de a începe o luptă grea cu marile valuri stârnite de vapor.

După câțva timp de mers, vedem pe malul românesc 3 clădiri prismatice, vechi, de piatră cenușie-negricioasă, în forma unor bastioane.

Este ceea ce băștinașii numesc *Tricule* (trei cule).

La oarecare distanță pe dreapta și anume dela dealul Glavița, depe malul sârbesc, începe un nou dig, ca și cel dela Greben-Svinița, construit pentru același scop. In albia închisă de acest dig, a fluviului, se varsă râul Porecica, vechi isvor al Dunării Carpato-balcanice.

Dela localitatea sârbească *Golubinie*, până la localitățile românești *Plavișevița* și mai ales *Cazane*, albia este destul de largă, însă malurile devin din ce în ce mai înalte și mai abrupte, ajungând în fine la forma unor adevărați pereți de piatră, în momentul când intrăm în



Fig. 6. — Cazanele și Mt. Strebeș.

defileul Cazanelor (fig. 6). In deosebi peretele înalt de 768 m., al muntelui sârbesc *Strebeș*, înaintează amenințător până aproape în mijlocul Dunării, pe care o îngustează la 170 m.

In această strâmtoare, pe stânga, chiar la punctul în care Dunărea se angajează în ce-

lebrul defileu, se află placa comemorativă a Contelui Szechenyi (fig. 7).

Dacă lăţimea fluviului este relativ mică în defileu, în schimb adâncimea sa ajunge până la 50 și chiar 60 m.

În defileul Cazanelor, în fața grandiosului aspect ce se desfășoară maiestros și imens înaintea ochilor săi fascinați, călătorul simte mai puternic ca oriunde, micimea omului.

Aici apele îngrămădite în mari cantități, se



Fig. 7. — Placa comemorativă a Contelui Szechenyi.

întind netede ca o oglindă, formând ici-colo vârtejuri care lasă să se bănuiască adâncimea mare a fluviului.

Deoparte și de alta se întind pereți sumbri, pleșuvi, care se oglindesc în apa limpede.

Numai ici-colo câte o tufă sărăcăcioasă, se mai cramponează pipernicită de câte o grămăjoară de pământ din crăpătura vre-unei stânci.

Peisajul acesta sumbru și maiestros este învăluit pe tot parcursul defileului de o liniște înălțătoare.

Numai din când în când, câte un vultur țipă sus de tot, la cuibul său sau zboară în cercuri line deasupra văii. Ilici-colo câte o pădurice mică, de un verde fraged, așezată pe clina dealului, sau murmurul cristalin al vre-unui pârâu, ce saltă sglobiu printre stânci, mai înveselesc întrucâtva această atmosferă sumbră, solemnă ca de templu, de o grandoare ce copleșește.

Odată ieșiți din strâmtoarea Cazanelor superioare, valea Dunării se lărgeste din nou și ajungem în șesul râzător al Dubovei.

Sus, deasupra șoselei se află peștera Veterani, nume dat în onoarea generalului austriac Veterani, al cărui căpitan d'Arman a împiedicat la anul 1692 numai cu câteva sute de soldați, înaintarea unei numeroase trupe de ieniceri, formată din mai multe mii de oameni.

Peștera e foarte mare și seamănă la interior cu o biserică. Dealtfel importanța peșterii e mare și ca centru religios, căci, după cum atestă tradiția și legenda, peștera aceasta era sanctuarul lui Zamolxis, zeul național al dacilor (Gino Lupi).

După câțva timp de mers, valea Dunării se strâmtează din nou, după ce am lăsat în urmă, la stânga, localitatea Dubova.

Intrăm acum în *Cazanele inferioare*. În pe-rețele de pe malul drept, sârbesc, privirile ne sunt atrase de niște găuri pătrate, așezate la oarecare înălțime deasupra apei și la depărtare egală una de alta, în care altă dată erau niște bârne ce susțineau un fel de pod pe marginea fluviului. Deasupra acestor găuri, stânca e scobită ca o prispă, aproape în tot lungul defileului. Se vede bine că sunt urmele unei vechi șosele, construite pe malul drept al Dunării, săpată în stâncă întocmai ca și șoseaua Sze-

chenyi, însă mai modestă decât aceasta, având în vedere posibilitățile tehnice mai reduse ale timpului în care ea s'a executat. Intr'adevăr, acestea sunt urmele șoselei romane, construită de soldații lui Traian, pe timpul războaielor acestuia cu Dacii.

La ieșirea din Cazanele inferioare și cam în dreptul localității românești Ogradina, observăm pe malul sârbesc o inscripție comemorativă, săpată în stâncă (fig. 8) pentru glorificarea

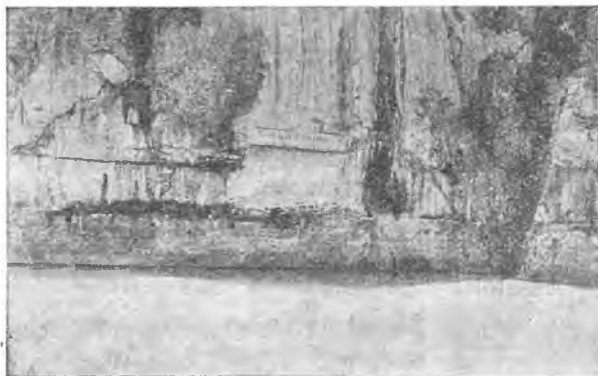


Fig. 8. — Malul sârbesc cu „Tabula Traiana“.

executării monumentalei șosele romane, lucrare destul de grea de făcut având în vedere mijloacele tehnice de atunci. Este „*Tabula Traiana*“ (fig. 9).

De aici Dunărea se lărgeste din nou iar dincolo de localitatea românească Ogradina fluviul este atât de larg încât cotind la dreapta e capabil să dea naștere unui ostrov măricel, acoperit cu plop și sălcii, ostrovul Ogradina.

Acum fluviul a ieșit dintre munți și s'a an-

gajat într'o regiune blândă de dealuri. După o cotitură se vede deja orașul Orșova, care are



Fig. 9. — „Tabula Traiana” văzută de aproape.

față în față, pe malul drept, orașelul sârbesc Tekia.

Orașelul *Orșova* este așezat la vărsarea Cernei



Fig. 10. — Orșova, Cheul.

în Dunăre. Situat într'o poziție foarte pitorească, acest orașel industrial are o origine veche, fiind clădit chiar pe ruinele cetății romane Tierna.

A jucat un important rol în luptele dintre turci și austriaci (sec. al XVIII-lea și al XIX-lea), în războiul pentru independența Ungariei față de Austria (1848—1849) și în războiul nostru pentru întregirea neamului, când armata română s'a bătut cu armata austro-ungară pe muntele Alion din dreptul gării.

Portul Orșova (fig. 10), este deservit în 2 părți: 1. Orșova-oraș cu 730 m. lungime de cheu, cu dane, lipsit de cale ferată. Totuși, în această porțiune a portului își au reședința mai toate autoritățile portului și societățile de navigație; 2. Orșova—Coroana, cu 670 m. lun-



Fig. 11. — Insula Ada-Kaleh. Vedere generală.

gime de cheu, cu dane, având însă cale ferată dealungul cheului. Această parte a portului se găsește la o depărtare de oraș de circa 3 km., cu care comunică printr'o șosea.

La capătul din aval al portului se află și 2 rezervoare de produse petrolifere.

Cât privește Tekia, din fața Orșovei, ea este un mic târgușor sârbesc, cu ulițe înguste, pline de soare, cu case spoite în culori vii, multe având etaje.

La oarecare distanță de Orșova se vede insula Ada-Kaleh, unde vaporul nostru rămâne o jumătate de oră.

Insula Ada-Kaleh (fig. 11) este situată între Orșova și Vârciorova. Ea are o lungime de 1750 m., și o lățime de 400—500 m. Fiind bine



Fig. 12. — Debarcaderul insulei „Ada-Kaleh”.

adăpostită de munți și aflându-se într'un ținut cu clima mai caldă ca în restul țării, clima insulei este foarte blândă și ea se oglindește într'o vegetație cu totul deosebită ca: smochini, castani buni, migdali, moșmoni, chiparoși, lëndrii, etc., care cresc mai mult pe țărmurile Mării Mediterane. Ceilalți pomi obișnuiți ca perii, merii, gutuii, etc., fac niște fructe foarte mari și parfumate.

Altădată se făceau întinse culturi de trandafiri în insula Ada-Kaleh, clima ei fiind foarte prielnică și trandafirii netrebuind să fie îngropați în timpul iernii. Din acești trandafiri se extrăgea esență de parfum. Din cauza câtorva înnecuri ale Dunării, care a smuls și târît în valurile furioase mari cantități din trandafirii plantați, populația a părăsit cultura trandafirilor și ultimul cazan pentru distilarea parfumului a încetat de a mai funcționa acum 15 ani.



Fig. 13. Ruinele cetății Ada-Kaleh.
Vedere dela a doua poartă spre cimitirul musulman.

Chiar și animalele sălbatice, dela jivinele cele mai mici până la cele mai mari, sunt în mare parte de origine mediteraneană. Intre altele se găsesc aici și scorpioni, apoi șerpi, broaște, greeri mulți, care cântă toată noaptea și care fac farmecul nopților de vară din această vestită insulă.

Populația insulei este formată din vreo 700 oameni, cei mai mulți turci. Numai puțini sunt

unguri, nemți și români. Până în 1913 insula Ada-Kaleh era ținut turcesc, sub protecție austro-ungară. În urma războiului mondial ea ne-a

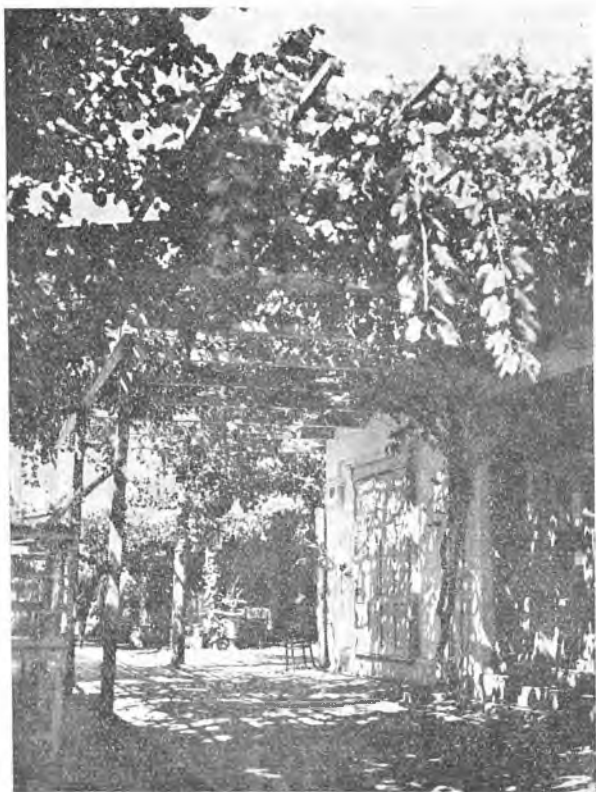


Fig. 14. — Primăria și restaurantul principal din insula Ada-Kaleh.

revenit nouă cu tot Banatul (de care ținea) și cu Ardealul.

Ajungând la debarcaderul insulei Ada-Kaleh (fig. 12), constatăm că jumătatea sa dinspre Orșova este un parc de ulmi și castani sălba-



Fig. 15. — Geamia din Ada-Kaleh
(văzută din șanțul al doilea al cetății).

tici — pe când jumătatea sa dinspre Vârciorova este o cetate puternică, azi ruinată în mare parte (fig. 13).

Din porțile cetății, cum venim dinspre debarcader începe să se vadă deja orașelul, format din mici magazine și prăvălii în care se pot cumpăra țigări bune și destul de ieftine față de calitatea tutunului, apoi rahat, dulceturi, zahăr (cu 20 lei kgr.), inele și brățări turcești ca și diferite alte amintiri ce poartă toate inscripția și semnul insulei Ada-Kaleh. Comercializarea acestor articole, în baza unor anumite privilegii de vamă, a fost acordată societății „Musulmana“, fără de care locuitorii ar fi pierit de foame prin cazemate. În mijlocul orașelului se află și două restaurante (fig. 14), iar cafenelele se întâlnesc la fiecare pas. Cafeaua preparată aici e bună și ieftină (3 lei porția). Mai la o parte, barând drumul ce duce spre capătul estic al insulei, se înalță geamia turcească (fig. 15), fostă până la 1799 mănăstire franciscană. Este cea mai impunătoare clădire a insulei și turnul ei se vede bine chiar și depe malul Dunării, dat fiind că e așezată deasupra întăriturilor. Această geamie este împodobită cu covoare multe și bogate iar pardoseala ei este acoperită cu un covor mare (16/12 m.), măestrit țesut cu motive turcești (fig. 16). Acest covor a fost dăruit, după tradiție, de însuși sultanul Abdulah-Hamid.

În decursul timpurilor insula Ada-Kaleh a schimbat mulți stăpâni fără să-și schimbe însă și înfățișarea sa caracteristică. De multe ori a fost împresurată de dușmani și a căzut rând pe rând când în mâna turcilor, când în aceea a austriacilor și așa mai departe, până când și-a găsit în fine liniștea sub stăpânirea românească. Aceste neconținute cuceriri și lupte ce au avut loc pentru insula Ada-Kaleh, se explică prin așezarea geografică la frontiera a 4 state (Ro-

mânia, Ungaria, Serbia și în apropiere, Bulgaria), ce avea înainte de război, reprezentând pentru fiecare țară în parte un important avantpost, mai ales că era foarte bine întărită prin-

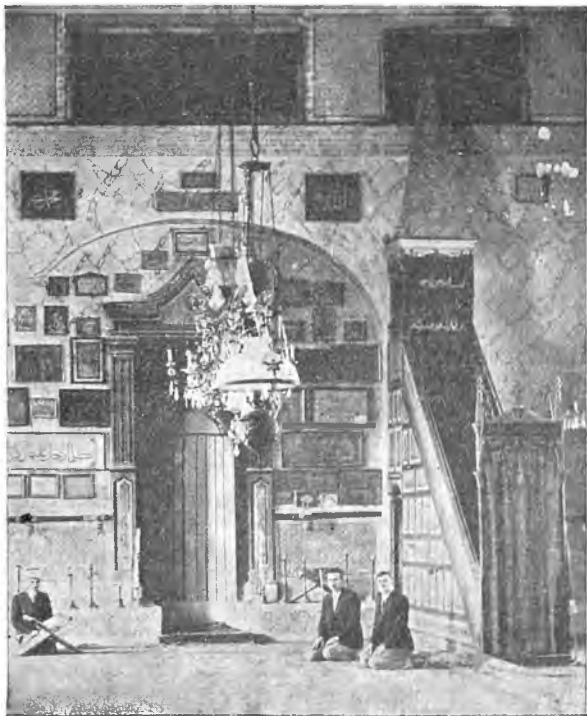


Fig. 16. — Interiorul geamiei din insula Ada-Kaleh.

tr'o cetate cu 3 rânduri de ziduri și tot atâtea rânduri de șanțuri pline cu apă.

Toți au ocupat-o pe rând dar toți i-au dat numeroase privilegii, insula rămânând ca un

fel de țară independentă sub o vagă stăpânire turcească a unei țări destul de îndepărtate dela un timp încoace.

În insulă se mai află o școală primară, unde copiii învață românește și turcește, o școală de țesătorie, cu expoziții anuale unde se pot admira piese foarte frumoase ieșite din mâinile elevelor, o fabrică a Statului de țigări de foi și instalațiile soc. „Musulmana“.

În ultimul timp această societate a construit și o uzină electrică, încât azi acest mic și sin-patic orașel, clădit într'un ostrov și declarat de curând stațiune climaterică-balneară, este și igienic luminat.

Urcând într'o zi de vară pe bătrânele ziduri ruinate ale cetății, dincolo de geamie, o prive-liște de neuitat se desfășură înaintea ochilor. Mii de flori, unele târitoare, altele acățătoare, unele spânzurând în jos, altele îndreptându-se spre cerul albastru, îmbracă cu totul ruinele răsfățându-se la soare și întrecându-se în culorile cele mai vii.

Jos la baza zidurilor, se întind șanțurile cetății, pline cu apă, cutropite de o exuberantă vegetație de baltă în care strălucesc florile albe de nufăr.

Acest peisaj, văzut într'o luminoasă zi de vară, de pe o ruină de fortăreață, ne încântă, ne transportă și ne rămâne în suflet, nepieritoare, ca una dintre cele mai frumoase amintiri ale vieții. Tocmai pitorescul locurilor și duhul umbrelor istorice ce emană din ruine și legende, sunt elementele ce țintuesc pe vizitatorii insulei Ada-Kaleh, de care cu greu și cu mult regret se despart totuși la al 3-lea semnal de plecare al vaporului.

Acum vaporul trece pe lângă *Vârciorova*, altă-

dată reședință de vamă la granița româno-austro-ungară. În spatele imensei gări, spre dreapta, se ridică amenințător un perete de calcar alb, în exploatare.

În apropiere de această localitate, pe malul Dunării, se mai recunosc și azi urmele celei mai vechi mănăstiri de piatră din sec. al XIV-lea (Mănăstirea Vodița), zidită de călugărul Nicodim.

După ce am trecut de Vârciorova, apele Dunării încep să facă vârtejuri și să spumege. Ne apropiem de ultimele cataracte ale Dunării, numite „*Porțile de Fier*“.

Vaporul o apucă la dreapta și se angajează într'un canal strâmt, în care curentul apei este foarte repede. Este canalul dela Șip. Șipul este o mică localitate sârbească, pe malul drept al Dunării. Canalul Șip (sau al Porților de Fier) este una dintre cele mai grandioase lucrări tehnice ale secolului trecut. El e lat de 80 m., fiind mărginit atât de o parte, pe malul sârbesc, cât și de altă parte, spre mijlocul Dunării, prin câte un dig lung de piatră. A fost executat spărgându-se fundul albiei cu ajutorul dinamitei și scoțându-se de acolo 380.000 m³. de rocă, lățea apei este aci de 4½—5 m., pe secundă.

Deschiderea solemnă a canalului Porților de Fier a avut loc la 27 Septembrie 1896, în prezența regelui Carol I al României, a împăratului Franz Iosef al Austro-Ungariei și a regelui Alexandru al Serbiei.

Pe malul sârbesc se află o linie ferată cu o locomotivă ce vine în ajutorul navigației, în susul apei.

Dealurile din împrejurimi sunt împădurite de sus până jos. Ele sunt însă scunde și nu mai oferă aspectul grandios al Cazanelor.

Odată ieșiți din canal, dealurile devin din ce în ce mai scunde și apoi intrăm în câmpia Olteniei.

Și malul sârbesc este destul de scund.

După câțva timp de mers, apare la dreapta cetatea și orașelul sârbesc cu port la Dunăre, *Cladova*, iar în stânga pe malul românesc începe să se vadă la oarecare depărtare, *Turnu-Severin*.

Turnu-Severin este un oraș frumos și curat, așezat pe o terasă a Dunării (având o populație de 40.000 locuitori). Comorile sale ar-



Fig. 17. — ALEXANDRU BĂRCĂCILA
Fondatorul și directorul Muzeului Porților de fier din T. Severin (dreapta).

heologice, strânse de bărbați destoinici, printre care trebuie să cităm mai ales pe distinsul istoric *Al. Bărcăcilă*, unul dintre cei mai buni istorici ai noștri, explică multe din faptele isto-

rice petrecute în defileul Dunării, dealungul timpurilor. Dealtfel acest oraș este atrăgător chiar și numai prin clima sa blândă și prin nemăratele sale grădini cu flori.

El însuși este o adevărată grădină a naturii care strecoară în suflet balsam de liniște și încântare.

Totuși, mai mult decât drăgălășia orașului de azi și decât măreția condițiilor sale geografice, este duhul vremurilor de mult trecute, care plutește în preajma zidurilor și monumentelor rămase din opera lui Apollodor din Damasc, a împăraților dela Roma și din Bizanț și a cruciaților cu zale care la această poartă a Europei Centrale, din zidurile Drubetei daco-romane, au ridicat burgul Severinului, scut de apărare a lumii creștine contra năvălirilor tătare. Aceste umbre ale trecutului de frământări și înfăptuiri uriașe, de eroism și suferințe, urmăresc pretutindeni pe vizitatorul acestei oraș, se ridică sub pașii ce-i face prin parcurile orașului, vuiesc în jurul citadelei din grădina „General Dragalina“ și planează în jurul zidurilor podului lui Traian și castrului roman Drubeta, construite pe ruine dace.

Au fost și sunt severineni pe care aceste umbre ale trecutului nu-i lasă să doarmă liniștiți. Din această sensibilitate specifică intelectualilor din T. Severin, a ieșit Muzeul Regiunii Porților de Fier (fig. 18), care cuprinde adevărate comori arheologice și istorice, privitoare la trecutul nostru în această parte a țării, reconstituit în cea mai mare parte. Astfel se știe că locul pe care se află azi orașul, a fost ales de împăratul Traian ca punct de trecere și bază a operațiunilor celor 2 războaie cu dacii (101—102 și 105—106). Desvoltarea particulară a Dru-

betei s'a datorat mai ales marelui pod de piatră construit aici peste Dunăre, în anii 103—104, din ordinul împăratului Traian, de către arhitectul Apollodor din Damasc, care a construit și Columna Traiană dela Roma. Prin acest pod și prin castrul Drubeta, Traian a fixat aci una dintre cele mai temeinice legături între imperiul



Fig. 18. — Muzeul Porților de fier (adăpostit în clădirea Internatului Liceului Traian) din T. Severin.

roman și noua provincie, Dacia. În vederea acestei legături el a săvârșit și gigantica operă din defileul Dunării, care consistă în a scobi un drum în stâncă, pe malul drept al defileului, între Porțile de Fier și Kostolaț (Viminacium), azi în Jugoslavia, operă comemorată prin „Tabula Traiană“. Odată cu podul peste Dunăre, s'au construit la capetele acestuia și 2 caste de apărare. Imprejurul garnizoanei permanente Drubeta s'au stabilit negustori, familii de ale soldaților și de ale veteranilor împrumăriți, care au format un orașel, numit la început municipium și apoi colonie.

În această colonie, alături de clădirile particulare și publice, se ridicau temple, portice, altare și monumente consacrate divinităților (Jupiter, Junona, Minerva, Marte, Venus, Diana, etc.), ca și monumente de ale împăraților.

O vizită la Muzeul Regiunii Porților de Fier din T. Severin, edifică pe oricine cu prisosință, de preciziunea și simțul artistic cu care au fost executate aceste lucrări până în epoca în care năvălirile violente ale popoarelor germanice au tulburat viața pașnică și civilizația Daciei, pentru a o înăbuși apoi complect spre finele secolului al 3-lea, timp de un mileniu.

Viața care a sporit aci, viguroasă și în forme de înaltă cultură și civilizație romană, a mormnit până pe la 1.200 d. Ch., când cavalerii Ioaniți, aduși aci în 1247 de regele ungar Bela al IV-lea, ridică un burg pe ruinele Drubetei și fondează o țară a Severinului. E probabil că din această epocă datează și „Turnul lui Sever“, cu bazilica vecină.

În afară de Muzeul Porților de Fier, adăpostit în clădirea Internatului Liceului Traian, edificiul de cea mai mare importanță al Severinului este Palatul Cultural, proprietate a Societății culturale „Teatrul Comunal“.

Acest măreț edificiu, operă a defunctului arhitect *G. Cercez*, cuprinde 7 săli mari și anume: 3 săli suprapuse, formând aripa de răsărit, în care sunt instalate Biblioteca „Bibicescu“, cinematograful și restaurantul; alte 3 săli, tot suprapuse, formând aripa de apus, în care se află Muzeul Istrati, salonul de festivități și sala ajutătoare. La mijloc, între cele 2 aripi, se află marea sală a teatrului, încă neterminată.

Cât privește portul (fig. 19), el are o lun-

gime de 5 km., începând dela piciorul podului lui Traian și întinzându-se până la punctul numit Oboare.

Este prevăzut cu două platforme, cu instalații pentru legatul vaselor și cu scări de piatră



Fig. 19. — T. Severin. Debarcaderul.

pentru acces la Dunăre. In port există legături telefonice cu orașul. Lipsesc însă instalațiile mecanice, încât încărcările și descărcările se fac cu brațele. Șantierul naval este proprietatea Statului și poate construi și repara tot felul de vase și mașini pentru Stat ca și pentru particulari. El posedă cală proprie pentru scos vasele pe uscat, apoi ateliere de fierărie, strungărie, lemnărie, uzină electrică proprie, magazii și tot felul de depozite. A construit, în afară de șleपुरi și vase mari pentru navigație, care sunt admirate și în streinătate, cum sunt vasele de pasageri „Principele Carol“, remorcherul „Traian“, vase de un total de 58.000 tone și vapoare de 65.000 cai.

De asemenea a efectuat pontoane pentru acostarea vaselor în porturi, drăgi, șalande, macarale și alte instalații pentru întreținerea căei navigabile; apoi macarale în porturi, poduri pentru C.F.R., șosele și porturi, rezervoare de petrol, etc. În urma unui concurs cu șantierele navale streine, șantierul din T. Severin a fost însărcinat în 1901 cu efectuarea iachtului regal sârbesc „Regina Draga“, răscumpărat apoi de serviciul porturilor și botezat cu numele „Domnița Florica“.

În timpul războiului, șantierul s'a distins prin efectuarea de mașini și instalații pentru fabricarea munițiilor de război, fabricând chiar munițiuni pentru tunurile de marină și artilerie grea.

Autoritățile aflate în port sunt următoarele: căpitanie de port, oficiu vamal, serviciu hidraulic, poliție de frontieră, serviciu sanitar, inspectoratul și agenția N.F.R.

În oraș există: prefectură de județ, tribunal cu 2 secții, cameră agricolă și de comerț, sucursala Băncii Naționale, un aero-port cu post de telegrafie fără fir, etc.

Vaporul N.F.R.-ului, care face cursa Baziaș—T. Severin, sosește la T. Severin la ora 12,40 a. m., Lunea și Joia.

În aceleași zile, la ora 2,45 p.m.¹⁾, acest vapor are legătură cu vapoarele ce face cursa T. Severin—Galați.



1) Vezi „Mersul vapoarelor de pasageri“, pag. 131.



b. Dunărea dela T. Severin la Brăila.

Părăsind portul T. Severin, vedem la dreapta, pe malul sârbesc, mica localitate Kostol, altădată municipiul roman Viminacium, de unde pleca șoseaua romană ce ducea prin defileul Dunării.

Atât în dreptul acestei localități, cât și în fața ei, pe malul românesc, se găsește câte un picior al podului lui Traian, ce ducea dela Viminacium (Kostol) la Drubeta (T. Severin).

În afară de resturile celorlalte picioare, care dealtfel nici nu se văd din apă decât în ani excepționali de secetoși, când apa scade foarte mult, numai atât a mai rămas din minunea podului lui Traian, reconstituit în parte, în miniatură, la Muzeul Porților de Fier, ce deja apare maiestos sus pe plătou, dincolo de o frumoasă grădină de trandafiri. După câțva timp de navigație, apare în dreapta *ostrovul Șimian*, în fața localității românești cu același nume.

Un medic întreprinzător a ridicat aci, pe ma-

lul ostrovului, un restaurant de scânduri și a înfipt câteva mari umbrele colorate în dreptul tot atâtor cabine de baie, așezate printre sălcii și salcâmi, botezând totul cu numele pompos de strandul „Lido“, destul de frecventat vara și mai ales în zilele de sărbătoare, de către cetățenii Severinului, care găsesc aci o plajă destul de bună.

De aici până la *Inova*, peisajul este liniștit și monoton. Incepând dela *Inova*, până la localitatea *Batoci*, se întinde marea „ostrov al *Corbului*“ în care s'au găsit și unele resturi preistorice, ce se păstrează la Muzeul Porților de Fier.

Urmează o serie de mici localități, pe ambele maluri ale Dunării, apoi „ostrovul mare“ iar în dreptul milei 850 ajungem la localitatea sârbească *Raduievăț*. Aproape de această localitate, la mila 845, se varsă în Dunăre *Timocul*, o apă care deși mică are o mare importanță, nu numai prin faptul că ea constituie granița între Serbia și Bulgaria, dar și prin faptul că valea sa e intens populată de români, ca de altfel mai toată regiunea sârbească din cotul acesta al Dunării, începând încă dela *Tekia*, din dreptul *Orșovei*.

Chiar hărțile sârbești ale acestei regiuni sunt pline cu numiri românești ca: *Tufe*, *Dealul Mare*, *Grindul Mare*, *Curături*, *Dealul Perilor*, *Balta Perilor*, *Săliștea*, *Sălașul*, *Fântâniș*, *Poiana Lungă*, *Cornet*, etc.

Mai importante dintre micile localități românești din stânga Dunării, sunt porturile *Gruia* și *Cetatea*.

Portul *Gruia* are un cheu de 32 m., lungime, cu o magazie a Statului, construită din lemn;

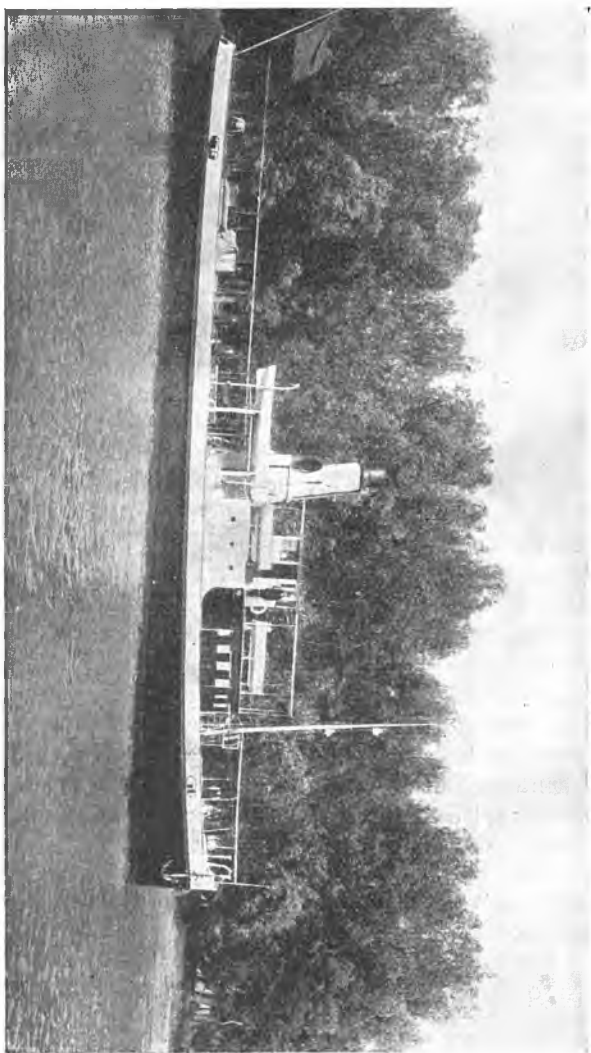


Fig. 20. — „Dunbrea”, Remorcher de serviciu (Serviciul Hidraulic).

cale ferată nu există; portul se află la o depărtare de 2 km., de comuna Gruia. Soseaua de legătură este însă în bună stare. Legături telefonice cu comuna există numai prin agenția N. F. R.

Portul *Cetatea* este mai mare, având un cheu lung de 840 m.; în port se află o magazie a Statului și alte 6 clădiri care servesc de birouri și locuințe funcționarilor.

Nu există în port linie de cale ferată și nici instalațiuni mecanice. Portul se află la o depărtare de sat de 3 km., și e legat cu o șosea în bună stare. Comunicația telefonică cu satul se face numai prin agenția N.F.R. În apropiere de port, la 3½ km., distanță, se află o moară cu instalație modernă și un debit de 3 vagoane la 24 ore. Autoritățile din port sunt: căpitanie, vamă, serviciu hidraulic și agenția N.F.R.

Cetatea este o comună rurală cu o populație de 5.000 locuitori, din care majoritatea se ocupă cu plugăria.

Portul *Calafat* posedă cheu de piatră pe toată întinderea sa, lung de 1.200 m. În port sunt 3 clădiri aparținând Statului, compunându-se din magazine, birouri și locuințe pentru serviciul navigației fluviale, apoi Siguranța Statului și Căpitania portului.

Pe platforma cheului de jos se află instalate 7 linii de cale ferată.

Portul este foarte aproape de oraș, de care e legat prin 4 șosele pietruite și bine întreținute. Prin traficul său intens, acest port se poate compara cu cele mai bogate dela Dunăre.

Cât privește orașul propriu zis, acesta are o populație de 9.500 suflete; posedă un spital

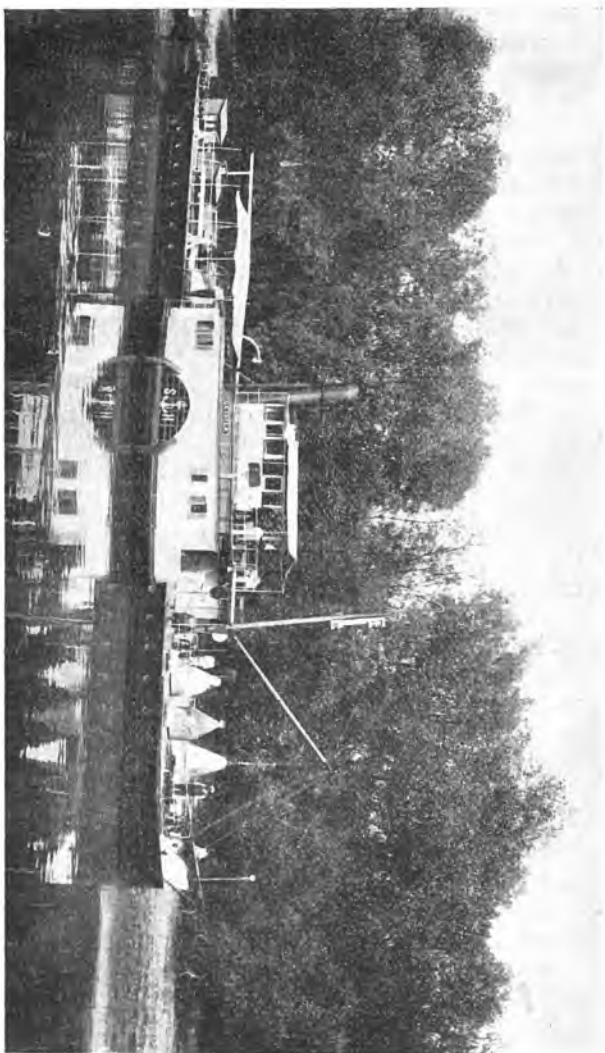


Fig. 21. — „Cetatea”, Remorcher al Serv. Hidraulic pentru semnalizarea cu fânăndure.

județean, un serviciu medical al orașului, o grădină publică, etc.

La 15 Mai 1877, Domnitorul Carol și armata română au salutat aici primele obuze trase din Vidin, dintre care unul a căzut aproape de domnitor, cu care ocazie acesta a strigat vitejește: „Asta-i muzica ce-mi place“!

Părăsind Calafatul, trecem pe lângă orașul bulgăresc *Vidin*, la care vaporul nostru nu oprește. Acest oraș prezintă în genere un caracter oriental, având însă și numeroase clădiri moderne. Pe străzile sale, cele mai multe strâmte și în citadela sa de mare importanță odinioară, sunt multe lucruri demne de văzut.

Stația următoare, *Lom-Palanca*, la care vaporul nostru oprește câteva minute, este unul dintre cele mai importante orașe ale Bulgariei, fiind altădată portul dela Dunăre al Căpităniei Bulgariei.

Cu Sofia, vaporul are și azi legătură, după o jumătate de oră (11,30 p.m.). Astăzi Lom-Palanca a mai pierdut din importanța de altădată.

• A trecut de miezul nopții când vaporul nostru ajunge la *Bechet*, la vărsarea Jiului în Dunăre.

Portul *Bechet* dispune de un cheu lung de 723 m., și lat de 75 m. E la o depărtare de 2½ km., de satul Bechet și de 6 km., de orașul Bechet.

Sâmbăta, până la ora 12 a.m., se ține un târg săptămânal. În fața Bechetului, pe platoul balcanic, se întinde orașul bulgăresc *Rahova*.

Altădată Jiul se vărsa în Dunăre chiar la Bechet.

Azi el se varsă în apropiere de această localitate, în dreptul ostrovului Copanița. Vechia albie este secată. Cea nouă este cutropită

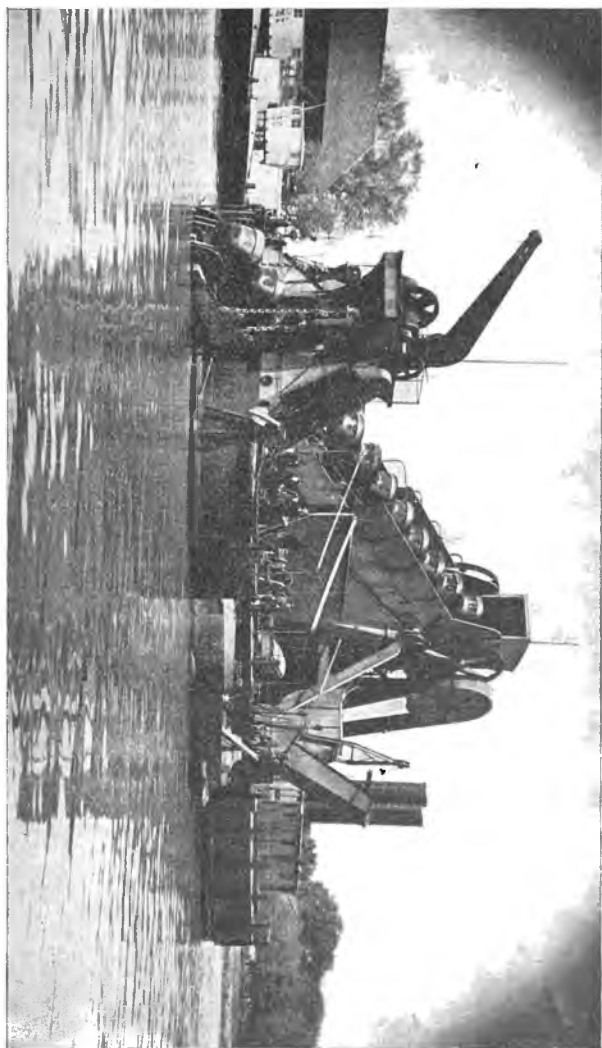


Fig. 22. — Dreađa „Corabia” cu coape (Serv. Hidraulic).

pela margine de o exuberantă vegetație de zăvoi.

Portul *Corabia* este prin situația sa geografică un port de mare importanță comercială, atât pentru faptul că e singurul port al județului Romanați, județ mare și aproape exclusiv agricol, cât și pentru faptul că formează legătura cea mai scurtă și cea mai directă cu Sibiul, prin linia ferată Sibiu—Piatra—Corabia.

Toate produsele agricole ale jud. Romanați ca și cele forestiere dela fabricile de cherestea depe valea Oltului, care urmează să fie exportate pe apă, se scurg prin acest port.

În anii cu recoltă abundentă, portul Corabia este foarte animat din cauza încărcării în șlepuri a cerealelor județului Romanați și chiar a celor din Dolj, Vâlcea, Olt și Teleorman. În acest port se pot încărca zilnic în șlepuri până la 200 vagoane cereale, fie aduse cu trenul, fie aduse cu carele dela țară, dela obor sau dela magaziile din oraș.

Pentru satisfacerea acestor operațiuni, portul Corabia posedă platforme și cheuri în lungime de 1.500 m., cu 4 linii ferate, pe care pot manevra zilnic 300 vagoane.

În orașul Corabia, chiar lângă port, sunt foarte multe magazii pentru depozitat cereale, cele mai multe fiind construite din cărămidă și câteva din lemn, însă solide.

Mărfurile intrate în port sunt unele pentru orașul Corabia, altele pentru Caracal, Slatina, R. Vâlcea și chiar Craiova. Mărfurile ieșite se îndrumază mai toate către portul Brăila, pentru export, câteodată însă chiar pentru porturile streine din susul Dunării. Lemnăria din valea Oltului, adusă pe căile ferate la Corabia, este trimeasă de regulă la export, pentru porturile

bulgare și mai ales Samovit, ce se află mai la vale.

Samovitul este portul bulgăresc dela Dunăre cel mai aproape de Sofia.

În fața sa, pe malul românesc, dincoace de ostrov, se află *Islazul* proclamației dela 1848.

Puțin mai la vale de Izlaz, se află confluența Oltului cu Dunărea.

După câțva timp ajungem la perechea de orașe Turnu-Măgurele — Nicopole. Aici malul bulgăresc este înalt și pietros; cel românesc este jos și mocirlos.

Turnu-Măgurele este un oraș ridicat pe ruinele vechii cetăți romane Turris. Capitală de județ și port însemnat la Dunăre, distribuind spre gurile fluviului grânele județului Teleorman, acest oraș are o viață mult mai vie decât celelalte așezări dunărene prin fața cărora am trecut.

Orașul se află la 4 km., depărtare de port. Lungimea cheului este de 900 m. Linii ferate se găsesc pe toată întinderea cheului. În port sunt 2 magazine de lemn, cu o capacitate de 49 vagoane. Portul T. Măgurele este un punct foarte important pentru comerțul de cereale, putându-se îmbarca și debarca aici zilnic 200 vagoane.

Orașul bulgăresc *Nicopoli*, așezat în față, are o poziție foarte pitorească. Acest oraș e foarte vechiu, fiind clădit de împăratul Heraclios în secolul al VII-lea. În centrul orașului, locuit în mare parte de turci, se află cetatea, iar la țărmul Dunării se află întărirea Tuna-Kaleh construită de turci. După ce trecem ostrovul Persina, ajungem iară la o pereche de orașe, așezate pe cele 2 maluri ale Dunării: Zimnicea, la coada lacului Suhaia, pe malul românesc, în



Fig. 23. — Macara plutitoare a Serviciului hidraulic.

cea mai sudică îndoitură a Dunării — și Șis-tov, pe malul bulgăresc.

Orașelul *Zimnicea* a fost și el pe vremuri capitală de județ, datorindu-și existența, ca și T. Măgurele, tot comerțului de cereale. Portul Zimnicea este așezat pe Dunăre, în ostrovul Bujorescu, fiind legat cu orașul Zimnicea prin cale ferată și o șosea bine întreținută. Prin calea ferată se scurg la Dunăre cerealele dela Pitești și Roșiorii-de-Vede, Alexandria și alte importante centre agricole. Portul este legat cu orașul și prin 2 rețele de telefon, dintre care una servește și pentru convorbiri particulare. Traficul portului se poate ridica și până la 16.000 vagoane cereale pe an.

Pe malul bulgăresc se află orașul comercial *Șistov*, locuit în mare parte de turci.

Dela Zimnicea până la Rusciuk și Giurgiu, peisajul este aproape la fel: malul bulgăresc înalt, pietros, găunoșit — iar dealurile sunt acoperite cu vii; malul românesc este jos, plin cu bălți și zăvoaie.



Fig. 24. — Rusciuc. Central.

La *Rusciuk* (Russe), vaporul oprește 15 minute. Rusciukul (fig. 24), este după Sofia, cel mai mare și mai însemnat oraș al Bulgariei.

Ba mai mult: comerțul și industria sunt în acest oraș chiar mai dezvoltate decât la Sofia.

Deși pe jumătate turcesc (fig. 25), orașul Rusciuk se bucură de un comerț și o circulație foarte animată.

E situat pe înălțime, în amfiteatru și posedă



Fig. 25. — Veche moschee la Rusciuc (Bulgaria).

în afară de numeroasele clădiri publice moderne (teatru, cazinou, bibliotecă) și numeroase clădiri frumoase de ale particularilor.

Călătorii români au voie să coboare depe vapor pe ponton; n'au însă voie să treacă pe cheu și în oraș.

Aici pe ponton se găsesc însă o mulțime de mici negustori ambulanți, care vând pasageri-

lor: fructe, alviță, pistil, cuțite bulgărești cu teacă de piele, obiecte pirogravate, de lemn, cărți poștale ilustrate și — pe furiș — țigări bulgărești. Doritorii de exotic se pot însă înșela amarnic cu aceste țigări care de fapt costă 5' leva (adică 6 lei) pachetul și li se dau ca un adevărat chilipir cu... 10 lei.

De altfel acest comerț fiind ilicit, cumpărătorul riscă să se expună rigorilor legii contra-bandei.

În apropiere de Giurgiu, Dunărea se lărgeste mult, despărțindu-se în 2 brațe prin ostrovul Mocanu: brațul drept, Cărămidarii, este brațul navigabil, cel stâng, Smârda, care pe vremuri era brațul principal, a rămas un braț secundar, care tinde a se închide. După 15 minute de navigație, vaporul nostru face o curbă elegantă în dreptul portului Giurgiu.



Fig. 26. — Giurgiu. Debarcaderul.

Portul *Giurgiu* (fig. 26) format din portul propriu zis „Ramadan“ cu bazinul său și „Ba-

zinul Sf. Gheorghe“, situat la 1 1/2 km. spre Nord, este cel mai principal port al Dunării fluviale.

Așezarea sa geografică atât de favorabilă pentru importul produselor manufacturate din țările industriale din susul Dunării și bogata regiune limitrofă aptă pentru un intens export de cereale, sunt condițiuni care permit a i se prevedea o importantă dezvoltare în viitor.

Conducta de petrol care se termină aici și importanța pe care a luat-o după război exportul de petrol spre țările din susul Dunării, a făcut din Giurgiu al doilea port de petrol al României, Constanța considerându-se primul.

Dela război încoace s'au executat importante lucrări de ameliorare care sunt în curs, fiind proiectate și alte lucrări de mare importanță, în legătură și cu dezvoltarea zonei libere prevăzute în acest port.

În portul Giurgiu este sediul Serviciului Hidraulic, însărcinat cu întreținerea canalului navigabil al Dunării românești (semnalizare, dragaj, salvare de epave, etc.), având un șantier naval care se ocupă cu reparația vaselor utilizate în acest scop.

Uzina electrică a șantierului, capabilă să furnizeze 80 kw. pe oră, deservește atelierele cu forță motrice și portul în întregime cu lumină, inclusiv șoseaua de acces și bazinul Sf. Gheorghe.

Aici se găsește și un serviciu bine organizat de scafandri, cu 6 aparate și 12 specialiști cu ajutoarele lor.

Portul dispune și de un serviciu sanitar înzestrat cu instalații complete de deparazitare și deratizare, cum și cu cele necesare pentru prima asistență.

Orașul se află la oarecare depărtare de port, la care duce însă o șosea bună.

Giurgiuul are o populație de 30.000 suflete.

Deși port principal la Dunăre, numărul streinilor din Giurgiu e foarte redus; totuși, în afară de cele cinci biserici ortodoxe românești, mai găsim aci și o biserică grecească, alta catolică și 2 sinagoge.

Orașul (fig. 27) posedă două grădini publice,



Fig. 27. — Giurgiu. Vedere generală.

dintre care cea mai mare se află în fața prefecturii; cealaltă este situată în centrul orașului.

În prima se află și singurul monument al orașului, ridicat de armatele franceze, în amintirea soldaților morți pe câmpul de luptă: trei mari blocuri rotunde de piatră, deasupra cărora se înalță o cruce. În mijlocul grădinii din centru există un turn, numit „de observație“.

Această grădină centrală este locul de întâlnire și plimbare a giurgiuvenilor, oameni pașnici și liniștiți ca și orașul, în care totul res-

piră o atmosferă de tihnă și pace. În oraș, capitală a județului Vlaşca, există: prefectură, tribunal cu 2 secții, judecătorie mixtă, administrație financiară, administrația pescăriilor Statului, ocol silvic, cameră agricolă, sucursala Băncii Naționale și alte 4 bănci particulare, școală profesională de fete, școală comercială superioară și inferioară, școală de meserii, un spital și o politehnică, două ateliere mecanice pentru reparațiuni de vase și mașini, fabrici de zahăr, de cherestea, mori, etc.

La Primărie, într'o sală, la ușe, există un clopot enorm pe care se află o inscripție rusească, ce arată că a fost turnat din tunurile capturate în 1829, de către armatele rusești, dela turcii din cetatea Silistra.

De altfel în timpuri străvechi, Giurgiul însuși a fost o cetate înconjurată cu enorme ziduri crenelate, apărat în partea dinspre Dunăre de puternice bastioane și cazemate. Și anume Giurgiul a fost întărit de turci prin secolul al XV-lea cu scopul de a se apăra contra atacurilor creștinilor. Cât privește „turnul de observație” din centru, turn din care se văd într'adevăr toate împrejurimile orașului, acesta a fost înălțat de turci și a servit ca observator al cetății. Este aproape singurul monument istoric din Giurgiul de altădată, care s'a păstrat până astăzi în bună stare și care ne mai vorbește despre vechea cetate turcească.

Piața Giurgiului e bine aprovizionată cu materiale și alimente, satisfăcând toate necesitățile, în condițiuni avantajoase. Alimentele sunt mai ieftine decât în multe orașe de provincie, dat fiind că regiunea este una dintre cele mai bogate din țară.

În Giurgiu găsim numeroase întreprinderi co-

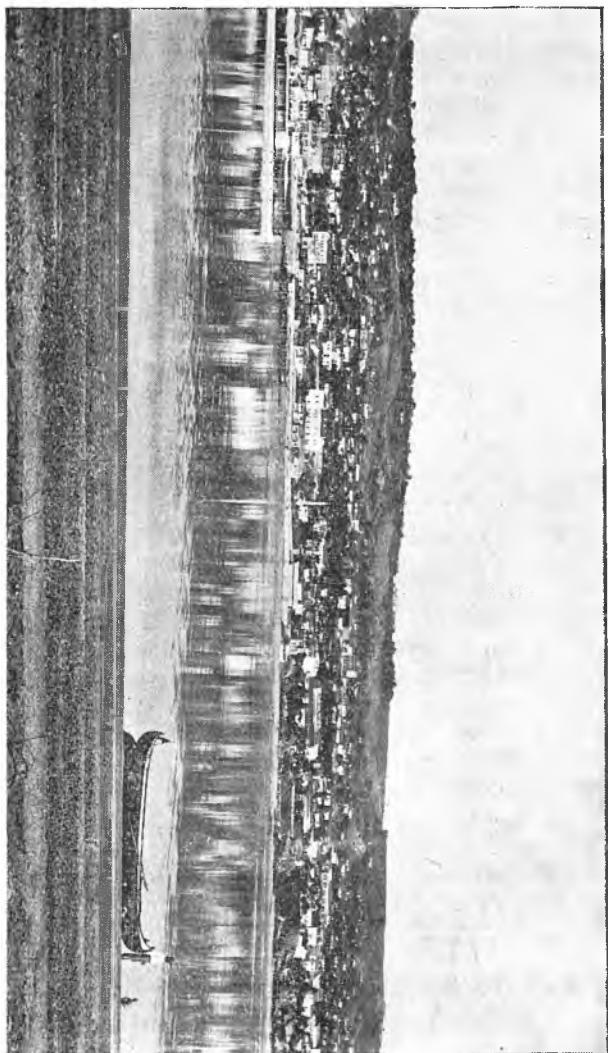


Fig. 28. — Turtucaia. Vedere generală.

merciale, române și streine, de navigație fluvială, reprezentate în port prin 3 agenții românești și câte una austriacă, ungară, bavareză, franceză, jugoslavă și cehoslovacă. Dintre acestea, unele sunt pentru curse de mărfuri și pasageri, altele numai pentru mărfuri.

Giurgiul a fost punctul de plecare al primei căi ferate române spre București, unde ajungem cu trenul în timp de 2 ore. Linia de vapoare Giurgiu — Rusciuk este deservită zilnic prin 3 curse, de un vapor de pasageri N.F.R., în legătură cu trenurile de București, Sofia și Varna.

Operațiunile mai principale ale portului sunt, la export: petrolifere, sare cereale și diverse mărfuri; la import: mașini industriale, agricole, fierărie lucrată, manufactură, coloniale și diverse mărfuri.

Mai jos de Rusciuk, malurile înalte din dreapta încep să se depărteze de apă pentru a se apropia însă din nou în dreptul orașelului *Turtucaia* (fig. 28). Pe stânga malurile sunt joase și terenul inundabil pe o suprafață foarte întinsă, formând numeroase bălți dintre care Greaca este cea mai mare (5.000 Ha.).

În dreptul bălții Greaca se află pe dreapta granița româno-bulgară, fixată în 1913.

De aici încolo Dunărea curge până la Marea Neagră numai pe pământ românesc.

Priveliștea orașelului Turtucaia, așezat pe podiș, în amfiteatru, cu aspectul lui mai mult oriental, cu geamiile și cișmelele sale de piatră sculptată, ne oferă un tablou încântător cum rar se mai poate admira pe Dunăre.

Portul Turtucaia constituie legătura cea mai directă între capitala țării și Cadrilater, prin Oltenița, cu care e legat printr'un serviciu spe-

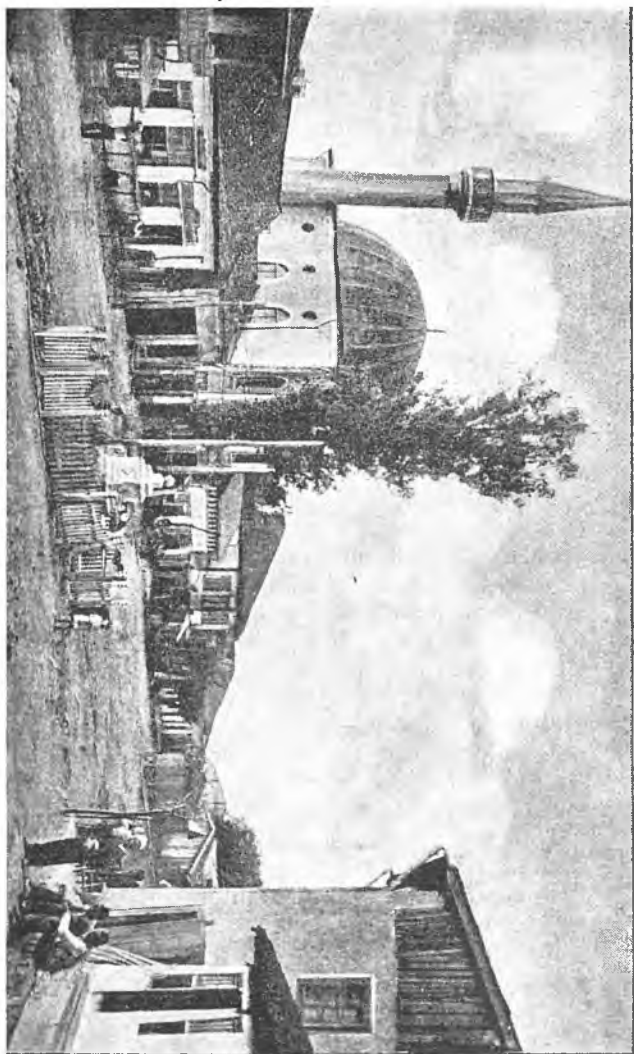


Fig. 29. — Turkucaia. Geania Sulhan Hamid.

cial de pasageri cu vasele N.F.R., șalupe cu motor, bărci de-ale băștinașilor, bacuri și poduri, proprietate particulară, cu pontoanele lor proprii de acostare la mal. Portul fiind chiar în oraș, are legătură telefonică și telegrafică cu toată țara, prin cablul subfluvial ce se găsește între Turtucaia și Oltenița. Portul și orașul sunt bine luminate. În oraș se află și un spital al comunei.

Comunicația cu celelalte comune din împrejurimi se face pe uscat prin șosele bine întreținute, pe care circulă autobuze confortabile, în curse regulate. În oraș și în port există câte o moară cu aburi.

Cât privește morile de apă ele sunt destul de numeroase pe Dunăre, atât în apropiere de Turtucaia (fig. 30), cât și mai departe.



Fig. 30. — Turtucaia. Mori de apă pe Dunăre.

În apropiere, pe malul din stânga, după ce am trecut de confluența Argeșului cu Dunărea (fig. 31), se și vede portul *Oltenița*.

Situat la Dunăre, la egală depărtare de porturile Giurgiu și Siliștra, numai la 3 km., în aval de portul Turtucaia, împreună cu care face



Fig. 31. — Turtucaia. Vederea spre gura Argeșului și spre Oltenița.

cea mai accesibilă comunicație cu Sudul Carilaterului, este portul cel mai apropiat de capitala țării cu care este legat printr'o șosea bine întreținută și printr'o cale ferată directă (distanța e parcursă de tren și în mai puțin de 2 ore), deservită zilnic de 2 trenuri personale, cu plecarea și sosirea din și în port.

Așezată numai la 80 km., de București, Oltenița este un admirabil port pentru aprovizionarea Capitalei pe Dunăre, cu tot felul de mărfuri, alimente, etc., ca și pentru desfacerea produselor porțiunii de Sud a Ilfovului.

Importă cantități însemnate de minereuri, cărbuni, fier și mai ales piatră brută sau lucrată, necesară lucrărilor de șoseluire din regiune. Exportă cereale și produse petrolifere.

Portul Oltenița este prevăzut cu un cheu de

piatră în lungime de 800 m. Liniile de cale ferată aflându-se pe toată lungimea portului, permit încărcarea și descărcarea directă dela vagon și invers.

Portul este legat cu orașul printr'o șosea de 2 $\frac{1}{2}$ km., lungime, în stare perfectă și rezistând la transporturi cât de grele.

Piața orașului este foarte bogată în alimente, iar prețurile sunt convenabile.

Pe malul Dunării se observă rezervoarele societăților petrolifere „Româno-Americană” și „Astra Română”, cu o capacitate totală de peste 10.000 tone, destinate exclusiv exportului de țiței și benzină, ce se încarcă prin conducte din rezervoare direct în tancuri.

După ce am părăsit Oltenița, albia fluviului începe să se lărgască din ce în ce mai mult, iar bălțile încep să apară pe partea stângă a fluviului din ce în ce mai numeroase și mai întinse. O parte din zona inundabilă a Dunării și anume dela Oltenița la Dorobanțul, a fost îndiguită și ferită de inundații.

Pe partea dreaptă, până la Silistra, malurile sunt înalte. Portul Silistra, situat pe malul drept al Dunării, are o deosebită importanță pentru orașul Silistra și județul Durostor, a cărui capitală este. Și aceasta din cauză că atât orașul cât și județul nu sunt deservite de cale ferată, încât transportul mărfurilor și pasagerilor se face pe apă și deci prin acest port. Din punctul de vedere al traficului local, aproape toate aprovizionările de manufactură și coloniale se fac din porturile Galați, Brăila și Călărași pe Dunăre.

Din porturile din susul Dunării se aduc lemne, cărbuni, mașini agricole, etc. Din portul Silistra se încarcă mai mult cereale, nisip și pie-

triș, pentru diferitele porturi dunărene și anume cereale pentru Brăila și piatră pentru București, prin portul Oltenița. Se mai transportă din Silistra multă sfeclă pentru fabrica de zahăr din Giurgiu. Portul Silistra e legat printr'o șosea județeană cu Turtucaia și Constanța și prin 2 șosele județene cu Bazargicul, care la rândul lui e legat prin cale ferată cu Constanța și Varna. Legătura cu portul Călărași din apropiere este deservită de vaporul N.F.R., Cernavodă, șleperi N.F.R., șalupe și bărci.

Silistra e comună urbană, reședință de județ, având prefectură, tribunal, judecătorie mixtă, cameră agricolă și de comerț, sucursală a Băncii Naționale, etc.



Fig. 32. — Silistra. Vedere generală.

Este unicul oraș din România care păstrează cel mai bine caracterul turcesc (fig. 32).

Populația sa de 15.000 locuitori este jumă-

tate turcească. Numărul moscheelor, care dau oraşului caracterul oriental, este de cinci.

Din vârful minaretului celei mai înalte și mai frumoase, care se află în centru, se poate contempla tot oraşul, Dunărea și ținutul înconjurător până departe.

Dacă Str. Carol I (fig. 33), cea mai prin-



Fig. 33. — Siliștea, Strada principală (Carol I).

cipală, are un caracter european dat fiind că aici se află cele mai multe clădiri publice, restul oraşului, mahalalele, cu căsuțele acoperite cu olane și etajul ieșit în afară, ca pretutindeni în Peninsula Balcanică, cu cișmelele de piatră (fig. 34), și piața încărcată cu ghiudem, pastramă de capră și de oaie, cu mieii atârnați din cuie de fier, jupuiți și crestați la grăsime după obiceiurile turcești, cu bragageriile pline de acadede, susan, pistil, corăbioare, bezere și hârdaiele de bragă, cu dughenele pline de pepeni galbeni și verzi, — a rămas curat turcească, de un pitoresc neîntrecut.

Piața este abundentă și alimentele, mai ales peștele, sunt extrem de ieftine și de bună calitate. La restaurante e ceva mai scump.

În centru, lângă moscheea principală, se află un bun restaurant românesc.

Pe malul Dunării se află o frumoasă grădină publică.

În apropiere de oraș se mai păstrează vechea cetate turcească, altădată foarte puternică, ce odinioară a jucat un important rol istoric.

În aval de Silistra, fluviul se ramifică în 3



Fig. 34. — Silistra. Mahala turcească cu cișmea.

mari brațe: brațul Borcea, pe care se află portul Călărași, brațul Dunărea propriu-zisă, numit și Plosca; brațul Ostrovului.

Brațul principal, navigabil, este brațul Plosca.

Brațul Borcea începe dela km. 370, întinzându-se pe o lungime de 103 km., și udând o zonă dintre cele mai productive.

Pentru a se ameliora navigația brațului Borcea pe 7 km., dela Călărași la Gura Borcei, a.

fost nevoie de lucrări importante și costisitoare, ca să se strâmteze albia prin diguri longitudinale în părțile concave.

Rezultatele au fost satisfăcătoare iar adâncimile se mențin făcându-se dragaje mai ales la gură, unde se depun de obicei aluviunile.

În fața Călărașilor, Borcea are 140 m., lărgime la ape mari și numai 90 m., la ape mici.

Brațul Ostrovului începe la km., 373 având o lungime de 19 km.; el este un braț secundar; pe el se găsește portul Ostrov. Brațul Ostrovului are cam 150 m., lărgime iar la etiaj apele iau în unele puncte mai mult de 1,50 m., adâncime.

Brațul Plosca se află între precedentele.

El este navigabil întotdeauna. Dela Silistra la Cernavodă fluviul prezintă pe dreapta maluri înalte; pe stânga malurile sunt scunde; ele încep să se înalțe aici numai dela Călărași, formând țărmul brațului Borcea. Între aceste maluri înalte Dunărea curge la apele mari cu toate brațele împreunate, acoperind suprafețe enorme; la apele mici fluviul curge prin cele 3 brațe.

Orașul *Călărași*, capitală a județului Ialomița, este așezat pe malul stâng al brațului Borcea, la o distanță de 6 km., de Dunărea propriu-zisă și având o populație de 20.000 locuitori. Portul e așezat în partea de Sud a orașului. Poziția sa în centrul unei regiuni cu o producție agricolă neîntrecută, face ca acest port să fie punctul de scurgere a tuturor stațiilor de C.F.R., depe linia Ploești—Urziceni—Slobozia—Călărași și Sărulești—Ciulnița—Călărași, inclusiv transporturile aduse cu carele din comunele din restul județului. Portul are dealtfel rețea de cale ferată pe toată întinderea cheurilor. El este iluminat cu electricitate, încât se poate



Fig. 35. — Vaporul de pasageri „România Mare” al N. F. R. (refăcut la Șantierul din T. Severin).

lucra și noaptea. În port se află: căpitănia, biurul vamal, Serviciul Hidraulic, Agenția N. F.R., și stația C.F.R. Călărași-Port. Legătura cu Silistra și Ostrov o face zilnic un vas N.F.R., (4 curse la Silistra și o cursă la Ostrov). Cele mai vechi știri despre ținutul Călărașilor ne conduc tocmai la timpurile lui Darius (523—485 a. Chr.), care ar fi trecut pe aici Dunărea, pentru a ataca pe Geții din Bărăgan. În timpul năvălirilor barbarilor se pare că așezările omenești erau puține în șesul Bărăganului.

Odată cu dezvoltarea Silistrei, ajunsă capitală de sangeac, puternic centru comercial și țintă a multor războaie, începe să progreseze și satul de pescari și paznici ai drumului Silistrei, așezat la cotitura Borcei, care apare pentru prima dată cu numele de Lichirești în hrisoavele date pe timpul lui Mihai Viteazul. Populația satului era formată din: români, megieși, streini și călărașii-ștafetari ce tăceau legătura între București și Iași cu Silistra și Constantinopol. În timpul domniei fanariote, influența militară a acestei oștiri țărănești a scăzut, călărașii rămânând numai niște simpli curieri. Totuși, odată cu înmulțirea lor, Lichireștii începeau să se numească Călărași, după numele acestor oameni de legătură. Deja către finele secolului al 18-lea denumirea de Călărași înlocuiește aproape complet pe aceea de Lichirești.

De pe malul Borcii turistul are o splendidă priveliște asupra întregii bălți a Călărașilor din apropiere.

Luând-o spre port, pe malul Borcii, vedem în stânga grădina publică destul de îngrijită a orașului. Aici se află și monumentul ridicat în amintirea celor 40 de grăniceri români, înecați

în 1913, cu ocazia răsturnării unei șalupe în care erau îmbarcați pentru a fi aduși dela un mal la celălalt. Tot aici se află și teatrul orașului.

Apucând-o prin mahalaua Măgureni, ajungem la cimitirul turcesc unde sunt îngropați soldații turci căzuți în timpul războiului mondial; în cimitir se află și un monument ridicat în onoarea celor căzuți pe câmpul de luptă.

Poligonul de tragere al orașului Călărași, localitate de stepă, este mai mult un parc umbrat, care constituie o adevărată binefacere pentru ofițeri, trupă, civili și mai ales pentru tinerele perechi.

Impărțirea acestui oraș pe mahalalele specializate ne amintește de timpurile medievale când breslașii erau obligați să-și exercite meseria și negoțul numai în anumite străzi.

În oraș găsim poșta, tribunalul cu 2 secții, judecătoria și prefectură de județ, adăpostite în clădiri solide și impunătoare. Palatul administrativ în deosebi e cea mai frumoasă clădire a orașului.

În fața palatului administrativ ca și în dosul lui, există câte o grădină de flori, foarte bine îngrijită. În cea din față se ridică dintre trandafiri bustul lui Vasile Stanciu, fost prefect și fost senator de Ialomița. Strada Știrbey-Vodă, largă, bine pavată, cu magazine multe dar mici, formează centrul orașului.

Centrul comercial propriu-zis îl formează străzile Sf. Nicolae, București și Slobozia, aici se găsesc numeroase magazine, pline cu obiecte casnice pentru țărani, de aici se aprovizionează tot ținutul Călărașilor.

Piața acestui oraș e în general foarte ieftină. Pe malul Borcii se găsesc 2 mici restaurante,

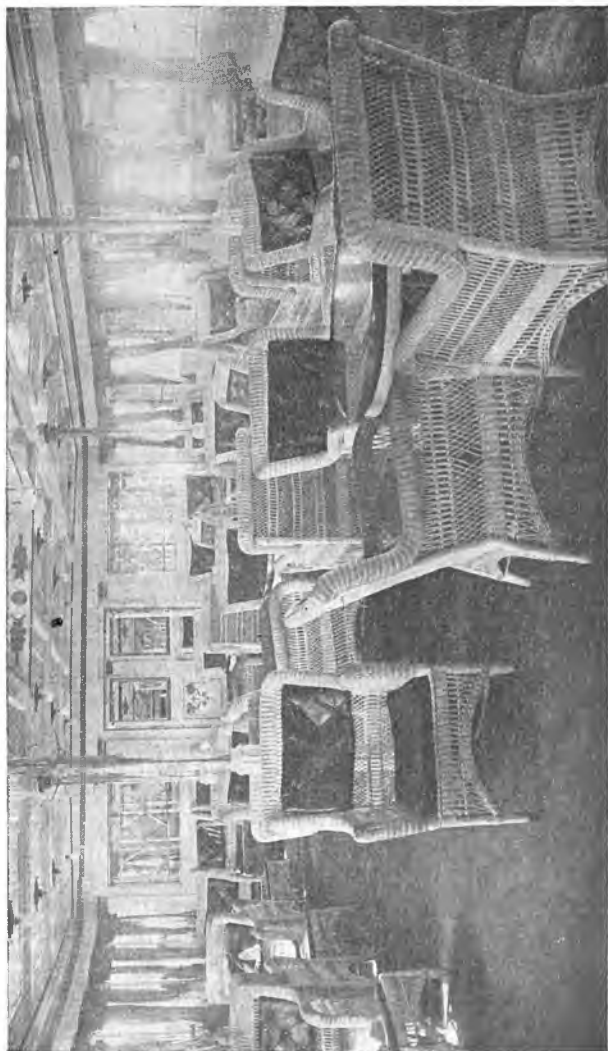


Fig. 36. v. — Vas N. F. R., Interior.

care gătesc aproape numai pește, pe care-l servesc pe mese ordinare de brad.

Portul *Ostrov* este așezat pe malul drept al brațului Ostrov, în imediată legătură cu orașul, la o distanță de 8 km., de Dunărea propriu-zisă și portul Silistra. Lungimea acestui port este de 770 m.; operațiunile de încărcare și descărcare se fac pe malul natural, pentru că nu există cheu. Ostrovul, comună urbană, are o populație de 3.000 locuitori. E reședință de plasă cu judecătorie de ocol, dispensar sanitar, etc. Din portul Ostrov, legat cu Călărașii și Silistra prin curse ale unui vas N.F.R., se transportă lemne, vinuri, alimente și toamna, sfeclă pentru fabrica de zahăr „Danubiana” din Giurgiu.

Micul port *Oltina* se află deja pe pământul vechei Dobroge, la 3½ km., distanță, de comuna rurală Oltina.

Portul acesta a luat ființă în 1908. Principala sa activitate comercială o formează încărcările de cereale, în speciale oarze și porumb. Din Oltina se mai transportă pește din bălți și lemnărie de salcie.

Terenul portului fiind inundabil nu există magazine de cereale.

Plutind printre numeroasele ostroave, ajungem în fine la micul port Rașova și în fine la Cernavodă. Până în dreptul Hârșovei, regiunea cuprinsă între Dunărea propriu-zisă și brațul Borcea, este mai mult o baltă, acaparată de o luxuriantă vegetație înflorită în timpul verii, în care predomină nuferii și care-i dă un aspect cu totul impresionant. Aici, ca și în deltă, este un adevărat paradis al păsărilor de tot felul. Această regiune se și numește „balta Ialomiței”.



Fig. 37. — Podul Regele „Carol I”, la Cernavoda.

Înainte de a ajunge la Cernavodă, trecem pe sub podul de cale ferată „Regele Carol I” (fig. 38) care taie în două balta Ialomiței.

Acest pod care începe de fapt la Fetești, trecând peste brațul Borcea și înaintând în



Fig. 38. — Podul Regele „Carol I” (Cernavodă).

„balta Ialomiței” pe un rambleu puternic, este o adevărată podoabă arhitectonică, nu numai a țării noastre ci și a întregii Europe, fiind unul din podurile cele mai lungi (podul propriu-zis are 750 m., lungime) și mai armonios construite. El este de altfel, dela Ujvidek, singurul pod de cale ferată al Dunării de jos. Înălțimea sa este de 30 m., deasupra nivelului apei. La capul dinspre Cernavodă al acestui pod, se află 2 mari santinele de bronz care privesc una în susul Dunării, alta în josul ei (fig. 37). Pe sub acest pod poate să treacă orice vas fluvial.

El a fost construit între anii 1894—1896 de

către *Anghel Saligny*, fost director general al porturilor și căilor de comunicație pe apă.

În portul *Cernavodă* vaporul face o oprire de 20 minute. Cheul portului are o lungime de 185 m. Două linii de cale ferată și alte 6 linii de garaj, deservesc portul. Populația Cernavodei, formată în majoritate din români, având foarte puțini turci, tătari, evrei, armeni și țigani, numără 5.000 locuitori. Caracterul acestui orașel este totuși oriental. Cernavodă este comună urbană, are judecătorie mixtă, primărie, etc. Ea posedă o fabrică de ciment și o rafinerie de petrol.

Cam după 2 ore de navigație, după ce vaporul se oprește puțin și în micul port *Topalu*, cu bogate cariere de piatră, ajungem la Hârșova.

Între Cernavodă și Hârșova malul dobrogean al Dunării este înalt și pietros (calcaros). Portul *Hârșova* se confundă cu orașul Hârșova. Acest port are un cheu lung de 585 m. Posedă câteva magazii, cele mai multe pentru cereale.

Portul este bine pietruit și se poate lucra în el pe orice vreme. El este în directă legătură cu orașul prin 4 străzi pavate. Cale ferată nu există. Portul este iluminat cu lămpi Petromax.

Hârșova, vechiul *Carsium*, are o poziție geografică minunată, fiind așezată între 2 dealuri rupte în pereți verticali, albi, la marginea fluviului.

Pe una din stânci se mai văd și azi ruinele unei vechi cetăți, semnul trecutului îndepărtat.

Pe cealaltă se înalță mândre școala și biserica, clădiri frumoase ce se zăresc de departe.

Este un orașel izolat, tihnit, care nu s'a desbrăcat de orientalismul său de ieri.

Cu Constanța și Tulcea, Hârșova e legată prin 2 orașele județene.

În oraș se găsește judecătoria, poliție, un spital și câteva școli primare.

Pendinte de portul Hârșova sunt carierele



Fig. 39. — Hârșova. Catedrala.

de piatră, nisip, piatră de var și argilă, exploatare de 2 firme particulare.

Demn de menționat este Muzeul regional, operă a institutorului *V. I. Cotovu*, fost director al unei școli primare de aici, în al cărei local s'a și înființat. Colecția era compusă din 9 secții (Documente, Antichități, Numismatică, Et-nografie, Zoologie, Botanică, Mineralogie, Geologie, Paleontologie și Artă). Această frumoasă colecție a fost în parte distrusă de ocupație, în parte mistuită de un incendiu. Din ea n'au mai rămas decât resturi.

Imediat în jos de Hârșova, Dunărea se desparte în 2 brațe prin ostrovul Gâasca. La capătul din jos al acestui ostrov, Dunărea primește râul Ialomița, în dreptul micii localități *Gura-Ialomiței*. Aici fluviul are o adâncime de 16 m. Ambele maluri sunt joase, astfel că apele pot să se reverse primăvara pe suprafețe foarte întinse. Aici e cotul cel mai arcuit al Dunării dobrogene, unde apele despletite în brațe se strâng pentru a se despleti iară ceva mai încolo de gura Ialomiței, în 2 brațe principale, care se unesc din nou tocmai la Brăila, închizând o mare suprafață de teren inundabil, acoperit cu bălți cutropite de vegetație și numit din această cauză „balta Brăilei“.

Brațul Cremenea se apropie de malurile stâncoase unde se află cariere de gresie și granit și se varsă în Dunăre în dreptul Brăilei, după ce a parcurs 98 km., și a trecut pe lângă Dăeni, Ostrovul, Picineaga, Turcoaia, Iacobdeal, Iglița, Carcaliu, Măcin și Ghecet.

Acest braț este navigabil în partea sa de sus, pe timp de ape scăzute, însă numai pentru vase mici, din cauză că n'are adâncime suficientă și fiindcă fundul este stâncos.

Pe partea sa de jos el este navigabil până aproape de Picineaga.

După câteva ore de drum, dela Hârșova, se văd spre răsărit muniții Măcinului roși de vreme și reduși la o altitudine de dealuri.

Cu vaporul „Gr. Manu“ sau „Avram Iancu“ sosim la Brăila la ora 6,20¹⁾.



1) Vezi „Mersul vapoarelor de pasageri“ pag. 131.



c. Dunărea Maritimă și Delta

(Delta Brăila la mare).

Portul *Brăila*, împreună cu cel al Galaților, sunt cele mai importante porturi ale Dunării maritime.

Așezat la 15 km., în amonte de Galați și la întretăierea Dunării cu canalul Măcin, portul Brăila, face, prin situația sa geografică, legătura între navigația fluvială și cea maritimă, constituind locul de scurgere spre mare a tuturor cantităților de cereale care îi sosesc cu șlepurile din cea mai mare parte a câmpiei Dunării. Importanța portului Brăila a crescut în aceeași proporție cu comerțul de cereale al României.

Portul Brăila cuprinde trei părți distincte și anume: 1. docurile; 2. portul propriu-zis; 3. micul port Ghecet.

Docurile (fig. 40), constituiesc o incintă valmală cu cheuri și pereuri acostabile atât la Dunăre cât și în bazin, de 2 km. Adâncimea

bazinului e de 5 m., sub etiaj. In afară de cele 4 macarale de 3 tone putere, întrebuințate pentru debarcarea mărfurilor, docurile mai posedă și 6 elevatoare plutitoare. In incinta docurilor se găsește și o stațiune de petrol a Soc. „Con-



Fig. 40. — Brăila. Docurile.

cordia“, pentru aprovizionarea vapoarelor cu combustibil lichid.

Portul propriu-zis are o lungime dealungul Dunării de 5.150 m., inclusiv malurile naturale acostabile. Din această lungime numai jumătate este prevăzută cu pontoane, formând 7 dane maritime în incinta docurilor, 8 dane maritime în partea dinspre aval a agenției N.F.R., și 7 dane maritime la perei din amonte de N.F.R. Pentru transbordul în vasele maritime a cerealelor venite cu șlepurile, portul posedă un număr de 32 elevatoare plutitoare, proprietatea marilor case de comerț și a armatorilor particulari. Totalul liniilor ferate ale Statului, împreună cu cele particulare este în tot portul

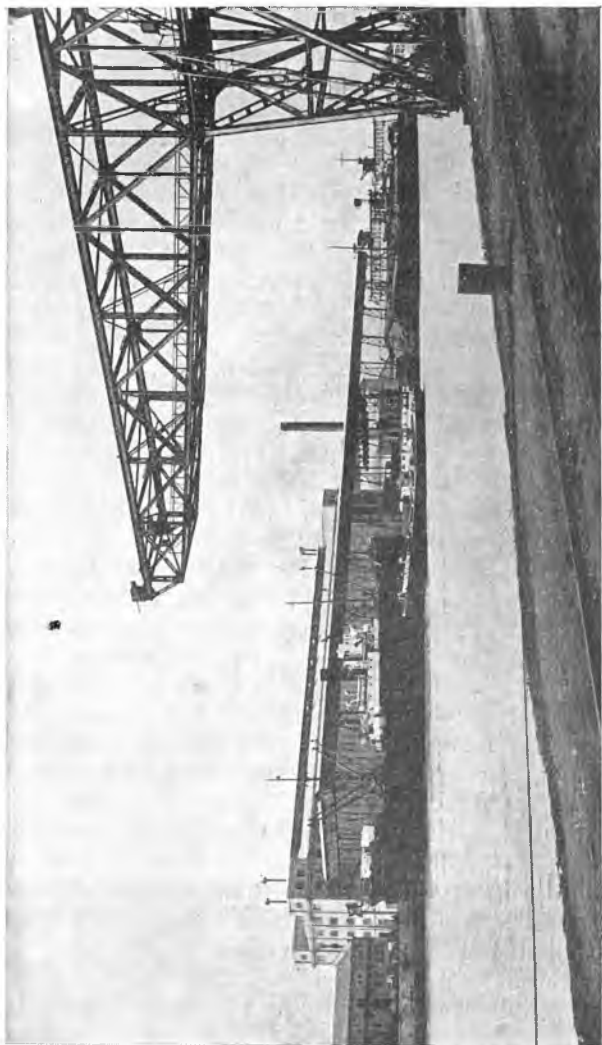


Fig. 41. — Macarale in docurile Brăilei.

de 14.634 m., cu o capacitate de garare de 1.400 vagoane.

Pentru manipularea și depozitarea cerealelor portul posedă 2 platforme. Portul Brăila este imediat și direct legat cu orașul prin 8 șosele. În port se găsesc în funcțiune 8 șantiere, dintre care șantierul „Danubiul“ posedă și un doc plutitor. Societatea S.R.D., posedă aci și un atelier pentru repararea vaselor societății.

Cât privește orașul Brăila, el este unul dintre cele mai mari și mai frumoase ale țării, având o populație de peste 80.000 locuitori și fiind reședința județului Brăila.

Clădiri impunătoare, străzi drepte, bulevarde, parcuri, nimic nu-i lipsește pentru a-i da înfățișarea unui oraș occidental. Totuși Brăila mai păstrează încă o nuanță orientală, rămășiță a trecutului foarte apropiat.

La mesele cafenelelor se aud toate limbile europene ca în toate marile porturi ale continentului nostru. Limbile orientale predomină.

Centrul orașului îl formează piața Sfinții Arhangheli, în mijlocul căreia se află biserica cu același nume, fostă pe vremuri geamie turcească și apoi transformată de ruși în biserică creștină ortodoxă.

Grădina publică în care se află un mare ceasornic public și bustul împăratului Traian, este locul de plimbare al Brăilenilor.

În Brăila își au sediul următoarele autorități administrative: Prefectura de județ, Primăria municipiului, Chestura poliției, Camera de comerț și agricultură. Autorități judecătorești sunt tribunalul și 2 judecătorii de pace.

Tot aici își au reședința următoarele Consulate: italian, englez, francez, belgian, olandez,

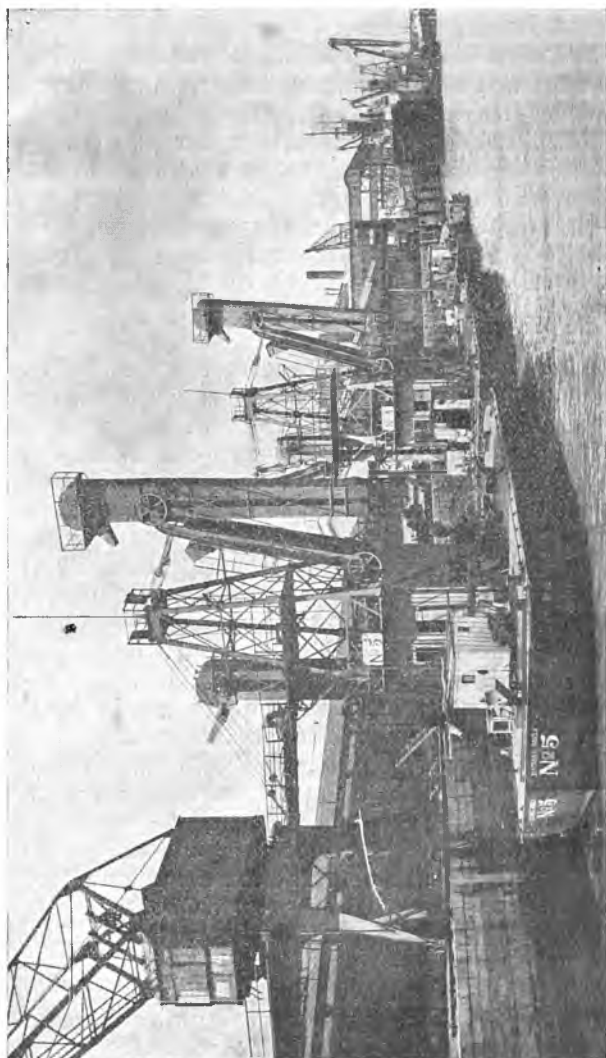


Fig. 42. — Brăila, Macarale în docturi.

german, elen, suedez, danez, norvegian, jugoslav, polonez, finlandez și portughez.

Brăila posedă și numeroase biserici, dintre care cea mai impunătoare este biserica grecească, clădită între anii 1862—1864.

Acest oraș are și 2 interesante muzee: al Camerii de Comerț și al Administrației Pescăriilor Statului.

În primul se pot vedea piese de interes agricol: grâne de tot felul, reproduceri de fructe și diferite specii de pește din Dunăre, bălți și deltă.

În al 2-lea ne putem face o idee aproximativă, deducând după piesele conservate și împăiate, de bogăția și variația peștilor și păsărilor din bălțile Brăilei și Deltei Dunării.

Brăila este nu numai un mare oraș comercial ci posedă și o industrie destul de dezvoltată, având mori și importante fabrici de ciment, de sârmă, cuie, etc.

Cu tramvaiul putem merge la Lacul Sărat unde se află instalații pentru băi de nomol, un nomol bogat în iod.

Excursionistul care vizitează Brăila, comite un adevărat păcat dacă nu face și o plimbare pe canalul Filipoiu și lacul Șerban din „balta Brăilei“, ce se află la capătul acestui canal.

Dela *gura Filipoiului* până la balta Șerban sunt vreo 27 km., drum pe care o barcă cu un vâslaș îl face în cinci ore.

Acest drum prezintă încă dela intrarea pe canal privești atât de încântătoare încât ne face impresia că trăim o poveste frumoasă.

O vegetație luxuriantă crește sălbatică și inextricabilă pretutindeni.

Păduri de sălcii cu trunchiurile răsucite în toate chipurile, cu frunzele de argint strălucind

în bătaia soarelui și plecându-și coroana spre oglinda apei, ierburi înalte și de tot soiul ce se pleacă la adierea vântului, carpeni cu crengile intrând unele într'alte, dau impresia unei păduri virgine.

Stoluri de păsări de baltă, stârci, rațe, lopțari, lișițe, găinuși de baltă, pescăruși, rotesc sgomotos deasupra vegetației, cârîie în tufișuri, se leagănă pe crengile copacilor, se plimbă liniștite pe mal sau plutesc agale pe luciul apei.



Fig. 43. — Pe canalul Filipoiu.

Atmosfera limpede, îmbălsămată de miresme sălbatice de iarbă crudă și pește proaspăt, vegetația luxuriantă și împletită cu plante agățătoare în genul lianelor, mulțimea și variația extraordinară a păsărilor de baltă, ne transportă cu gândul la ecuator.

Nici nu simțim cum trece timpul și nu ne mai săturăm plutind ușor cu barca prin acest feeric tunel de verdeață pe oglinda nemișcată a canalului Filipoiu (fig. 43).

La *Scurtu* se află o agenție pescărească unde

pescarii, anunțați din vreme, pot prepara un foarte gustos prânz pescăresc format din: borș de pește, saramură și crap la proțap.

La capătul canalului Filipoiu, ajungem la *lacul Șerban* ale cărui ape verzi sunt încinse de un brâu înalt de trestie și papură. Și aici natura a fost darnică. Mai ales aici este un adevărat paradis al păsărilor aquatice care, tulburate, se ascund în desișul de nepătruns al trestişului. Sub oglinda apei se fugăresc numeroase soiuri de pești dintre care unii sar afară din apă luând o clipă în bătaia piezișă a razelor soarelui la asfințit. Pe oglinda netedă a lacului plutesc agale cârduri de rațe și lișițe.

În apropiere, se află *cantonul Șerban*, unde de asemenea se poate lua un prânz pescăresc.

Dela Brăila se mai pot face excursiuni și la *lacul Crapina* (care e însă mai accesibil dela Galați) și la *Măcin*.

De altfel dela Brăila la Măcin sunt și curse zilnice cu un vas N.F.R. Acesta deservește linia *Brăila—Piatra Frecăței*, oprind la *Măcin*, *Carcaliu*, *Iglița*, *Gura Armanului*, *Turcoaia* și *Pecineaga*.

Acest itinerariu constituie una dintre cele mai frumoase excursiuni, vaporul plutind între munții din stânga ai Dobrogii și nesfârșitele bălți și zăvoaie din dreapta care se întind în depărtări cât vedem cu ochii.

Lacul Șerban poate fi vizitat și dela *Turcoaia*, de care este de altfel și mai aproape.

La Măcin putem ajunge și prin Ghecet, micul port plin de veselie, de miros de vin și fum de friptură la grătar ca și de melodiile sgomotoase ale tarafelor de lăutari, așezat în fața Brăilei și la care ne ducem cu o barcă sau cu o salupă.

Dela Ghecet sunt autobuze care duc la Măcin.
Portul *Măcin* este așezat pe brațul cu același
nume al Dunării vechi, la 18 km., dela Brăila
pe canal, în amonte. În port se află un singur

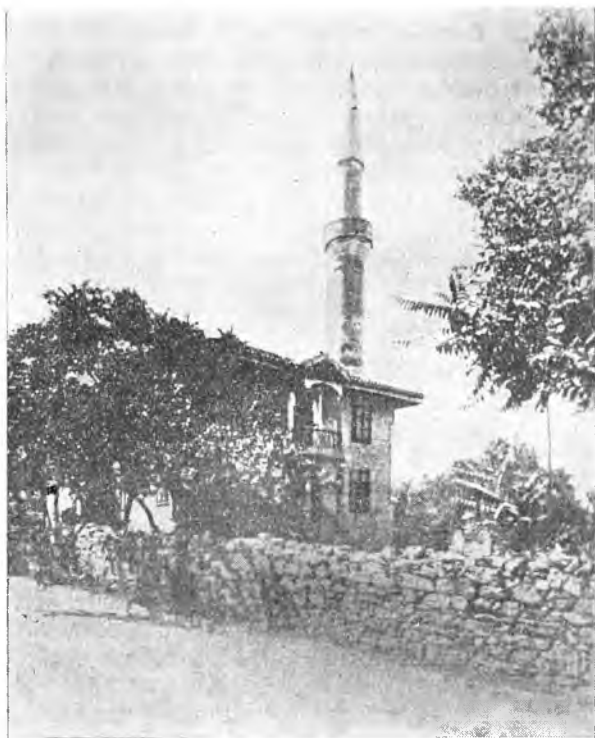


Fig. 44. — Măcin. Geamie.

cheu de piatră înfundat, în lungime de 30 m.;
există și o dană fixă cu un ponton de acostare

pentru pasageri; operațiunile celelalte se fac la malul natural.

Portul este legat cu orașelul printr'o șosea bine întreținută.

În timpul războiului ruso-româno-turc din 1877, Măcinul a fost sediul unei importante garnizoane turcești, având și o puternică cetate ale cărei resturi se mai pot vedea și astăzi pe platoul înalt ce se ridică deasupra portului.

Înfățișarea acestui orașel este încă orientală, poate din cauza celor 2 geamii turcești care-l domină (fig. 44).

Populația sa de 5.000 locuitori, care se ocupă cu agricultura, creșterea vitelor și pescăria, este foarte amestecate fiind formată 70% din români iar restul din turci, bulgari, greci, lipoveni, etc.

Una dintre geamii, aceea în care se mai face și azi slujbă religioasă, are o vechime de 84 ani și a fost ridicată de un mare bogătaş turc Ustan-Aga (Tican).

În fața acestei geamii, în centrul orașului, se află localul Primăriei și un monument al eroilor.

Vizitatorul Măcinului trebuie să urce negreșit „Dealul Cetățuiei“ de unde are o priveliște superbă peste zona inundabilă a Dunării (fig. 45), spre Brăila. În spate se întind munții ruinați, scunzi dar formați dintr'o piatră dură, ai Măcinului.

Spre acești munți o excursie frumoasă se poate face trecând prin regiunea viilor și mergând cel puțin până la „Fântâna de leac“ din mijlocul muntelui, fântână zidită în cărămidă, cu hram de care se leagă numeroase legende.

Pe tot parcursul fluviului, dela Brăila până la *Țiglina*, lângă Gura Siretului, malurile Du-

nărei, atât în dreapta cât și în stânga, devin inundabile de îndată ce apele se ridică cu 5 m., deasupra etiajului.

Pe dreapta terenul se întinde fără ridicături pe 10 km., până la poalele munților Dobrogii.

Pe stânga, începând dela Gura Siretului, ma-



Fig. 45. — Balta Brăilei (văzută de pe cetățuia Măcinului).

lurile devin foarte înalte și se continuă în felul acesta până în jos de Galați.

Porțiunea dintre Tighina și dealurile Brăilei este numită *Valea Siretului*. În timpul apelor mari, această porțiune este acoperită cu apele ce provin din revărsarea Dunării și a Siretului.

Calea ferată Brăila—Galați trece prin această parte pe o umplutură de pământ pereată și printr'o serie de poduri.

Navigația între Brăila și Galați se face ușor întotdeauna. Distanța între Brăila și Galați este de 20 km., care se parcurge într'un ceas de navigație cu vaporul.

Portul *Galați* este punctul final al liniei flu-

viale N.F.R., T. Severin—Galați, de unde începe o altă linie spre Marea Neagră, deservită de alte vapoare. La Galați este și sediul Comisiei europene a Dunării.

Portul Galați este cel mai mare port românesc dela Dunăre ,având o populație de peste 100.000 suflete (mai mare deci ca a Brăilei).

Orașul Galați este mai viu și are o circulație mai intensă ca Brăila. Dela primul contact pe care-l luăm cu Galațiul ne isbește imediat atmosfera sa trepidantă de mare oraș comercial.

În port se agită o viață febrilă care țâșnește din dorința fiecărui muncitor de a câștiga cât mai mult într'un interval cât mai scurt de timp.



Fig. 46. — Galați. Docurile.

Numeroase vapoare așteaptă să fie încărcate, ducând bogățiile noastre în streinătate.

Așezarea sa la confluența Siretului și Prutului cu Dunărea, era dela început o cheazășie pentru dezvoltarea sa viitoare.

Docurile (fig. 46), construite în 1877 și

faptul că a fost porto-frânc între 1883—1884, au contribuit mult să facă din Galați orașul modern de astăzi.

În Galați găsim cele mai diverse oficii, consulat, întreprinderi navale, șantiere, case comerciale mari și reprezentanțele diferitelor firme străine.

Dacă majoritatea străzilor acestui oraș sunt înguste și strâmbe, există însă și câteva bine croite și foarte frumoase.

Strada Domnească în deosebi, care e mai mult un bulevard plantat cu tei, ar face cinste oricărui oraș mare.

Pe Strada Domnească se află cele mai numeroase edificii publice care contribuiesc la aspectul occidental al acesteia. La capătul ei se află grădina publică, foarte bine îngrijită, situată pe o terasă a Dunării, de unde vizitatorul are o minunată priveliște asupra Dunării, portului și lacului Brateș.

Printre piesele de interes istoric ce se pot vedea la Galați este și casa în care a locuit colonelul Ioan Cuza, înainte de a fi ales domn.

Un lucru demn de văzut este și agenția pescărească dimineața, în timpul licitației peștelui, când zeci de bărci, mânate de pescari lipoveni, vin încărcate cu pește. De altfel în Galați sunt foarte mulți ruși veniți din Basarabia.

Portul orașului Galați este unul dintre cele mai moderne din Europa, având instalațiuni mai ales pentru transportul cerealelor.

El cuprinde: 1. portul propriu-zis; 2. bazinul docurilor și 3. bazinul nou pentru lemnărie.

Portul propriu-zis este înzestrat cu cheuri, platformă pereată dealungul cheurilor, linie ferată, magazii pentru mărfuri, pontoane maritime de acostare cu 9 punți metalice, pon-

toane fluviale cu 3 punți metalice și o uzină electrică pentru iluminatul portului.

Bazinul docurilor cuprinde: un bazin care comunică cu Dunărea, adânc de 6 m., sub etiaj; o magazie cu silozuri pentru cereale, cu o capacitate de 22.000 tone; linii ferate deservind cheurile; 2 elevatoare pentru transbordul cerealelor.

Bazinul de lemnărie cuprinde un bazin care comunică cu Dunărea, adânc de 5,50 m., sub etiaj; platforma în jurul bazinului pentru depozitarea lemnăriei destinate exportului, linii ferate de garaj, șosele împietruite și 2 pontoane pentru acostarea vaselor maritime. Macaralele din docuri sunt electrice și pot ridica între 1.500—40.000 kgr.

În port își au reședința mai toate autoritățile Statului: direcția docurilor, căpitania, vama, serviciul hidraulic, pescăriile și mai toate agențiile de navigație ale Statului sau particulare.

Operațiile principale ale acestui port sunt la export: scânduri și diverse mărfuri ca și cereale; la import: fierărie, manufactură, coloniale, etc.

Aceste operațiuni sunt alimentate și de cei doi afluenți din apropiere ai Dunării: Siretul și Prutul, primul cu plutele sale colectate din toată regiunea vestică a Basarabiei.

Orașul Galați este și un oraș industrial, având numeroase și mari fabrici.

Pentru a ne continua călătoria mai departe avem la dispoziție o linie N.F.R., ce se bifurcă la Tulcea și o linie S.R.D. Vapoarele de pe linia N.F.R., pornesc dela Brăila la ora 7,35¹⁾ a.m., cu oprire de 1/2 oră la Galați și ajung

1) Vezi „Mersul vapoarelor de pasageri“, pag. 131.

la Vâlcov la ora 7 seara, au însă legătură la Tulcea (ora 2 p.m.), cu vapoarele ce deservesc linia Tulcea—Sulina. Pe brațul Sfântu Gheorghe al Dunării nu circulă nici un vas de pasageri sau de marfă.

În jos de Galați Dunărea formează pe dreapta un mic braț numit Zătoaia, care se alimentează cu apă numai la viituri.

Fluviul curge într'o singură albie dreaptă până la Cotul-Pisicei în amonte de Gura-Prutului, de unde se îndreaptă spre N.E., pentru a ocoli apoi spre Sud în fața Renilor.

De aici își urmează iară cursul regulat.

La 10 km., mai jos de Galați, Dunărea primește Prutul. Albia râului este la vărsare destul de îngustă, fiind mărginită de un zăvoi puternic ce se vede bine și depe Dunăre.

În colțul dintre Dunăre și Prut se întinde lacul Brateș, acoperit la margini cu o bogată vegetație de baltă.

Imediat în jos de Gura Prutului este orașelul Reni, unde se face un însemnat export de cereale, deși portul nu posedă toate instalațiile necesare pentru acest scop.

De acum Dunărea curge între Basarabia (malul stâng) și Dobrogea (malul drept).

Portul *Reni* este destinat mai mult comerțului de cereale din Basarabia sudică și centrală, marfa sosind pe uscat fie cu trenul, fie cu carele.

Activitatea portului Reni depinde în mare măsură de variațiunile climaterice ale Bugeacului, ținut de stepă cu precipitațiuni neregulate excesive vara și iarna.

Operațiunile principale de încărcare a cerealelor se fac la locul din port numit „Triunghiu“, pentru exportul cu vasele maritime.

Portul Reni, întins pe un front la Dunăre de aproape 6 km., cuprinde portul din amonte, portul din aval (numit și Triunghiul sau Vadul Sacalelor) și portul Prut (sau gura Prutului).

Portul din amonte este iluminat cu electricitate.

Pentru pasageri există aici o sală de așteptare, adăpost contra intemperiilor. Portul din amonte ca dealtfel și cel din aval, posedă linii de cale ferată.

Portul Prut, deservind gura Prutului, se află la 3 km., în amonte de orașul Reni.

În starea lui actuală, Prutul, este navigabil pentru vase dela satul Nemțești de jos. Pe cursul din amonte al Prutului pot pluti însă și plute de lemn, încărcate chiar și cu transporturi de cereale.

Șlepurile ce navigă pe Prut, sunt vase speciale cu calaj mic. Aceste vase au la prova lor un fel de cârme lungi, similare cu cele ale plutașilor, denumite buine. Se mai întrebuințează și niște prăjini lungi de câte 4—5 m., numite ghiondere.

Când vasele coboară Prutul, fie trase la edec cu boii sau caii, fie plutind cu curentul, navigatorii se ajută cu niște cârlige de fier, destul de solide, numite piști.

Pericolele navigației pe Prut sunt destul de mari.

Comunicația terestră între Moldova și Basarabia, peste apa Prutului, se face pe mai multe poduri fixe și mobile, dintre care cel mai aproape de Dunăre este podul dela „Gura-Prutului“, pod fix, metalic, cu o singură arcadă, pentru cale ferată, ce se vede și depe Dunăre.

Poliția navigației pe Prut este încredințată căpitaniei portului Reni, ajutat de un ofițer

de port la căpitănia Gura-Prutului și un agent de port la agenția Leova.

Prutul fiind apă interioară nu se permite navigația pe dânsul decât numai șlepurilor sub pavilion român.

Orașul Reni este o așezare de stepă, având străzi perpendiculare una pe alta. Posedă: judecătorie, pretorat, primărie, biou rou vamal, gară C.F.R., poliție, poștă, agenții de vapoare pentru pasageri și mărfuri (N.F.R. și S.R.D.), numeroase bănci și cooperative, obor de cereale și de vite, o uzină electrică și un depozit de petrol și derivate. Are de asemenea numeroase biserici și o grădină publică, plantată mai mult cu salcâmi. Această grădină publică este seara punctul de întâlnire și plimbare al locuitorilor, care plimbându-se pălăvrăgesc și mănâncă semințe de floarea soarelui până noaptea târziu.

Populația orașului împreună cu aceea a satului Anadol, se urcă la cca. 17.000 suflete, fiind formată din români, ruși, bulgari, evrei, etc.

După un ceas de navigație pe Dunăre, ajungem în fața portului Isaccea, unde fluviul are o lărgime de 1.000 m., și o adâncime de 11 m., sub etiaj.

Din portul Isaccea se transportă lemne de foc, scânduri, piatră, tutun, vin, fructe, miere de albine și cereale. Importă fierărie, coloniale și mobile. În timpul verii, vapoarele sunt întotdeauna întâmpinate în port de numeroase femei cu copii încărcăți cu legături de fructe pe care le vând pe un preț derizoriu.

O șosea națională leagă Isaccea cu Tulcea și cu Galații.

În Isaccea există un mare depozit de tutun, proprietatea Statului; o sucursală vamală; a-

genții N.F.R., și S.R.D.; un spital comunal; un oficiu P.T.T.; poliție; judecătorie mixtă.

Din Isaccea se pot face frumoase excursiuni în pădurile din Nordul Dobrogeii și la mănăstirile Cocoșul, Niculițel, Cilic, Slava Rusă, etc., apoi la schiturile Saona, Taița, Tîrchilești, etc., ascunse în liniștea odihnitoare a acestor păduri.

Cea mai însemnată dintre aceste mănăstiri, atât prin trecutul ei istoric, cât și prin numărul mare al pensionarilor, este desigur *mănăstirea*



Fig. 47. — Mănăstirea Cocoșul.

Cocoșul, situată la 7 km. Sud de Isaccea (fig. 47).

Biserica acestei mănăstiri este întemeiată la 1832 de către arhimandritul Visarion, împreună cu 2 ucenici ai săi, Gherontie și Isaia.

Mai apoi se călugări aci Hagi Nicolae Poenaru, care zidi la 1853, o biserică nouă, mult mai mare și mai spațioasă. Numirea de „Cocoș“ s’ar trage dela delușorul stâncos dinspre răsăritul mănăstirii, cunoscut altădată sub numele de „dealul Cocoșului“.

Se zice că locuitorii depe vremuri auziau adesea cântecul unui cocoș sălbatic, pripășit pe acolo.

La anul 1854 s'a început ridicarea unei falnice clopotnițe care n'a putut fi terminată decât mult mai târziu.

La zidirea acestei clopotnițe se spune că s'au întrebuințat mari lespezi de piatră, multe având pe ele diferite inscripțiuni vechi, găsite și aduse din ruinele dela Iglîța.

Astăzi această mănăstire e populată de 64 monahi.

Mănăstirea Cilicului, care se găsește la jumătatea drumului între Isaccea și Tulcea, a fost înființată la 1844 de arhimandritul Athanasie Lisavenco și schimonahul Paisie.

Primul ar fi ridicat în valea pârîului Cilicidere, pe mereaua satului Telița, o bisericuță care a ars mai târziu și în locul căreia a zidit biserica care se vede și astăzi.

Athanasie Lisavenco, de origine lipovean, s'a născut în târgul Chilia din Basarabia, pela anul 1816. La 1837 el a intrat într'o mănăstire depe Muntele Athos, unde s'a călugărit la 1893. Apoi a venit la Cilicidere, unde a întemeiat primul schit cu hramul Adormirea Maicii Domnului.

Mănăstirea întemeiată de Athanasie era mixtă, adică atât de călugări cât și de călugărițe, una din acele mănăstiri caracteristice lipovenilor din secta Bezpopovților (fără popă), mănăstiri născute depe urma unor idei rătăcite ale sectanților lipoveni.

În anul 1853 izbucnind războiul dintre noi și turci, Athanasie se retrage dela Cilic și trece la Ismail, împreună cu 4 monahi și 7 călugărițe din mănăstirea sa.

După încheerea păcii, dorind să înființeze

la Ismail o mânăstire identică, nu numai că nu i s'a aprobat aceasta de către consistoriul bisericesc, dar a și fost expulzat din Basarabia. Revenind la Cilic și găsim și distrus primul schit s'a apucat să-și facă altă mânăstire mai mare și să și-o populeze din plin, trimițând în Basarabia emisari de-ai săi, călugări și călugărițe, care au ademenit o mulțime de adepți, bărbați și femei, recrutați printre țărani. Aceștia își lăsau casele, își părăseau pământurile și se duceau la călugărie în noua mânăstire despre care emisarii vorbeau ca de un adevărat rai pământesc.

Acțiunea aceasta a găsit răsunet mai ales printre lipoveni. Femeile fanatizate, își lăsau bărbații, fetele își părăseau părinții. Ba chiar unele familii întregi își vindeau tot avutul, prefăcându-l în bani și se duceau ca să se așeze în mânăstirea lui Athanasie, în mâinile căruia își depuneau toată averea și la ale cărui ordine primeau să se supună, numai să-și mântuiască sufletele.

Pela 1867 au început să isbucnească primele nemulțumiri și să se facă primele plângeri la Episcopia Dunării de jos, contra egumenului.

Poate în felul acesta s'a ajuns a se clădi, la vreo 2 km., mai la vale, un șir de chilii și o bisericuță, înființându-se astfel o a 2-a mânăstire, aceasta pentru bărbați, numită *Cilicul mic* sau *Cilicul de jos*.

Azi mânăstirea Cilicul de sus este locuită de 120 de călugărițe.

Încă depe timpul episcopului Nifon, s'a înființat pe lângă această mânăstire și a luat un avânt din ce în ce mai mare, atelierul de covoare, țesătorie și picturi pisericești, care azi constituie cea mai importantă școală practică

de îndrumare în această direcție a populației din împrejurimi. De altfel Ministerul Cultelor are aci și 2 posturi, unul de maestră de covoare și celălalt de ajutoare de maestră.

Schitul *Saona* a fost înființat la 1881 prin aducerea și așezarea călugărilor trăitori în acel timp la mănăstirea Cîlicul de jos. Acest schit este azi locuit de 10 călugări.

Dela Isaccea la Tulcea mai navigăm cam o oră și ceva.

La o depărtare mică în jos, de Isaccea începe



Fig. 48. — Pe Dunăre, in deltă.

Delta Dunării și anume la Ceatalul Ismailului, unde Dunărea se desparte în 2 brațe: brațul Chilia, care ia 63% din volumul apelor Dunării și brațul Tulcea, care ia restul de 37%. Puțin mai la vale de Tulcea, brațul Tulcea se desface în alte 2 brațe: Sulina și Sf. Gheorghe.

Aceste brațe se depărtează progresiv unul de altul, în drumul lor spre Marea Neagră, închiuzând la mijloc un teren mlăștinos în formă de triunghi, care se numește „Delta Dunării” pentru că amintește litera grecească (delta).

La rândul lor cele 3 brațe și în deosebi Chilia, se desfac într'o adevărată rețea de brațe secundare ce se varsă în mare prin tot atâtea guri. Astfel numai la vărsarea brațului Chilia în mare se pot număra, cu gârle, până la 45 guri ce se respiră spre mare întocmai ca un evantai.

Din cauza numeroaselor brațe secundare care se leagă o clipă pentru a se desface din nou puțin mai la vale și așa mai departe, navigația se face cu greu pe brațul Chilia și deloc pe brațul Sf. Gheorghe, iar brațul Sulina a trebuit să fie rectificat și canalizat pentru a fi făcut navigabil. De altfel și azi acest braț necesită îngrijiri foarte meticuloase din partea Comisiei Europene a Dunării, pentru a permite vapoarelor maritime să înainteze până la Galați și Brăila, deși acest braț este atât de îngust încât îți face impresia că vaporul înaintează și plutește prin iarbă și stof.

Dacă importanța economică și politică a deltii Dunării este imensă pentru țara noastră, nu e mai puțin adevărat că acest interesant ținut românesc are și pentru iubitorii de frumos câteva priveliști aproape unice pe tot globul pământesc.

Printre numeroasele brațe și gârle ale deltii se întind păduri dese de sălcii, răchită și trestie, în toate dimensiunile, formele și culorile posibile, despărțite de ochiurile strălucitoare ale numeroaselor lacuri, bălți, mlaștini și smârcuri, în care cele dintâi se reflectă și cu care formează un mediu excelent, un adevărat paradis pentru tot soiul de păsări acvatice ca: lebede, pelicani, cormorani, stârci albi, cenușii, purpurii, galbeni, apoi corcodei, lișițe, califari, găște (fig. 49) și chiar faimosul Flamingo, depe valea Ni-

lului, rătăcit prin Delta Dunării — ca și diferite animale mamifere iubitoare de zăvoi și stuf: vidre, mistreți, lupi, vulpi și chiar iepuri.

Pe alocurea, terenurile ce par uscate, sunt de fapt poduri ce plutesc la suprafața bălților, formate dintr'o saltea de răzoare și rădăcini de stuf, de care s'a prins puținul pământ rezultat din putrezirea plantelor de baltă. Aceste poduri de stuf plutitor (plaur) acopăr trei sferturi



Fig. 49. — Viața pe plaur în delta Dunării (grupă dela Muzeul de Istorie Naturală din București).

din suprafața deltei și constituiesc caracterul ei cel mai specific. Bucăți mai mari sau mai mici din aceste poduri se rup și plutesc agale pe apă, ca niște adevărate insule plutitoare, mișcate de vânt încoace și încolo.

Numai spre mare se întind, în continuarea malului basarabean, câteva cordoane de nisip (grinduri), depuse de valurile mării, ce formează singurul teren solid al deltei. Pe ele s'au înfiripat două frumoase și interesante păduri de

stejar, Letea și Caraorman, ce reflectă atât în aspect cât și în compoziția floristică nuanța climatică și caracterele vegetației mediteraneene.

În apropierea acestor păduri, pe grindurile ferite de inundație, s'au înjghebat și puținele așezări omenești, destul de firave de altfel, constituite dintr'o populație lipovenească ce se ocupă cu pescuitul.

Delta Dunării este de vizitat prin luna Mai



Fig. 50. — Pe gârlele deltei cu lotca.

sau Iunie. Mai târziu și în deosebi în August, încep țânțarii ce formează adevărați nouri.

Când apele gârlelor sunt scăzute, delta se poate traversa și de-acurmezișul, pe jos sau cu căruța, ținând malul mării, atât dela Sulina spre Sf. Gheorghe (27 km.), cât și dela Sulina spre Periprava și Vâlcov (cam aceeași distanță).

Deosebit de atrăgător și instructiv este drumul dela Sulina spre Nord, pe grindul Letea, cu poposire în satul Letea ce se află între

dunele de nisip, la marginea pădurii cu același nume.

Drumul prin pădurea Letea este vara nu numai atrăgător și instructiv dar și foarte plăcut, pentru că se merge mai mult pela umbră și printre flori nenumărate și plăcut mirositoare de climă caldă. De copacii zgribuliți și strâmbați, în a-prigă luptă cu stepa și dunele de nisip, atârnă adevărate perdele de liane (Periploca, Smilax, Curpeni, Iederă, Viță de vie), greu de străbătut chiar pe drum.

La capătul grindului și al pădurii Letea, apare satul lipovenesc Periprava, unde călătorul respiră mai degajat și mai liber, având senzația, că de abia a ieșit dintr'o pădure ecuatorială! Cu lotca se poate trece la Vâlcov numai în câteva minute.

Plecat dela Isaccea, vaporul nostru după o oră și jumătate de mers sosește la Tulcea, unde rămâne o jumătate de oră, pentru a-și continua apoi cursa la Vâlcov. În Tulcea putem schimba vaporul pentru a merge la Sulina.

Portul Tulcea (fig. 51), situat într'o frumoasă poziție la poalele dealului Babadag, are avantajul de a face parte dintr'o regiune pe cât de bogată, pe atât de variată. Astfel jud. Tulcea excellează prin produsele sale: cereale, lemne de foc, piatră, pietriș și nisip. Cariera de granit „Dealul Morilor“ se află chiar în marginea orașului. Este deasemenea foarte bogat în pește și vin din renumite podgorii, în deosebi cele dela Sarica.

Portul este iluminat electric și este legat zilnic, pe apă, cu 4 curse de pasageri și mărfuri-colete; de asemenea în 4 curse săptămânale se transportă mărfuri grele.

Pe uscat orașul Tulcea e legat prin șosele

bune cu restul județului și cu târgul Babadagului, stație terminală de cale ferată. Capacitatea totală a cheurilor, platformelor, malului natural, accesibile încărcărilor și descărcărilor de vase, se ridică la 6.000 vagoane.

La extremitățile portului se află câte o fabrică de cherestea, ambele cu o producție totală de 46 m.³ în 24 ore — precum și o fabrică de tăbăcărie, cu o producție săptămânală



Fig. 51. — Tulcea. Portul și orașul, văzute de pe vapor.

de 10.000 kgr., talpă, 5.000 kgr., pielărie și 5.000 perechi opinci.

Afară de aceste fabrici din part, sunt în oraș 8 mori și o fabrică de frânghie.

Orașele dobrogene așezate de-alungul fluviului, cum este și orașul Tulcea, datează dinainte de epoca penetrațiilor grecești.

Ele au fost stabilite în acele puncte care prezintă invariabil aceleași maluri de piatră, spălate de valuri, cu un curs cât mai regulat și mai liniștit al fluviului, adesea cu o înălțime în

apropiere, drept adăpost și prezentând toate condițiile unui vad bun pe Dunăre.

Rațiunea existenței orașului Tulcea, vechiul Aegissus, pe locul ocupat azi, a fost astfel dela început vadul Dunării spre Deltă.

Aegissus (Tulcea) ca și Achillea (Chilia), sunt popasuri ale unui străvechiu și umblat drum al păstorilor daci.

Prin secolul al V-lea a. Chr., când a început penetrația grecească în apele M. Negre, grecii au găsit așezările deja făcute și nu le-a mai rămas decât să le colonizeze ca porturi. Pe timpul acela orașul se întindea ca și astăzi la piciorul „Dealului monumentului“, iar portul era în dreptul actualului „port al pescăriilor“, strâns între cele 2 promontorii scunde și stâncoase, al farului și al pescăriilor.

Când au venit romanii, aceștia au ocupat atât fortăreața, dealul stâncos al monumentului, cât și locurile importante ale portului dela picioarele acestei coline.

Scăpat un timp de sub dominația tătărească, orașul cade sub aceea a turcilor, care ocupă centrul comercial, unde a dăinuit până în 1924 cea mai veche geamie a lor.

După războaiele ruso-turce, populația turcească fiind nevoită a emigra, locuințele turcilor au fost ocupate în mare parte de creștini și mai ales de români. Evacuarea din 1830 a populației cuprinse între Dunăre, Razim și linia Tulcea-Babadag, conform condițiilor tratatului dela Paris, aduce orașului Tulcea o suprapopulare bruscă.

Acum se deschidea pentru Tulcea o perioadă de continuă colonizare, când veneau și bulgarii depe la cășlele lor, rușii și primele familii de nemți, plecate din Rusia.

Piața s'a așezat la capătul străzilor 14 Noembrie, Fabricii și Gura Pieței, numită în prezent Piața Grădinarilor. În imediată apropiere a pieții s'a început și construcția primelor magazine, sub o serie de coloane înșirate de ambele părți ale străzii Ștefan cel Mare, în felul bazarelor orientale, cu direcția spre Dunăre. Aceste prăvălii sub coloane formează porțiunea de nuanță orientală a orașului.

Portul se stabilește de acum de-alungul cheulului nou construit și adaptat nevoilor moderne.

El tinde a se prelungi tot mai mult în susul Dunării, în timp ce vechiul port rămâne pentru uzul vaselor pescărești și pentru iernat, fiind mai apărat de sloiuri.

Orașul Tulcea are o populație de peste 32.000 locuitori: fiind reședință de județ, are Prefectură, chestură, tribunal, judecătorie, o cameră de comerț și una de agricultură, administrația pescăriilor, serviciul sanitar, serviciul de poduri și șosele, serv. silvic, minier, de măsură și greutate, un cadiat și un muftiat turcesc, inspectoratul C.E.D., 9 bărci, etc.

Orașul mai posedă o uzină pentru distribuția apei, iar portul dispune de 4 guri de apă pentru aprovizionarea vaselor.

Piața orașului Tulcea excelează în tot soiul de alimente, bune și ieftine.

După ce curge într'o singură albie, brațul Chilia se desface în mai multe brațe secundare, care se reunesc apoi pentru a se separa iarăși, păstrând pe toată lungimea sa lărgimi de 300 până la 750 m. și o adâncime minimă de 5 m. sub etiaj.

Dela Ceatal și până la Ismail, brațul Chilia are șenalul larg și adânc. La 20 km. dela bi-

furcație, pe malul stâng al fluviului, este situat orașul *Ismail*.

Portul Ismail își datorește existența sa exclusiv comerțului de cereale, fiind așezat într'o regiune eminentemente agricolă.

Orașul Ismail, cu o populație de 45.000 locuitori, are o industrie destul de redusă, care se limitează la câteva mori și câteva fabrici de cherestea. Cum acest oraș nu are cale ferată, tot traficul mărfurilor se desface pe Dunăre,



Fig. 52. — Ismail.

de unde și marea importanță a portului pentru oraș și regiune.

Portul are un cheu de piatră și o platformă împietruită. El dispune de un ponton obștesc și de alte pontoane ale unor societăți particulare de navigație. Comunică cu orașul prin 3 străzi pietruite și bine întreținute.

Orașul are un caracter rusesc, cu străzi perpendiculare una pe alta, având la mijloc o piață largă, plină, în zilele de târg, de carele și căruțele sătenilor din împrejurimi.

Nota caracteristică a oraşului o dau numeroasele ceainării foarte populate de lipoveni bărboşi (fig. 53) care strânşi împrejurul măsuşelor de lemn, îşi sorb tacticos ceaiul vărsat din ceainice de porţelan în farfurioare adânci.

La vreo 17 km. mai departe, braţul Chilia se desparte în 3 braţe, tustrele bune pentru navigaţie, care se unesc într'o singură albie la Stari-Chilia, la 3 km. în jos de târgul Chilia şi la 67 km. dela Ceatalul Ismailului.

Portul *Chilia Nouă* este situat pe malul stâng, basarabean, al braţului Chilia, pe ruinele cetăţii Chilia.

Lăţimea canalului navigabil este aici de 500 m., iar adâncimea minimă a apei, la punctul



Fig. 53. — Lipoveni la ceainărie.

de încărcare, este de 8 m., iar la bancul dela km. 48, de 5.60 m.

Lungimea cheului în exploatare este de 560 m. Portul este luminat cu lămpi Petromax.

Se mai află aici 3 magazine, ocupate de agențiile N.F.R., S.R.D. și Serviciul Hidraulic.

Orașul Chilia Nouă (fig. 54), cu o populație de 20.000 locuitori, este centrul comercial, mai ales pentru comerțul de cereale și lână.

El este renumit prin marele său obor de cereale, la care se îndreaptă cerealele județelor Cetatea Albă, Tighina și parte din Ismail.

Posedă și oarecare industrie, reprezentată prin 4 fabrici mici de cherestea și 4 mori, apoi 2



Fig. 54. — Chilia nouă.

mici ateliere pentru construcția bărcilor, barcaselor, podurilor, etc.

Ocupația locuitorilor este agricultura, pescăria, cărăușia și munca în port.

Ca monumente istorice găsim în Chilia Nouă Cetatea Chilia, renumită prin luptele lui Ștefan-cel-Mare cu turcii și biserica Sf. Nicolae, zidită de Ștefan-cel-Mare, renovată de Vasile Lupu.

Dacă malul dobrogean, spre deltă, e mai variat în pitoresc, malul basarabean, mai înalt,

uscat și lipsit de vegetație, e monoton și lipsit de orice interes turistic.

La 7 km. în jos de Stari Chilia, fluviul se desparte în 3 brațe care se reunesc din nou după 2 km. de parcurs; astfel reunite apele brațului Chilia străbat încă 5 km. și se varsă în marele bazin situat înaintea orașelului de pescari, *Vâlcov*, la aproximativ 6 km. dela mare.

La ieșirea din acest bazin interior, Chilia merge spre mare prin 5 brațe din care 3 se



Fig. 55. — Podeț de lemn peste un canal la Vâlcov.

bifurcă, scurgându-se fiecare prin câte 2 guri.

La Vâlcov, vaporul N.F.R. sosește spre seară.

Vâlcovul este un târgușor ciudat, clădit în parte pe un grind de nisip, în parte pe apă, străbătut la marginea de răsărit de un mare canal principal (Belgaroschi) și tăiat în toate părțile de canale mai mici, pe care alunecă încet, pe sub podețe de lemn înălțate pe stâlpi (fig. 55), bărci pescărești pline cu pește, conduse de oameni bărboși, îmbrăcați în cămăși roșii,

vărgate cu negru, care merg pe aceste canale interioare până la casele lor.

Pentru acest motiv Vâlcovul a fost supranumit și „Veneția României“, pentru că pe aceste canale circulă bărcile cum ar circula gondolele pe canalele Veneției sau niște trăsuri pe străzile unui oraș obișnuit.

Populația Vâlcovului e formată din lipoveni, de meserie pescari (fig. 56).

Spre apus, adică spre uscat, acest orașel are



Fig. 56. — Vâlcov. Pescar lipovean revizuiindu-și instrumentele.

câteva frumoase biserici în stil rusesc (fig. 57).

În această parte, Vâlcovul are înfățișarea oricărui târgușor basarabean.

Spre răsărit, adică spre apă, priveliștea se schimbă cu totul și aerul însuși miroase altfel și anume a pește proaspăt sau sărat.

Canalul principal care se găsește aici (fig. 58) este canalul pescărilor. Dealungul lui bărcile odihnesc în fața caselor, lotcile sunt trase

47.153

BIBLIOTECA
INSTIT. PEDAG. C-TA

la mal sau chiar pe uscat. De o parte și alta a canalului se înșiră marile magazii de pește



Fig. 57. — Vâlcov. Catedrala văzută de pe un canal.



Fig. 58. — Vâlcov. Cherhanale.

numite „cherhanale”. In aceste cherhanale domnește o muncă grăbită și o forfoteală de ne-

descriș. Aici se descarcă una după alta toate bărcile pescarilor ce vin depe brațul Chilia și dela mare, lăsându-și în magazii prețioasa încărcătură: nisetrul, morunul, calcanul și scrumbiile (fig. 59).

Agenția pescărească e însărcinată cu controlul și luarea părții ce se cuvine Statului.

În apropiere, câteva cooperative și particulari prelucrează și depozitează peștele în bu-



Fig. 59. — Vălcov. Cherhanale în canalul principal.

toaie cu sare sau în lăzi cu gheață, pentru a fi expediate apoi cu vapoarele pe Dunăre.

Tot aci se spintecă morunii și nisetrii pentru a li se scoate icrele negre (fig. 60).

Unele cherhanale prind peștele cu ajutorul cârligelor (undițelor), altele cu ajutorul plășilor (volocelor). Cherhanalele cu undiță au și 12.000 cârlige care se întind pe mare legate de o sfoară, pe o distanță de 2 km. („paragate“). Fiecare năvod ocupă câte 4 lucrători

care lucrează câte 8 luni pe an. Cu cârligele se prinde peștele de preț ca: morunul, nisetrul, calcanul, etc. Cu voloacele se prind mai ales scrumbiile albastre — iar cherhanalele cu voloace au cam câte 14 lucrători fiecare.

Locuitorii Vâlcovului sunt lipoveni, care trăiesc de altfel în toată Basarabia și Dobrogea.

Ei nu sunt altceva decât ruși sau muscali care au venit prin părțile noastre din cauza persecuțiilor religioase ale guvernelor rusești



Fig. 60.— Vâlcov. Scoaterea icrelor negre dintr'un morun.

de odinioară, ca și de frica militariei și a robiei.

Lipovenii sunt de 2 categorii: „popovții“ (cu popă) și „bezpopovții“ (fără popă). Popovții sunt lipovenii care nu admit preoția și cele 7 taine ale bisericii ortodoxe, păstrând numai taina botezului care poate fi însă practică la ei și de mireni, bărbați sau femei. Ei nu recunosc căsătoria religioasă, impunându-și o viață celibatară, trăind însă împreună, bărbați și femei.

Mai sunt și alte secte care nu admit biblia,

beau lapte în timp de post, nu cred în sfinți și icoane, resping serviciul religios, semnul crucii, îngenuncherea și chiar lăcașul bisericesc. Din cauza credințelor lor de mai sus, lipovenii sunt niște oameni destrăbălați, fiind roși de beție și incest. Mai ales incestul roade crunt temelia familiei și e neîncetat cauza unor drame sângeroase. El este vițiul care dă naștere la numeroase obiceiuri destrăbălate. De pildă lipovenii au obiceiul străvechiu de a-și căsători băieții la o vârstă fragedă, începând dela 13 ani, cu scopul de a aduce în casă o gospodină mai mult. Părintele familiei este stăpânul absolut al copiilor săi, ba chiar își permite să și trăiască cu nurorile sale, păcat ce adesea se termină cu ceartă și bătaie între tată și fiu și chiar cu uciderea tatălui.

Cărțile bisericești și tradiția caută să-i scape de aceste păcate. Astfel contra beției, îi sfătuiesc să bea cât mai mult ceai, motiv temeinic pentru care ceainăriile dela Vâlcov și din toată delta sunt pline de lipoveni. Ca să-i scape de păcatul incestului îi sfătuiesc să se castreze. De aceea, printre ei există chiar o sectă de asemenea eretici scopiți, care se numesc „castrați“ sau „scapeți“ și care pun astfel capăt pentru totdeauna desfrâului sexual. Scapeții se recunosc prin aceea că sunt înalți, grași, spâni și au un glas subțire, pițigăiat.

Nu e mai puțin adevărat că lipovenii deși iubesc mult băutura și se mai țin și de alte păcate, sunt totuși niște oameni buni, veseli și muncitori. Adesea se văd lipoveni schilodiți din cauza meseriei lor grele și nu rar sunt cei cu un ochiu scos de cârligele paragatelor.

De asemenea nu puțini au fost trași la fun-

dul mării de morunii prinși în cârlige și scăpați dela barca de pescuit.

Când lucrul s'a terminat, lipovenii se cinstesc la cârciumă, ca niște buni prieteni și apoi se întorc într'un târziu pe la casele lor, cântând cu foc melodii pe jumătate vesele și pe jumătate triste, cu atâta dor și jale încât apele deltei răsună prelung în noapte până în adânci depărtări.

După cum am văzut, brațul Tulcea după un parcurs de 17 1/2 km., cu lărgimi între 240—600 m., și adâncimi de minimum 5 m. sub etiaj, se bifurcă la rândul său la punctul Ceatalul Sf. Gheorghe în 2 brațe: brațul Sulina care curge spre Est și care primește 7 % din volumul total al apelor Dunării și brațul Sf. Gheorghe, care se îndreaptă spre S.E., ducând circa 30 % din volumul total al Dunării.

Brațul Sulina curge într'o albie mică de 100—240 m. lărgime și se varsă în mare printr'o singură gură, după un drum de 82 km. dela Ceatalul Sf. Gheorghe.

La capătul brațului Sulina și la văarsarea acestuia în mare se află portul și orașul *Sulina* (fig. 61), izolat de restul țării și fără alte căi de comunicație decât apa.

Comunicația cu localitățile din împrejurimi se face mai mult cu bărcile, pe micile gârle de care e brăzdată delta.

Șosele sunt: una care merge pe malul drept, paralel cu cheul, până la mila 3, de aci continuându-se printr'un drum natural, accesibil vehiculelor ușoare în timpul apelor mici; alta pe malul stâng, se îndreaptă către interiorul deltei, prin tufişuri și pădure, la satul Letea, distanță 18 km., dela Sulina.

Lărgimea canalului e mică (400—500 m.) în cât vapoarele trebuie să fie legate la cheu.

Adâncimea apei este în funcție de dragaj.

Canalul Sulina este o lucrare artificială, pe o întindere de 34 mile.

Portul propriu zis are o lungime de cheuri de $2\frac{1}{2}$ mile pe malul drept și 3 pe malul stâng.

Pe ambele maluri se întinde orașelul Sulina, paralel cu cheul, mai mult în lungime și prea



Fig. 61. — Sulina. Moscheea și farul C. E. D.

puțin în lățime din cauza bălților din imediata apropiere.

Și orașul Sulina ca și brațul Sulina este o operă artificială și par'că provizorie, fiind construit din case de scânduri și bârne.

Pilotajul la gura fluviului se face cu 2 pilotine ale C.E.D., ce duc piloții la vasele care sosesc dela mare și iau piloții ce au ieșit din fluviu.

Farul dela Sulina e vizibil la 18 mile și are

o lumină fixă. Câte odată, în nopțile senine, lumina acestui far se vede tocmai dela Insula Șerpilor, situată la 45 km. depărtare de Sulina.

La capetele ambelor diguri se află câte un far pentru a indica intrarea, cel dela Nord, cu o lumină roșie, iar cel dela Sud cu o lumină albă, cu eclaturi.

Serviciul sanitar al Statului, instalat aici, dispune de un local propriu, prevăzut cu laboratoare de bacteriologie, anatomie patologică, chimie și studiul pestei și al holerii.

El mai dispune și de o uzină de apă ce satisface nevoile întregului oraș-port, pe ambele maluri ale canalului.

Acest serviciu mai posedă aparate și instalații pentru derazitarea și desinfectarea vaselor.

În afară de dependențele Serviciului sanitar, Sulina mai posedă un spital pentru bolile epidemice, exotice și indigene al C.E.D., ca și un spital al marinei.

Aici își au sediul și numeroase agenții maritime.

Sulina este comună urbană, posedând primărie, judecătorie mixtă, comisariat maritim al portului și oficiu P.T.T., Marina militară posedă o stațiune T.F.F.

În jurisdicția portului Sulina cade și Insula Șerpilor.

Orașul posedă un gimnaziu de băeți, situat lângă o mică grădină publică, în port, alături de comisia europeană a Dunării.

Se găsesc în Sulina hoteluri, câteva restaurante, hăcănii, cofetării, ceainării, etc. Există de asemenea un strand la mare, cu restaurant.

Am arătat mai sus că dela Sulina se pot face excursiuni frumoase și interesante la Nord, prin pădurea Letea, la satul pescăresc Peri-

prava și Vâlcov; la Sud, spre târgușorul pescăresc Sf. Gheorghe.

La Est, pe mare, putem face o foarte interesantă excursie la Insula Șerpilor, utilizând pilotina C.E.D. (Hirondelle), care merge acolo odată pe lună, pentru a duce pasnicilor farului alimente și combustibil.

Insula Șerpilor (fig. 62), se află la 45 km. spre N.E. de Sulina, în largul Mării Negre, ostrov al singurătății și al șerpilor, popas de scurtă durată al păsărilor călătoare.



Fig. 62. — Insula Șerpilor.

Această insulă are o formă pătrată, o suprafață de 17 Ha. și o înălțime de circa 40 m. de la nivelul mării, fiind construită dintr'o piatră tare și foarte veche.

În antichitate, Insula Șerpilor se numea Achillea, în onoarea legendarului erou grec Achille, despre care se credea că își are mormântul aci.

Începând din veacul al XV-lea Insula Șerpi-

lor s'a numit Ophidonissi de către greci, Ilan-Ada de către turci, și Zmeinoe-Ostrov de către ruși, ceea ce în românește însemnează toate: insulă a șerpilor, așa cum îi zicem încă din 1879 de când ea a trecut în stăpânirea românească.

Multe seminții au trecut prin Insula Șerpilor și multor stăpâni a aparținut ea. Toate au trecut ca valul și Insula Șerpilor a rămas neclintită în fața vremurilor și neamurilor.

Primii ei stăpâni au fost grecii. După aceea insula a aparținut rușilor și în fine a trecut în stăpânirea noastră, a românilor.

Insula Șerpilor este singura insulă a Mării Negre.

Clima ei este excesivă: Vara foarte caldă și secetoasă, iarna foarte rece; ploile și vânturile bat furtunos din toamnă până în primăvară și așa de tare încât în iarna anului 1930, turnul farului, clădire foarte solidă, s'a clătinat din loc, iar peretele de care era lipit s'a rupt. Tot atunci s'a rupt paratrăsnetul și stâlpul ce susținea drapelul, deși era foarte bine fixat de pământ cu numeroase odgoane.

Ceața este iară un lucru foarte obișnuit pe Insula Șerpilor și din nenorocire foarte periculos pentru navigația în preajma insulei de care se pot izbi vapoarele, cum s'a întâmplat în 1914 cu un vapor englez de marfă, ale cărui resturi se văd și astăzi la poalele râpei de Sud a insulei (fig. 63).

Solul ce îmbracă insula formează un strat foarte subțire de pământ negru care pe alocurea nici nu acoperă complet piatra insulei, din care ici-colo răsar stânci mai mari sau mai mici acoperite cu mușchi și licheni.

Acest sol, deși sărăcăcios, permite paznici-

lor farului să-și cultive cele câteva zarzavaturi necesare, în două mici grădini împrejmuite cu zid de piatră ca să nu intre oile și care se găsesc în fața și în dosul farului.

Vegetația insulei este formată din burueni și ierburi care numai primăvara și toamna sunt verzi, vara uscându-se cu totul. Printre aceste burueni se înalță buchete mari de ștevie și mușețel. Copacii lipsesc cu desăvârșire și chiar



Fig. 63. — Râpa de miază-zi a Insulei Șerpilor.

dacă ar fi sădiți n'ar putea să crească din cauza vântului și al solului sărăcăcios.

Dintre cele 193 soiuri de animale, care locuiesc insula 153 sunt păsări iar dintre acestea numai două sunt staționare, locuind pe insulă atât vara cât și iarna (Cormoranii și Pescăruși), celelalte fiind călătoare și poposind pe insulă dela câteva ceasuri până la câteva zile, primăvara și toamna.

Primăvara aceste păsări vin dinspre Sud-Est și se îndreaptă către Nord-Vest; toamna invers.

Ele călătoresc atât ziua cât și noaptea, pe vreme frumoasă și urâtă, pe timp senin sau de ploaie, fiind atrase ca de un magnet de fășiile de lumină albă ale farului, ce se rotesc încet, de jur împrejur, în besna nopții.

Multe își sparg capul de far și cad moarte la poalele turnului, unde a 2-a zi dimineața le găsesc pasnicii farului.

De neuitat, pentru cine le-a văzut odată, sunt cârdurile de cocori ce poposesc în insulă, unde ciugulesc iarba fragedă a primăverii și stolurile de pescăruși albi care fâlfâie toată ziua, fără răgaz, deasupra insulei, scoțând sunete gălăgioase în felul unor râsete nervoase.

În afară de păsări, alte animale de oarecare interes sunt șerpii, care au dat numele insulei, în limbile tuturor neamurilor ce au venit în contact cu ea. Acești șerpi sunt lungi până la 1 m., destul de groși, mai ales la mijloc, de culoare neagră și absolut nevătămători. Nu numai că nu se dau la om dar chiar fug cât pot de el, pentru că marinarii de pe insulă își fac o adevărată distracție din a-i fugări, prinde și omori!

Cât privește populația omenească a insulei ea este foarte redusă, fiind compusă din 3—4 gardieni ai farului și cei 5—6 soldați ai pichetului militar. Cu toții locuiesc în clădirea farului (fig. 64), construită de C.E.D. soldații având rezervate 3 camere mari, spre răsărit.

Gardienii farului au la dispoziție o mare bucatărie comună, cu despărțituri individuale, un atelier, magazii, cuptoare de pâine și fiecare câte o cameră de dormit.

În afară de munca oficială de întreținerea și buna funcționare a farului, gardienii au destul timp liber ca să se ocupe cu de-ale gospodă-

riei, să cultive zarzavaturi, să scoată midii din mare, să cosească iarba insulei și să vâneze din păsările călătoare. Au și oi și ceva orătenii.

Afară de populația aceasta restrânsă pe care o posedă într'un mod mai mult sau mai puțin permanent, se întâmplă rar ca insula să mai adăpostească vre-un pescar rătăcit, prins de furtună, vre-un excursionist dornic să-și cunoască țara, sau vre-un om de științe, venit să facă cercetări aici.

Altădată, în vechimea cea mai îndepărtată



Fig. 64. — Farul din Insula Șerpilor.

de noi, când corăbiile vechilor greci străbăteau mările lumii, încărcate cu mărfuri, Insula Șerpilor se bucura de un renume mai mare, căci pe dânsa se ridica templul de marmoră albă al lui Achille care se zice că a fost îngropat aici.

În acest templu corăbierii aduceau jertfe zeilor lor și lui Achille, ca să le vină în ajutor în întreprinderile lor comerciale și mai ales în călătoriile lor pe mare.

Din vechiul templu al lui Achille n'a mai rămas decât urmele zidurilor și cioburile vaselor în care se aduceau jertfele și uleiul pentru candelă.

Marmorele cu inscripții s'au transportat pe diferite muzee din Rusia și numai câteva la Muzeul de Antichități din București.

*

Pe brațul Sf. Gheorghe nu circulă nici vasele N.F.R., nici cele S.R.D., din cauză că până acum se pare că exploatarea unei linii de navigație pe acest braț n'ar fi rentabilă.

Numai câte un mic remorcher al Administrației Pescăriilor, plecat în inspecție își mai permite să se aventureze prin aceste locuri care amintesc canalul Filipoiul, cu deosebire că aici este ceva mai larg.

La capătul brațului Sf. Gheorghe, se află târgușorul *Sf. Gheorghe*, situat în deltă, la nord de brațul cu același nume, bogat în cherhanale clădite pe piloți, unde se adună și se păstrează în butoaie, peștele ce revine Statului.

Pe mare, în în dreptul brațului Sf. Gheorghe, se poate vedea câte o salcie neagră, legănată de valuri, care însă nu se deplasează ci stă pe loc. O asemenea salcie indică locul unde și-au pus cârligele pentru prinderea morunului.

Târgușorul Sf. Gheorghe este mai mult un sat oriental, cu gospodării modeste și cu străzile pline de nisip.

De altfel nisip este pretutindeni aici, ținutul fiind acoperit de dune care încep chiar în dosul caselor din strada principală, amenințând locuințele cu astuparea.

Intr'adevăr, dunele se ridică uneori până la

înălțimea caselor cutropind și puținii arbori ce de abia mai cresc aici.

Dincolo de dunele mari se întinde un câmp nisipos cu dune mai mărunte, acoperite cu o vegetație sărăcăcioasă ce controlează isbitor cu exuberanța vegetației deltei.

La gura brațului, situat pe un ostrov, se află farul Sf. Gheorghe din turnul căruia observatorul are spre Nord o priveliște admirabilă asupra deltei, cu toată gruparea de ostroave cutropite de vegetație aquatică, formată din stuf și sălcii, printre care șerpuește Dunărea ce se pierde în mare.

De aici putem cuprinde cu privirea și satul Sf. Gheorghe, cu dunele și câmpul pustiu din spate.

Spre apus se întinde marele ostrov Dranov, cu stufuri, jepșe și grinduri acoperite de pășuni verzi.

Spre răsărit și miazăzi, privirea se pierde pe întinsul albastru al mării.



Bibliografie.

- Antipa Gr.*, Dunărea și problemele ei științifice, economice și politice, Academia Română, Studii și cercetări, VI București 1921.
- Bărcăcilă Al.*, Drubeta, T. Severin 1932. — T. Severin. Trei veacuri de viață medievală, Archivele Olteniei, 65—66, Craiova 1933.
- Brătescu Gh.*, Tulcea, Analele Dobrogei, 9.II.1928/21. *Commission européenne du Danube et son oeuvre de 1856 à 1931.* Paris. Imprimerie Nationale 1931.
- Die Donau*, Königlich-ungarischen Fluss u. Seeschiffahrts-Aktienges., Budapest.
- Gălcă Th.*, Navigația fluvială și maritimă în România, București, Editura P.C.A. 1930.
- Harta României*, 1/100.000 și 1/75.000 Serv. Geogr. al Armatei 1921.
- Ilinoiu G.*, Cultele în Dobrogea, Dobrogea 1878—1928, București 1928, pag. 631.
- Lupi G.*, Neamul Românesc, XXVII, 257, 17 Noembrie 1932 pag. 1.
- Mehedinți & Vâlsan*, România, Socec, București 1930.
- Merușiu V.*, O excursie în delta Dunării, Lucrările Institutului Geografic al Univ. Cluj, II, 1924—25 Cluj 1926.
- N. F. R.*, Mersul vapoarelor de pasageri 1934.
- Navigația Fluvială a Regatului Jugoslav.* Harta navigației pe Dunăre, linia Viena—T. Severin.
- Raport statistic de mișcarea porturilor române și efectivul vaselor marinei comerciale pe anul 1932 și 1933.* Regia P.C.A., Ministerul Comunicațiilor.
- Simionescu I.*, Muzeul regional din Hârșova, Rev. St. V. Adamachi, Iași, IV, 2, 1913 pag. 102.
- Tican-Romano M.*, Icoane dunărene, Universul, București 1933.
- Vâlsan G.* Asupra trecerii Dunării prin Porțile de Fier, Academia Română, 1916.

MERSUL VAPOARELOR DE PASAGERI N. F. R. *)

LINIA BRĂILA-TULCEA-ISMAIL-VÂLCOV

Zilnic (bufet și restaurant pe vas)

	7 ³⁵ plec.	Brăila	↑	sos. 19 ³⁵	
Tren. sosire dela Buc. ora 6 ⁴¹	8 ³⁰ sos.	Galați		plec. 18 ³⁰ sos. 16 ²⁵	Tren. pl. spre Buc. 18 ⁰¹ , 19 ⁰⁰ , 22 ⁵⁰ .
	9 ⁰⁰ plec.				
Tren. sos. dela Cernăuți 5 ³⁸ și 8 ²⁶	10 ⁰⁰ plec.	Ren		plec. 15 ¹⁰	Spre Cluj 21 ¹⁵ .
	11 ¹⁵ plec.	Isaccea		plec. 13 ³⁰	
In legăt. cu vap. dela și spre Sulina	12 ⁴⁰ sos.	Tulcea		plec. 11 ³⁵ sos. 11 ⁰⁵	In legăt. cu vap. dela și spre Sulina
	13 ¹⁵ plec.				
	15 ⁰⁰ plec.	Ismail		plec. 9 ²⁵	
	16 ⁰⁰ plec.	Căștia		plec. 7 ⁴⁵	
	17 ²⁵ plec.	Chilia N.		plec. 6 ³⁰	
	17 ⁴⁰ plec.	Chilia V.		plec. 5 ¹⁵	
	19 ⁰⁰ sos.	Vâlcov		plec. 3 ⁴⁵	

LINIA TULCEA-SULINA

Zilnic (bufet pe vas)

In legăt. cu vap. sp. Galați-Vâlcov	14 ⁰⁰ plec.	Tulcea	↑	sos. 10 ⁰⁵	In legăt. cu vap. sp. Galați-Vâlcov
	17 ³⁰ sos.	Sulina	↓	plec. 6 ⁰⁰	

LINIA GALAȚI-BRĂILA

Zilnic (bufet și restaurant pe vas)

7 ³⁰	10 ¹⁵	12 ⁴⁵	16 ⁴⁰	18 ³⁰	plec.	Galați	↑	sos. 8 ³⁰	10 ⁰⁰	12 ³⁰	15 ⁴⁰	20 ⁰⁰
8 ³⁵	11 ²⁰	13 ⁵⁰	17 ³⁵	19 ³⁵	sos.	Brăila	↓	plec. 7 ³⁵	9 ⁰⁰	11 ³⁰	14 ⁴⁰	19 ⁰⁰ *)

*) In zilele de sărbători vaporul pleacă din Brăila la ora 20, In legătură cu cursa Brăila-Măcin și Platră-Frecăței dimineața la ducere și seara la înapoere.

LINIA MĂCIN-BRĂILA

Zilnic (bufet pe vas)

In toate zilele, are legătura dimineața la ducere și seara la înapoere, cu vapoarele care merg spre Tulcea—Sulina—Vâlcov.

In legătură cu vap. spre Galați.	6 ³⁰	13 ³⁰	plec.	Măcin	↑	sos. 11 ¹⁰	20 ⁵⁰	In legătură cu vap. spre Galați.
	8 ⁰⁰	14 ³⁰	sos.	Brăila	↓	plec. 10 ⁰⁰	19 ⁴⁰	

Vaporul nu face curse în ziua de 15 a fiecărei luni (respectiv 16 a lunii, dacă ziua de 15 este sărbătoare).

*) Acest orar e valabil până la 22 Mai 1935. Eventualele modificări dela această dată sunt a se consulta la debarcadere și pe vapoare.

LINIA BRĂILA-PIATRA FRECĂȚEI

Zilnic (bufet pe vas)

In toate zilele, are legătură cu cursa Galați-Brăila dimineața la ducere și seara la înapoere.

5 ⁴¹ sosire	↓	Tren București	↑	plecare 19 ⁴²
8 ⁴⁰ plecare		Brăila		sosire 18 ⁴⁰
10 ⁰⁰ plecare		Măcin		plecare 17 ⁵⁰
10 ⁴⁰ plecare		Carcallu		plecare 17 ¹⁵
11 ¹⁰ plecare		Iglitza		plecare 16 ⁵⁰
11 ³⁰ plecare		Gura Armanului		plecare 16 ³⁰
12 ⁰⁰ plecare		Turcozia		plecare 16 ⁰⁵
13 ²⁰ plecare		Picnoaga		plecare 15 ⁰⁵
13 ⁴⁵ sosire	↓	Piatra Frecăței	↑	plecare 14 ⁰⁵

Vaporul nu face curse în ziua de 20 a fiecărei luni (respectiv 21 a lunii dacă ziua de 20 a lunii este sărbătoare).

LINIA OSTROV-SILISTRA-CĂLĂRAȘI

Zilnic (bufet pe vas)

5 ⁰⁰	—	—	—	plec.	↑	Ostrov	↑	sos.	—	—	—	20 ⁰⁰
5 ⁴⁵	—	—	—	sos.		Silistra		plec.	—	—	—	19 ³⁰
6 ¹⁵	10 ⁰⁰	13 ⁰⁰	16 ⁴⁰	plec.		Călărași		sos.	8 ¹⁵	12 ³⁵	16 ¹⁵	19 ²⁵
7 ⁰⁰	10 ⁴⁵	14 ²⁵	17 ²⁵	sos.		Tren. Buc.		plec.	7 ¹⁵	11 ³⁵	15 ¹⁶	18 ²⁵
7 ²⁵	—	14 ⁵⁰	17 ⁴⁵	plec.	↓		↓	sos.	6 ⁴⁰	11 ²⁵	—	18 ¹⁶

LINIA TURTUCAIA-OLTENIȚA

Zilnic (bufet pe vas)

6 ²⁰	12 ⁰⁰	13 ¹⁰	15 ¹⁰	17 ³⁰	plec.	↑	Turtucaia	↑	sos.	9 ³⁰	13 ⁰⁵	14 ⁰⁵	16 ⁰⁵	20 ¹⁰
6 ⁴⁰	12 ²⁰	13 ³⁰	15 ³⁰	17 ⁵⁰	sos.		Silistra		plec.	9 ⁰⁵	12 ⁴⁰	13 ⁴⁰	15 ⁴⁰	19 ⁴⁵
6 ⁵⁷	—	13 ³⁵	16 ⁰⁰	18 ⁰⁵	plec.	↓	Tren. Buc.	↓	sos.	8 ⁵⁸	12 ³⁶	—	15 ³⁵	19 ⁴⁰

LINIA GIURGIU-RUSCIUK

In toate zilele

—	—	9 ⁵⁸	16 ⁰⁵	20 ⁵⁵	sos.	↑	Tren Buc.	↑	plec.	6 ⁰⁵	—	12 ⁴⁵	18 ⁵⁰	—
4 ⁴⁵	8 ⁰⁰	10 ³⁰	16 ²⁵	21 ¹⁵	plec.		Giurgiu		sos.	5 ⁴⁰	9 ⁰⁰	12 ²⁰	18 ²⁰	22 ⁰⁰
5 ⁰⁵	8 ²⁰	10 ⁵⁰	16 ⁴⁵	21 ³⁵	sos.		Rusciuc		plec.	5 ²⁰	8 ⁴⁰	12 ⁰⁰	18 ⁰⁰	21 ⁴⁰
—	—	11 ⁴⁰	18 ³⁵	22 ¹⁰	plec.	↓	Tren Rusciuc	↓	sos.	4 ³⁰	—	10 ¹⁰	17 ³³	—
										sp. Sofia-Varna				

LINIA GALAȚI-TURNU SEVERIN

Deservită de vapoarele „Grigore Manu” și „Avram Iancu”
amenajate cu cabine cu paturi, bufet și restaurant.
In legătură cu vaporul care merge dela T.-Severin la Baziaș.

	Joi și Duminică	Joi și Vineri	Luni și Sâmbătă		Merc. și Samb.	
1) Vapor de la Măcin la 7 ³⁰	6 ⁰⁰ plec.			Galați	↑ sos. 8 ¹⁵	*) Vapor spre Măcin 8 ⁰⁰ .
	7 ²⁵ sos.			Brăila	plec. 7 ¹⁵	
	7 ⁴⁵ plec.			*) Brăila *)	sos. 6 ²⁰	
	11 ³⁰ plec.			G. Gârului	plec. 3 ⁴⁰	
	13 ¹⁵ plec.			G. Ialomitel	plec. 2 ⁴⁵	
*) Tren spre C-ța la ora 17 ³⁰ , 19 ⁵¹ Spre București 20 ⁰⁸ .	14 ¹⁰ plec.			Hârșova	plec. 2 ⁰⁵	2) Tr. sp. Buc. 1 ¹⁶ Tren spre Constanța 4 ³⁰ .
	15 ⁴⁰ plec.			Topalu	plec. 1 ⁰⁰	
	17 ²⁵ sos.			1) Cernavoda 2)	plec. 23 ³⁰	
	17 ⁴⁵ plec.			Cernavoda	sos. 23 ¹⁰	
	18 ⁴⁵ plec.			Rasova	plec. 22 ³⁰	
3) Tren spre București la ora 6 ³⁷ .	20 ²⁰ plec.			Oltina	plec. 21 ³⁰	*) Vapor dela Călărășt 19 ²⁵ .
	23 ³⁰ sos.			*) Siliștra	plec. 19 ³⁵	
	0 ³⁰ plec.			Siliștra	sos. 19 ⁰⁵	
	2 ³⁰ plec.			Popina	plec. 17 ⁵⁵	
	4 ³⁰ sos.			3) Oltenița 4)	plec. 16 ³⁵	
5) Tren de la Buc. 9 ⁵⁸ .	4 ³⁵ plec.			Oltenița	sos. 16 ³⁰	6) Tr. dela Buc. 9 ³⁸ .
	5 ²⁰ plec.			Turtucaia	plec. 16 ¹⁰	
	9 ⁵⁰ sos.			5) Giurgiu 6)	plec. 13 ³⁰	
	11 ⁰⁰ plec.			Giurgiu	sos. 11 ³⁰	
	11 ²⁰ sos.			*) Rusciuc	plec. 11 ¹⁵	
*) Rusciuc port tren sos. de la Varna 8 ⁴⁰ , dela Sofia 10 ⁰⁵ .	11 ³⁰ plec.			Rusciuc **)	sos. 11 ⁰⁰	**) Tren spre Sofia 12 Varna 14 ⁰⁵ .
	16 ⁰⁵ sos.			7) Zimnicea 8)	plec. 8 ¹⁰	
	16 ¹⁰ plec.			Zimnicea	sos. 8 ⁰⁵	
	19 ¹⁵ sos.			9) T. Măg. 10)	plec. 6 ⁰⁰	
	19 ³⁰ plec.			T. Măgurele	sos. 5 ⁵⁰	
7) Tren plecare ora 18 ¹⁰ .	21 ⁵⁰ sos.			11) Corabia 12)	plec. 4 ¹⁰	8) Tren sos. 7 ⁴⁷ Tren pl. 9 ⁴⁰ .
	22 ⁰⁰ plec.			Corabia	sos. 4 ⁰⁰	
	1 ³⁰ plec.			Bechet	plec. 1 ⁵⁵	
	6 ²⁰ plec.			*) Lompalanca *)	plec. 23 ⁰⁰	
	10 ⁰⁰ sos.			13) Calafat 14)	plec. 20 ⁴⁰	
*) Tren de la Sofia ora 6.	10 ⁰⁵ plec.			Calafat	sos. 20 ³⁵	*) Tr. sp. Sofia ora 23 ³⁰ .
	11 ¹⁵ plec.			Cetate	plec. 19 ⁵⁵	
	14 ²⁰ plec.			Gruia	plec. 18 ¹⁰	
	16 ²⁰ plec.			Țigănași	plec. 17 ⁰⁰	
	17 ³⁰ plec.			Crivina	plec. 16 ¹⁵	
15) Tr. p. Buc. 20 ⁵⁰ Tr. pl. Timiș 1 ⁰⁰	20 ²⁵ sos.			15) T. Sev. 16)	plec. 14 ⁴⁵	14) Tr. sos. 14 ³⁵ Tr. plec. 5 ⁰⁰ .

LINIA TURNU-SEVERIN-BAZIAȘ

Deservilă de vap. „Brâncoveanu” amenajat cu cabine cu paturi, bufet și rest. — In legătură cu vap. cari merg dela T.-Severin spre Galați.

*) <i>T.sos. dela Buc.</i> 3 ²⁷ <i>Tr. sos. Timișoara</i> 2 ¹⁴ , 5 ³⁸	Mercuri și Duminică	6 ⁰⁰ plec. 8 ⁰⁰ sos. 9 ⁰⁰ plec. 9 ⁴⁵ plec. 12 ²⁵ plec. 14 ¹⁵ plec. 17 ³⁵ plec. 19 ¹⁵ sos.	*) T. Severin Adahaleh Orșova *) Șvinița Drencova Moldova V. Baziaș	↑ sos. plec. sos. plec. plec. plec. plec. plec.	12 ⁴⁰ 11 ⁴⁰ 11 ¹⁰ 10 ⁵⁰ 8 ⁴⁰ 7 ⁴⁵ 6 ²⁰ 5 ⁰⁰	*) <i>T.p.s. Buc.</i> 16 ¹⁵ , 16 ⁵⁵ „ „ „ <i>Timiș.</i> 14 ³² , 18 ⁵³ *) <i>Tr. p. sp. Buc.</i> 11 ⁴⁵ , 16 ²⁵ și sp. <i>Timiș.</i> 13 ⁰⁵ , 14 ⁵⁹ <i>Tr. sos. dela Tim.</i> 19 ⁰⁴
---	------------------------	--	---	--	--	---

LINIA T.-SEVERIN-OSTROVUL MARE (Schela Gogoși)

Zilnic

<i>T.sos. Buc.</i> 14 ²⁸ <i>T.sos. Tim.</i> 12 ⁰⁸	} 15 ³⁰ plec.	Turnu-Severin Hinova Ostr. Corbului Batoși Vrancea Crivina Țigănași O. Marc (Schl. Gogoși)	↑ sos. plec. plec. plec. plec. plec. plec. plec.	8 ³⁰ 7 ⁰⁰ 6 ²⁵ 6 ⁰⁵ 5 ⁰⁵ 4 ³⁵ 2 ⁵⁰ 2 ⁰⁰	<i>T.s. Buc.</i> 12 ¹⁵ <i>T.s. Tim.</i> 12 ²⁵
--	--------------------------	---	---	--	--

LINIA GALAȚI-SILISTRA

(Bufet și restaurant)

Tren spre Constanța 17 ⁵⁹ , 19 ⁵¹ Tren s. Buc. 20 ⁰⁸	M a r ț i	6 ⁰⁰ plec. 7 ²⁵ sos. 7 ⁴⁵ plec. 11 ³⁰ plec. 13 ¹⁵ plec. 14 ¹⁰ plec. 15 ⁴⁰ plec. 17 ²⁵ sos. 17 ⁴⁵ plec. 18 ⁴⁵ plec. 20 ²⁰ plec. 23 ³⁰ sos.	Galați Brăila Brăila G. Gârluței G. Ialomiței Hârșova Topalu Cernavoda Cernavoda Rasova Oltina Silistra	↑ sos. plec. sos. plec. plec. plec. plec. plec. sos. plec. plec. plec.	19 ⁰⁰ 18 ⁰⁰ 17 ³⁰ 14 ⁵⁵ 14 ⁰⁰ 13 ³⁰ 12 ⁰⁰ 10 ⁵⁰ 10 ⁴⁰ 10 ⁰⁰ 9 ⁰⁰ 7 ⁰⁰	Tren s. C.-fa 10 ⁴⁵ , 11 ²⁰ Tren dela Constanța 7 ⁵¹ , 8 ⁰² Tren sp. Buc. 17 ⁰⁰
--	-----------	--	--	---	--	--

Eventuale întârzieri sau anularea unor curse nu dau dreptul la despăgubiri

BILETE DE TURISM cu reducere de 50% din taxele tarifare, pentru vizitarea regiunii Delta Dunărei (Brăila-Galați-Vâlcov-Sulina) și a regiunii Porților de Fer (Turnu-Severin-Baziaș), se acordă numai dacă distanța de la portul de plecare și până la Vâlcov-Sulina sau Baziaș, este mai mare de 250 km.

În porturile de îmbarcare unde vapoarele stau peste noapte și pleacă dimineața, posesorii biletelor sunt admiși a se îmbarca în seara precedentă plecării.

Călătorii pot obține cabine pe vapor în limita locurilor disponibile, plătind taxa tarifară afișată la bordul vasului.

Direcțiunea N. F. R. închiriază vapoare de pasageri spațioase și confortabile societăților sau asociațiilor pentru excursii, cu prețuri convenabile.

Pentru școli se fac reduceri speciale până la 75%.

Curse regulate pentru transportul mărfurilor-colete:

- a) Între porturile Galați și Turnu-Severin cu plecarea din Galați și Turnu-Severin în fiecare Duminică.
- b) Între Galați-Tulcea-Sulina-Ismail-Chilia și Vâlcov odată pe săptămână cu plecare din Brăila în fiecare Mercuri și din Galați în fiecare Joi.
- c) Între porturile Galați și Timișoara cu plecare din Galați și Timișoara la datele de: 27 Mai, 10 Iunie, 24 Iunie, 8 Iulie, 22 Iulie, 5 August, 19 August, 2 Septembrie, 16 Septembrie, 30 Septembrie, 14 Octombrie, 28 Octombrie și 11 Noiembrie 1935.

Serviciul mai face orice fel de transporturi cu șlepuri complete și tancuri speciale pentru produse petrolifere pe Dunăre între Sulina și Regensburg, pe canalul Bega și pe râul Prut. — Transporturi regulate de automobile între porturile Giurgiu și Ruscuiuk și între Oltenița și Turtucaia.

CĂLĂTORIILE CU VAPOARELE N.F.R.

INFORMAȚIUNI

D) VAPOARELE DE PASAGERI

Toți pasagerii sunt obligați a se supune prescripțiilor prevăzute în Regulamentul de transport pe vasele N. F. R.

ITINERARIILE sunt cele arătate mai sus cu indicații asupra vapoarelor ce deserveșc liniile, apoi asupra restaurantelor, bufetelor și cabinelor de dormit, precum și asupra legăturilor cu trenurile din porturile principale.

Direcțiunea N. F. R. nu-și ia nici o răspundere în cazul când vapoarele nu pot sosi după itinerariu și s'ar pierde legăturile cu trenurile.

O R A R I U L obicinuit este acel indicat de ora Bucureștiului. Orariul de vară este valabil numai pentru intervalul dela 22 Mai — 15 Octomvrie.

B I L E T E L E se iau direct dela Agențiile N. F. R. din porturi sau dela biurourile de voiaj din țară sau străinătate. Călătorii sunt datori să prezinte biletele lor oricărui control.

PREȚURILE din tarifele indicate sunt pentru adulți și cuprind numai taxa călătoriei între porturi cu toate taxele speciale și timbrele de asistență socială. Ele nu cuprind nici cabinele de dormit și nici hrana, cari se plătesc după tarifele speciale arătate la pag. 138.

R E D U C E R I a) Copiii până la 4 ani neîmpliniți nu plătesc taxa de transport. Dacă sunt mai mult de 2 copii ai unei familii, restul vor plăti prețul pe jumătate. Copiii dela 4 ani la 10 împliniți plătesc 1/2 taxa.

b) Reducere de 25⁰/₀ pentru biletele dus și întors și numai pe liniile: Brăila-Vâlcov și Sulina, bilet valabil 5 zile; Brăila-Giurgiu valabil 10 zile; Giurgiu-T. Severin valabil 10 zile; T. Severin-Baziaș, valabil 3 zile; Ostrov-Călărăși-Siliștra (luna Septemvrie), valabil 3 zile. Biletul este personal și urmează a fi semnat la ducere de persoana care l-a cumpărat.

c) Reduceri de 50⁰/₀ se obțin: 1) la toate ghișeurile Agențiilor și pe baza carnetelor de identitate pentru funcționarii (și cei dela Casele Autonome), pensionarii publici fie civili sau militari, împreună cu membrii familiilor lor. Elevii

Școlilor Statului și studenții numai la ducere și întoarcere din vacanță. 2) Cu aprobarea Direcțiunei N. F. R.: grupuri de muncitori (minimum 20), cohorte de cercetași în grupuri, trupe de teatru, societăți sportive, elevi de școală în grupuri, mergând în excursii.

d) Reduceri de 75% se obțin la toate ghișeurile pe baza carnetelor de identitate pentru militari în activitate și membrii familiilor lor precum și pentru I. O. V. și dala Minister pentru excursii școlare speciale.

T U R I S M cu reduceri de 50% dus și întors: pe C. F. R. dela capitale de județ și frontieră și pe linia N. F. R. Brăila-Vâlcov (Delta Dunării) și linia T. Severin-Baziaș (Porțile de Fer) pentru porturile terminus Vâlcov și Baziaș. Bișetele sunt valabile 30 zile dela emitere și se emit între 1 Aprilie — 10 Octombrie. Asemenea reducere de 50% pentru aceleași luni pe N. F. R., pentru călători din porturi pe Dunăre cu vasele N. F. R. pentru o distanță de cel puțin 300 km. până la porturile terminus Vâlcov și Baziaș.

B A G A J E Călătorii pot lua bagaje de mână, fără plată, până la greutatea de 10 kgr. Direcția nu răspunde de pierderea lor. Ele pot fi asigurate la societăți speciale.

AUTOMOBILE circulă pe liniile locale; Turtucaia-Oltenița 200 lei; Giurgiu-Rusciuk 1000 și 1200 lei.

CABINE DE DORMIT Călătorii din clasa I pot închiria pe vapor sau comanda anterior cabine de dormit complete cu 2 sau 4 paturi sau numai un pat din o cabină cu mai multe paturi.

Preșurile cabinelor pe 24 ore sunt următoarele:

Cu 1 pat: sub punte 100 lei; pe punte 100—150.

Cu 2 paturi: sub punte 180—200 lei; pe punte 200 lei.

1 pat în cabinele ordinare sub punte 70—90 lei.

Călătorii cari sosesc cu trenurile de seara în porturi se pot îmbarca excepțional pe vapor plătind cabina respectivă.

RESTAURANTE Masa se servește sau în comun sau separat à la carte. Listele de preșuri trebuiesc contrasemnate obligatoriu de comandantul vasului și afișate la vapor. Călătorii sunt cu insistență rugați a reclama în condica specială sau direct la Direcția generală N. F. R. Galați, eventualele nemulțumiri.

PREȚURILE LA RESTAURANT N. F. R.

<i>Pâine, cornuri</i>	Lei 2—	bucata
<i>Sardele de cutii, unt</i>	15—20	porția
<i>Supă, Ciorbă</i>	8—14	"
<i>Mâncări de carne</i>	12—18	"
<i>Mâncări de pasăre sau pește</i>	16—20	"
<i>Friptură</i>	12—25	"
<i>Ouă fierte</i>	2— 5	bucata
<i>Ochiuri, omlete, șuncă, salam, legume</i>	10—20	porția
<i>Salade, Brânză</i>	6—15	"
<i>Compoturi, Prăjituri</i>	12—18	"
<i>Cafea, Ceai simplu, Cafea cu lapte</i>	5— 8	"
<i>Vin de masă 1/4 litru</i>	6— 8	"
<i>Țuică, Coniac</i>	3— 6	"
<i>Bere sticla</i>	18—20	"

II) E X C U R S I I

Direcțiunea N. F. R. închiriază vapoare de pasageri spațioase și confortabile societăților sau asociațiilor pentru excursii, cu prețuri convenabile.

III) TRANSPORTURI DE BAGAJE, MĂRFURI ȘI COLETE

Aceste transporturi se fac pe baza regulamentului special al N. F. R., taxele de tarif pentru bagaje sau colete de mare ușeală, sunt în mediu circa 25⁰/₀—35⁰/₀ din valoarea biletelor clasa I pentru 100 kilograme cu un minimum de 30 lei pentru bagaje și 40 lei colete de mare ușeală.



BIBLIOTECA
INST. PEDAG. C-ȚA

Nr. INV. 3333

BIBLIOTECA
INST. PEDAG. C-ȚA

TARIFE PENTRU TRANSPORTURILE DE CĂLĂTORI CU VAPOARELE N. F. R.

C . GALAȚI												I. LINIA								
I	50											GALAȚI — BRĂILA — SILISTRA								
II	36											GIURGIU — T.-SEVERIN (1)								
		G. IALOMIȚA																		
I	240	190																		
II	168	134																		
		HĂRȘOVA																		
I	260	216	52																	
II	182	152	38																	
		CERNAVODĂ																		
I	308	286	152	128																
II	216	200	106	90																
		OLTINA																		
I	346	324	240	216	90															
II	242	226	168	152	62															
		SILISTRA																		
I	380	368	292	282	204	114														
II	266	258	206	196	142	80														
		OLTENIȚA																		
I	420	404	350	340	286	240	140													
II	294	284	246	238	200	168	95													
		TURTUCAIA																		
I	422	408	350	346	292	254	152	28												
II	296	286	246	242	206	178	106	18												
		GIURGIU																		
I	402	450	398	394	356	317	276	164	152											
II	322	314	268	276	250	224	194	116	106											
		RUSCIUK																		
I	462	452	402	394	362	324	276	178	164	50										
II	332	316	280	276	254	226	194	124	116	36										
		ZIMNICEA																		
I	496	486	444	438	402	366	340	282	282	164	152									
II	348	340	310	306	280	264	238	196	196	116	106									
		T. MĂGURELE																		
I	516	408	468	462	434	408	376	330	324	260	254	114								
II	362	356	328	322	204	286	264	230	226	182	188	80								
		CORABIA																		
I	532	522	488	482	452	430	402	362	362	296	292	190	96							
II	374	366	342	336	316	302	280	254	254	308	296	134	62							
		BECHET																		
I	552	546	412	508	482	492	438	398	398	350	346	282	216	128						
II	386	382	358	356	338	322	306	278	278	246	242	196	152	90						
		LOMPALANCA																		
I	576	570	544	540	516	498	476	446	444	402	398	356	302	276	178					
II	404	398	382	378	362	350	334	312	310	280	278	250	212	194	124					
		CALAFAT																		
I	594	588	562	558	524	522	604	476	474	138	434	394	362	330	276	128				
II	416	412	394	392	378	366	352	334	332	306	304	276	254	230	194	90				
		CETATEA																		
I	600	594	566	464	548	532	510	486	482	446	444	404	372	346	292	178	52			
II	420	416	398	394	384	374	358	340	338	312	310	284	260	242	206	124	36			
		GRUIA																		
I	614	606	592	578	560	548	530	506	504	470	468	434	402	380	336	260	140	102		
II	430	424	406	404	392	384	370	354	352	328	328	304	280	266	237	182	98	72		
		TURNUL-SEVERIN																		
I	642	636	610	606	588	576	562	544	542	512	410	482	456	438	402	346	292	276	204	
II	450	446	428	424	412	404	394	382	380	358	358	338	320	306	280	242	206	194	142	

(1) Pentru această linie —
cu excepția distanței Ga-
lați-Brăila — pe timpul
dela 1 Iunie — 1 Sep-
tembrie se face o
reducere de 20%

din acest tarif.

II. LINIA

Cl.	BRĂILA						GALAȚI						BRĂILA — TULCEA — VÂLCOV							
	50																			
II	36																			
I	102		50																	
II	66		36																	
I	126		90		78															
II	84		60		60															
I	175		150		152		60													
II	110		100		108		54													
I	240		216		180		114		78											
II	180		144		120		90		60											
	318		276		252		228		180		108									
I	222		204		180		144		120		72									
I	350		330		288		276		260		180		78							
II	240		240		216		180		168		120		51							

III. LINIA

Cl.	BRĂILA						GALAȚI						BRĂILA — TULCEA — SULINA							
I	50																			
II	36																			
I	102		50																	
II	66		36																	
	126		90		78															
I	84		60		60															
	175		150		152		60													
II	110		100		108		54													
I	330		314		292		260		190											
II	230		220		206		182		134											

IV. LINIA

Cl.	T.-SEVERIN						ADAKALEH						TURNUL-SEVERIN — BAZIAȘ							
I	102																			
II	40																			
I	102		25																	
II	40		20																	
I	254		164		164															
II	160		80		80															
I	286		240		240		78													
II	180		550		150		50													
I	340		302		302		204		128											
II	200		180		180		100		60											
I	376		340		340		276		228		102									
II	240		200		200		175		100		40									

Cr.		BRĂILA						V. LINIA							
I	30	MĂCIN						BRĂILA — FRECĂȚEI — MĂCIN							
II	24														
I	36	15	CARCALIU												
II	24	10													
I	38	20	10	IGLIȚA											
II	25	12	5												
	40	20	15	10	GURA ARMANULUI										
II	28	12	10	5											
	40	20	15	10	10	TURCOAIA									
II	28	14	10	5	5										
	60	30	25	15	20	15	PECINEAGA								
II	40	20	15	8	12	8									
I	80	40	30	25	30	20	20	PIATRA FRECĂȚEI							
II	65	26	18	14	18	12	12								

VI. LINIA GALAȚI — BRĂILA

Clasa	Bilete simple	Bilete dus și întors	Abonamente lunare	Bilete de sezon
I	50	85	1500	Un carnet cu 40 bilete Lei 1720
II	36	60	1000	

Cl.		CĂLĂRAȘI						VII. LINIA		
I	50	SILISTRA						CĂLĂRAȘI — SILISTRA — OSTROV		
II	25									
I	60	50	OSTROV							
II	46	36								

Cl.		VIII. LINIA TURTUCAIA—OLTENIȚA						
	I	28						
	II	18						

Cl.		IX. LINIA GIURGIU—RUSCIUK						
	I	50						
	II	36						

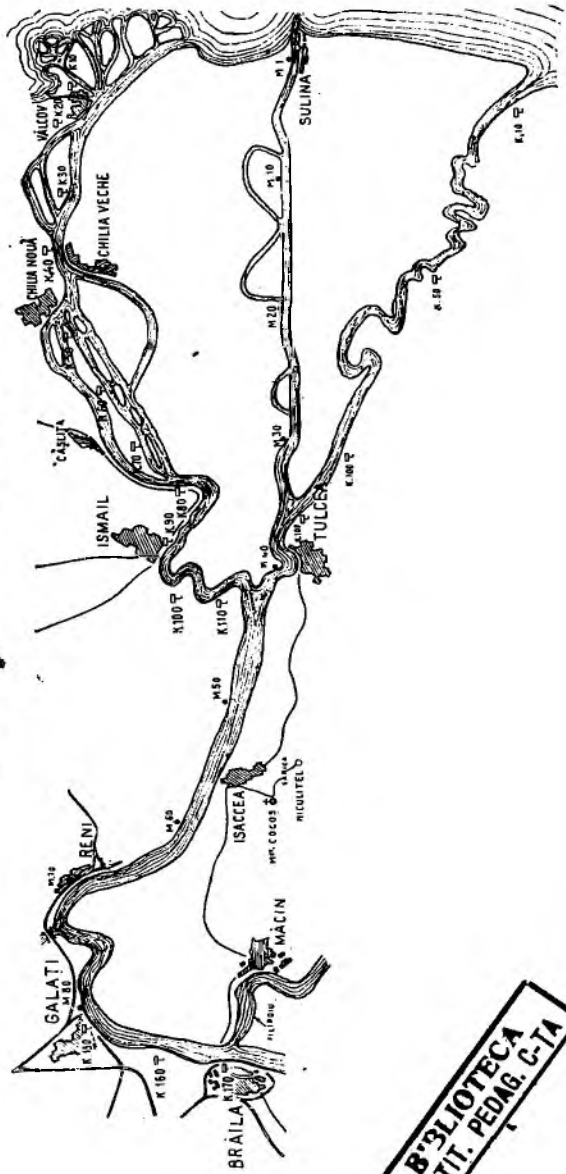
X. LINIA CALAFAT—VIDIN

Cu șalupa motor. Cursele după conveniență și numărul de pasageri.

BAGAJE ȘI MĂRFURI

Vapoarele de pasageri transportă și bagaje și mărfuri cu mare viteză.
Costal pentru 100 Kgr. este de circa 21—30% din prețul biletului clasa I.

DELTA DUNĂRII



**BIBLIOTECA
INST. PEDAG. C-TA**