

DOBROGEA JUNIA

POLITICĂ — ECONOMICĂ — CULTURALĂ — ZILNICĂ

Inscrisă în registrul publicațiilor periodice al Tribunalului Constanța sub No. 37 din Mai 1938

Director-Proprietar
CONST. N. SARRY

Abonamentul cu supliment cultural un an 800 lei — 6 luni 500 lei — Pentru Autorități și Instituții lei 2000

TELEFON No. 13.43

Redacția și Administrația
CONSTANȚA, str. Scarlat Vărnăv No. 27

AMINTIRI

Nevourile portului modern Constanța

de E. M. BRANCOVICI

La vremea Rege Carol I, inițiativa portului și protectorul stăruind, a înțeles mai bine prin urmare, că nu este de ajuns să construiești și să creiezi instalații, ci trebuie să știi să le și suflet, să le dai viață, muncă activă și rodnică; atât de dornic de această viață, încât nu avusese timp să aștepte desăvârșirea lucrărilor portului și a utilitatii strict trebuitor unei extinderi rașionale și, secundat de zelul lui Emil Costișescu, și mai grăbit în dorința să vadă în portul Constanța activitate cât mai intensă, ca Generală Română a defectuarea pe compi proiectului unui export de cereale prin mare, prin portul Constanța. Mi-a revenit mie cinstea, dar și prea greua sarcină a realizării.

În vara anului 1901, când s-a stabilit la Constanța, se afla în următoarea etapă: digul cel mare, apărând portul dinspre Nord, era construit ceva mai mult din sticlă și definitiv și pământul acestui dig, ridicat la înălțimea lui actuală, locamentele spre Nord în stare de executare; digul scund spre Sud-Est în parte construit și în parte în curs de executare. Singurele cheiuri rămaspă terminate erau cele laterale ale molului din mijlocul portului, lipit la extremitatea sa Nord-Vest de scurta ramură de cheu vechi de lemn, forma fundul vechiului port, rezervat vaselor Serviciului Maritim Român. Acest mol, din mijlocul portului, se afla situat deci în dreptul intrării portului, pe atunci încă nedestulător de apărută și înlocuirea vaselor la acest mol imposibilă pe mare rea. În port nici o magazie de stocare vre-o marfă, numai în partea lipită de malul înalt al portului vechile magazii de război cu trei etaje, având fața deschisă spre apus și numai un etaj superior cu fața deschisă spre est de cari stăteau pe cele două etaje inferioare. Aceste magazii erau rămasse de vechea societate engleză a căii ferate Cernavoda-Constanța, din vremea Turcilor, a fost concesionată și porturile

Constanța și Cernavoda. În acest din urmă port dunărean, aceea societate concesionară construise de asemenea niște magazii la malul Dunării, destul de încăpătoare, în trei corpuri cu câte două etaje ridicate pe un subsol înalt și înzestrate cu un vechi sistem de elevatoare; aceste magazii erau situate în aval nu departe de actualul pod și în dreptul gării vechi de jos la Dunăre, de unde pleca linia ferată de atunci Cernavoda-Constanța.

Această veche cale ferată din vremea Turcilor, având la capetele ei magazii de cari vorbim aci, avea încă de pe atunci în intențiile Englezilor o mare însemnătate economică și politică, fiind menită să facă legătura traficului dintre Dunăre și Mare, dispensându-se de capriciile Gurilor Dunării. Această idee a fost reluată de mine și expusă într-o audiență Regelui Carol I, care a acordat cel mai viu interes expunerii mele, lucru despre care vom vorbi aci mai pe urmă.

După răscumpărarea liniei ferate dela Englezi, impunându-se nevoia construirii unui pod și cu mult înainte de realizarea lui, aceste magazii devenite proprietatea Căilor Ferate Române, fuseseră părăsite și le-am găsit în 1901 într-o cumplită stare de paragină. Banca Inchee cu C. F. R. un contract de închiriere, prin care își lua sarcina tuturor reparațiilor acestor magazii; după o muncă intensă în mai puțin de două luni magaziiile Cernavoda au fost puse în stare de funcționare, cu vechile elevatoare bine reparate și imediat au și acostat aci primele șlepurile încărcate cu porumb vechi, cumpărate de bancă în Bulgaria, întreprinzându-se apoi aci în transit vamal cu destinația Constanța-port pentru export. Portul Cernavoda a reinviat, dar au trebuit aduși aci magazineri de meserie, epistași, chillgii, băncari și un număr corespunzător de hamali cu vâtafii lor respectivi, — lucru ce a reclamat multă bătaie de cap.

La Constanța de asemenea au trebuit inventați oamenii de toate categoriile, organizați în echipe și instruiți; magaziiile

Marina română un factor de seamă în Marea Neagră

„Berliner Lokalanzeiger” scoate în evidență într-un articol valoarea marinarilor români.

La începutul războiului din răsărit, marina de război românească dispunea de forțe reduse. Dar prin acțiunea energică a Maresalului Antonescu și în colaborare cu marina germană ea a devenit un factor de seamă în Marea Neagră. Dela luptele din fața Chillei și din Delta Dunării, trecând prin luptele din apele peninsulei Kerci și prin luptele de aprovizionare și evacuare a trupelor din Crimeea, marina română a participat în ultimii doi ani la aproape toate operațiunile din Marea Neagră și a asumat totdeauna o parte din sarcina de importanță hotărâtoare de a transporta proviziile și materialele trupelor terestre pentru toate operațiunile forțelor româno-germane din sectorul sudic al frontului răsăritean.

Luptele grele, închee ziarul, au făcut din marina de război română o unitate omogenă și experimentală, a cărei valoare se va afirma în egală măsură și în luptele viitoare, ea fiind o garanție a unui viitor pașnic.

Nu se vor mai aplica norme pentru aprovizionarea cu lemne

În vederea aprovizionării populației cu lemne, primăria municipiului, serv. aprovizionării, în conformitate cu art. 6 alin. D. din decizia No. 1549/1944 al Subsecretariatului de Stat al Aprovizionării, pune în vedere tuturor instituțiilor de Stat, întreprinderilor particulare precum și Sindicatului alimentar, că sunt obligați a aproviziona cu lemne atât instituțiile cât și funcționarii și lucrătorii, instituțiilor și întreprinderilor, fie direct dela exploratorii din jud. Tulcea, Buzău, Bacău și Severin, sau printr'un depozitar de lemne din municipiu.

Depozitele 1 și 3 ale Primăriei se vor îngriji numai cu aprovizionarea populației cu lemne, cari se vor distribui numai pe baza de cartelă.

In Anglia se mai poate auzi glasul Domnului?

de Preotul CONST. POPESCU

Mai acum câteva zile în „UNIVERSUL”, D-l Șerban Ionescu, profesor universitar, scrie un articol, în care omul își dă părerea că bine ar fi dacă I. P. S. Patriarh ar intra într-o corespondență sinceră cu biserica anglicană, căreia să-i arate toate grozăviile, săvârșite de un suflet al unui aviator englez. Căci poate — spune d-sa — s'ar pune sfârșit unor nebunii și crime, dacă și biserica anglicană ar ridica glasul în numele Domnului, determinând astfel pe conducătorii englezi ca să cunoască mai deaproape dreptul popoarelor mici sau, cel puțin să umanizeze războiul. Și dl. Șerban Ionescu își inchipue că poate conta pe această intervenție, intrucât între biserica noastră și cea anglicană au fost o sinceră dragoste și o intenție de unire.

Probabil că dl. Ș. Ionescu a rămas tot la încredințarea că în sufletul englez mai există o umanitate, o spiritualitate religioasă, după urma cărora să se vadă un avânt de libertăți și drepturi, după cari suspină și mor atâtea popoare; iar dacă tot mai stăruie în a mai face apelul la presupusele simțăminte înalte ale sufletului englez, creștinește nu-i un rău. Căci, într'adevăr, cine are o autoritate și putere, are datoria sfântă de a înalța în focul înțeleștărilor salbatice, chipul dumnezeesc al Mântuitorului și de a-L plimba prin fața privirilor furioase, cel puțin numai ca să le amintească cum și pentru ce a pățimit și a murit pentru noi.

Care-i însă realitatea, noi p'asta vrem s'o discutăm și o să vedem dacă în Anglia se mai poate auzi sau nu, glasul Domnului.

De când s'a început acest războiu, nemaipomenit în

istorie în cruzime — după o artă tehnică — orice popor se poate judeca și prețui, cu adevărat, după capacitatea și după viața desfășurată în asemenea împrejurări. Așa că poporul englez nu poate fi exclus; iar deducând adevărul, nimeni nu l'ar putea ascunde.

Fără îndoială, poporul englez, azi, a căzut din stratul spiritual — de unde ne închipuiam noi, naivii, că există — în stratul unui egoism brutal. (Pentru o lamurire mai deplină a cititorului să caute a citi cartea americanului Emerson: „Les Anglais. Esquisses sur leur caractère”, despre care am mai pomenit). Și a ajuns de un cinism așa de revoltător în fața libertății și drepturilor popoarelor mici, încât orice logică și sfințenie nu mai pot exista.

Nu era Anglia aceea, care da curaj Finlandei, la începutul luptei cu rușii, ca azi tot aceeași Anglie să impună capitularea sub orice condițiune a finlandezilor? Nu era Anglia, care făcuse din Franța, un soldat englez, ca azi să-i frământa pământul, prin bombele ucigătoare, cu sângele miilor și zecilor de mii din fiii ei? Nu era Anglia aceea, care s'a folosit după urma noastră, care ne-a îndemnat la o luptă dreaptă împotriva rușilor, ca acum, când nu-i satisfacem pofta de a sfârși cu războiul, să ne distrugă până la pământ orașe și vieți omenești?

Evident, Anglia ne cere încetarea luptei. Insa de ce n'ar începe încetarea dela ea? S'ar spune că ar avea drepturi, dar noi n'avem drepturi mai mari și mai urgente decât ea? Și atunci din purtarea engleză, atât de cinică, se mai poate deduce că a mai glăsuț Domnului? (urmăre în pag. 2-a)



Debuturile portului modern Constanța

(urmăre din pag. 1-a)

din fundul vechiului port au fost de asemenea curând reparate și cu câteva trenuri de porumb aduse din Muntenia și Oltenia, aceste magazine au fost repede umplute.

Totul era bine pregătit și așteptam cu înfrigurare începerea marelui reprezentativ cu încărcarea primelor vagoane la primul cheu nou; sosirea apropiată a acestui prim vapor îmi fusese avizată telegrafic și într'adevăr două zile în urmă vaporul s'a și prezentat în fața portului Constanța, unde aruncase ancora, marea fiind foarte agitată de un puternic «rissaco», care nu-i permitea să riște intrarea în port. Ziua următoare, marea liniștindu-se întrucâtva și în urma înțelegerii luate cu căpitanul portului de a adăposi vasul în portul cel vechi, am pornit eu însoțit cu o barcă la larg și am reușit să conving pe căpitanul vasului să intre în port, iar ziua următoare putuse să acosteze la cheul de încărcare dela mol. În acest interval dispusesem încărcarea unui prim grup de 10 vagoane de porumb din magazinele dela malul orașului, spre a fi transportate la mol, unde aștepta vaporul încărcarea lui completă de 400 vagoane.

Când acest prim tren redus ajunge la prima curbă spre cheul nou, el deraiază și nu mai poate înainta; cu mare greutate vagoanele deraiate au putut fi iarăși ridicate pe șine și când să pornească din nou, deraiază iarăși și această deraiere în același punct se repetă timp de două zile. Disperat eu alergam la toate organele presupuse competente, implorându-le să găsim cu toții cauza și leacul, arătându-le gravele consecințe și pe deasupra și marea rușine de a nu putea utiliza noul port, pentru care se făceau atât de mari sacrificii; birocrății însă îmi răspundeau fleacuri, fără a se emoționa: «Nu e vina mea și nu e treaba mea!» Dela mișcare mă trimeteau la întreținere, dela întreținere la construcția portului, de aci la atelierele C. F. R., prelinzând că vagoanele fiind vechile vagoane dela Englezii, au fost greșit refăcute; atelierele răspundeau că vagoanele sunt refăcute de mai mulți ani, că au circulat dela liniile primăriei (Obor) și la Medgidia, fără accident. Cu alte cuvinte, toată lumea era în regulă, toată lumea avea dreptate, numai că vagoanele stăteau înjepenite pe loc și nu

puteau ajunge la cheu și deci cheul nou, nouj nu era utilizabil. Simțul meu de dreptate și de omenie s'a revoltat și scos din răbdări, am adresat la București trei telegrame, una Ministrului Lucrărilor Publice, alia Directorului General C. F. R., și a treia lui Emil Costinescu, în care le arătam pe scurt situația, adăugând că în asemenea condițiuni, portul Constanța este inutilizabil și rămâne să găsim o soluție pentru transportarea cu căruța a mărfii la vaporul sosit, iar pe viitor va trebui să renunțăm la Constanța.

Problema a fost în a treia zi grabnic soluționată, în urma unei telegrame anunțând pentru a patra zi sosirea Regelui cu un tren ce trebuia să meargă direct pe cheul nou. În fața vaporului, Majestatea sa dorind să asiste la această primă operațiune de încărcare în portul nou; deci toate organele zise competente s'au emoționat la ideea că trenul regal trebuind să treacă și el peste curba fatală, ar trebui să deraieze și el.

Ce se întâmplase?

La Secția de întreținere C. F. R. era pe atunci în Constanța inginerul Plo Benzi, care în prima zi a accidentului îmi spusese că întrucât liniile ferate pe cheurile nou sunt încă în seama construcției portului, el nu are voie să se amestece acolo, văzând însă gravitatea cazului a trimis noaptea în secret pe șeful picher al lui, să verifice gabaritul liniei în acea nenorocită curbă, bănuind că linia fiind așezată de teren de umplutură recentă, s'a produs o tasare inegală, având ca urmare lărgirea gabaritului în acel punct și deci deraierile; bănuiala inginerului Benzi s'a adevărit și nu a întârziat să o comunice șefului construcției portului, care la rândul lui a ordănduit de urgență revizuirea și întărirea liniei.

Astfel grație vizitei anunțate a Regelui, au putut acum circula și vagoanele cu porumb și primul tren regal descins direct în portul nou; încărcarea vaporului a început imediat la sosirea Majestății Sale și a oficialităților; cum eu nu eram oficialitate, am fost îngăduit să asist și eu printre spectatori, dar satisfăcut că mi am putut face datoria.

E. M. BRANCOVICI

(În numărul viitor vom continua cu expunerea acestor debuturi.)

Nouă măsuri pentru distribuția petrolului la populație

Pentru a se veni la îndemâna populației, serviciul de aprovizionare și primăriei a dat dispozițiuni ca petrolul să fie distribuit la 42 băcanii din cuprinsul municipiului inclusiv autopompele Soc. Petrolifere.

În prezent se distribuie câte 4 litri de fiecare cartela pe baza bonului No. 12.

Dispersarea serviciilor primăriei

Pentru satisfacerea nevoilor cetățenilor din cuprinsul municipiului, la Constanța vor funcționa în mod permanent următoarele secții:

Secția de stare civilă, zilnic dela 7 jum.—11 jum. în palatul municipiului din piața Independenței.

Secția M. O. N. T. zilnic între 7 jum.—11 jum. în palatul municipal (camera No. 4).

Oficiul aprovizionării, zilnic dela 7 jum.—11 jum. în palatul municipal (parter).

Biroul încălziminte, joia dela 7 jum.—11 jum. în palatul munic. (parter)

Secția administrativă, zilnic dela 7 jum.—11 jum. în palatul munic. (camera No. 5)

Secția constatare, zilnic dela 7 jum.—11 jum. în palatul municipal (parter).

Percepția comunală, zilnic dela 7 jum.—11 jum. în palatul municipal (parter).

Secția casieriei, numai Marțea și Sâmbăta dela 7 jum.—11 jum. în palatul municipal.

Serviciul de pompe funebre, **Serviciul de vidanjat**, **Serviciul de afișaj**, zilnic dela 7—12 și 16—18 la Serv. Economat din str. Scarlat Vârnăv.

Secția economatului zilnic dela 7—12 și 16—18 în piața Carol.

Biroul Populației, zilnic dela 7—12 și 16 jum.—19 în str. Mitropolit Șaguna.

Politia Comunală, zilnic dela 7—12 și 16—19 în str. Scarlat Vârnăv.

Abatorul comunal, în zilele de țare dela ora 8—20 în scara Mangaliei.

Serviciul veterinar, zilnic dela ora 7—12 în piața Carol.

Intindeți un strat de nisip în podul caselor, pentru a împiedeca efectul bombelor incendiare.

Inaugurarea coloniei copiilor organizată de Comitetul Municipal de Patronaj

Prin grija ce o poartă consiliul de patronaj familiilor nevoiașe lipsite de mijloace și pentru a pune la adăpost copiii de prăpădul asacurilor avioanelor inamice, a organizat o colonie de vară pentru copii, fete și băieți dela 5 ani—până la 14 ani.

În această colonie au fost adăpostiți copiii funcționarilor împovărați, copiii săraci și orfani de război, copiii muncitorilor și copiii ai căror părinți lucrători nu se pot deplasa din oraș fiind reținuți pentru câștigarea existenței.

În prezent colonia însumează 115 mici pensionari și se bucură de un adăpost sigur, igienă și hrană consistentă.

Inaugurarea coloniei care se află situată într-o comună îndepărtată de orașul nostru, a avut loc zilele trecute într-un cadru de mare solemnitate, în prezența d-nei și d-lui col. Ignătescu, prefectul județului, a d-lor profesori și primari din comunele învecinate și a d-lui dr. Ieremia directorul serviciului cultural al primăriei și secretarul general al comitetului municipal de patronaj.

Preotul comunei a oficiat în

Ministerul Finanțelor
Casa de Credit și Asistență a Pensionarilor Publici
Obligațiile Pensionarilor Publici
evacuați

Pensionarii publici evacuați sunt rugați ca de urgență să comunice prin o carte poștală Casei de Credit și Asistență a Pensionarilor Publici la adresa din București Str. C. A. Roseți Nr. 11 (oul lor domiciliu, Administrația Financiară și Percepția de unde vor încasa pensia precum și noul număr de libret de pensie ce li s'a dat de Administrația Financiară la care au cerut transferarea pensiei.

Se așteaptă atenția să nu se omite a se arăta, pentru o ușoară identificare, ce număr de ordine au ca membru al Casei.

Pensionarii cari nu vor da urmăre acestei obligații până la 10 Iunie 1944, vor fi excluși dela împrumuturi, asistența medicală și alte avantaje, ce le va putea pune la dispoziție Casa.

curtea coloniei în prezența notabilităților comunei și a pensionarilor un serviciu religios după care a rostit o cuvântare ocazională.

După terminarea serviciului religios, d. col. Ignătescu, a dus mulțumiri d-lui primar col. Opreșcu, care a depus toate eforturile pentru reușita acestor frumoase opere de asistență socială și colaboratorilor d-sal precum și persoanelor cari au înțeles rostul acestei colonii.

D. dr. Ieremia, în numele d-lui primar, care nu a putut participa la această inaugurare fiind bolnav, a luat cuvântul, aducând mulțumiri în numele comitetului municipal de patronaj și în numele d-lui primar, d-nei și d-lui prefect pentru prezența d-sal la inaugurare și pentru frumoasele și practicele donații în altă parte și numărul puse la dispoziția coloniei.

În încheiere d. dr. Ieremia mai mulțumit și celorlalte persoane care au făcut de asemenea donații în numerar și altele spunând că în prezent comitetul municipal de patronaj este preocupat de organizarea unei noi colonii care să adăpostească un alt număr de 150 cop

În Anglia se mai poate auzi glasul Domnului

(urmăre din pag. 1-a)

nul în Anglia? Dar apelul bisericii noastre întrucât a fi capabil să înmoaie brutalitatea, nebunia și crimel savârșite, dacă glasul Domnului nu a putut pătrunde în Anglia?

Și asta s'o credem, pentru că biserica anglicană este într-o continuă legătură de prietenie cu Stalin, nu dintr'o pătrundere religioasă ci dintr'o cointeresare în război și omorarea națiunilor mici. Asta nu mi o pot scoate din cap, atâta timp cât în mintea mea va exista și prăpădul de gospodărie și de viață omenești din prăpădăria mea dela 11 Iunie.

Simt sălbătece acțiunile englezului și de ce să mă crez că Dumnezeu va exista în sufletul lui?

Pr. CONST. POPESCU



PAGINA

Administrației Județene și Comunale



Prefectura Județului Constanța
Detășamentul Exploatării Silvice

Ordonanța

Noi, Colonel Alexandru Igătescu, Prefectul județului Constanța, în baza legii pentru activarea producției, regimul prețurilor, reprimarea spețelor ilicite și a sabotajului economic, No. 282, art. 9 publicată în Monitorul Oficial No. 100 din 1 Mai 1943, a dispozițiilor din Decizia Ministerială Nr. 415, art. 13-20 a Comisariatului General al prețurilor, și procesul verbal din 3 Mai 1944, al Comisiei prezintă la art. 13 din susmenționata Decizie, pentru fixarea prețurilor maxime ale lemnelor de foc din pădurile județului Constanța, necesare populației și diferitelor autorități,

ORDONĂM :

Art. 1. — Vânzarea lemnelor de foc, tăiate și fasonate, se va face loco pădure, la următoarele prețuri:
— 17.000 lei vagonul 10.000 kgr. pentru lemnele de cer, țigar, gărnijă și carpen, ceea ce vine la 895 lei m. st.
— 14.500 lei vagonul de 10 m. kgr. pentru lemnle de fag, alte esențe tari și moi, sau 15 lei mst. esență tare și 484 lei mst. esență moale.

Prețurile din prezentul articol sunt socotite neto pentru împărători, în ele fiind cuprinse toate taxele și impozitele de orice fel, care se percep în cazul unor asemenea vânzări.

Art. 2. — Crăciile, buturile și mascurile, se vor vinde la preț fixat de C. A. P. S.

Art. 3. — Pentru lemnele de foc, care se vând în liguri, prețul se va socoti la baza de 20 steri pentru lemnul de stejar și salcâm, 20 steri, pentru lemnul de fag și alte esențe tari și 30 steri pentru lemnul de fag și alte esențe moale, la vagonul de 10.000 kgr. socotit sterul uscat de 1x1x1.

Art. 4. — Pentru transportul lemnelor de foc, se fixează următoarele tarife maxime, cu trăsăturile și autocamioanele, de orice fel, din pădure la gări,

Numirea muncii	Regiunea de:		
	Munte	Deal	Șes
	Limita min.	Limita max.	Limita min. max.
	Lei	Lei	Lei

a) Doborâtul, fasonatul și dublul esențelor tari, sterul	170	280	120	250	110	200
b) Doborâtul, fasonatul și dublul esențelor, dublul sterul	—	—	170	350	150	300
c) Doborâtul, fasonatul și dublul esențelor moi, sterul	150	200	110	200	100	200
d) Doborâtul, fasonatul și dublul esențelor moi, dublul sterul	—	—	150	250	150	250

Art. 6. — Regiunile de munte, deal și șes, se delimitează astfel:

depozite intermediare, sau centre de consum.

Distanțele în km. până la care se vor face transporturile

Distanțele în km.	Sumele în lei ce urmează să fie plătite pentru 10.000 kgr. transportate
4	320
5	390
6	460
7	530
8	600
9	665
10	730
11	795
12	860
13	915
14	970
15	1025
16	1080
17	1135
18	1190
19	1245
20	1300
21	1330
22	1360
23	1390
24	1420
25	1450
26	1480
27	1510
28	1540
29	1570
30	1600

— Pentru fiecare mie de kg. transportată la o distanță mai mare de 30 km. se va adăuga la suma de 1600, câte 30 lei pentru fiecare km. parcurs în plus.

În prețurile de mai sus, este cuprins și costul încărcării și descărcării lemnului de foc.

— Până la 3 km. distanță, transporturile lemnelor de foc, se vor plăti cu 3000 lei pentru vagonul de 10.000 kgr.

— Prețurile de mai sus, sunt maxime, chiar pentru drumurile cele mai grele.

Art. 5. — Prețul maximal al doborâtului, fasonatului și stivuitului, în pădure al lemnelor de foc, socotit în lei, pentru sterul cu dimensiunile 1x1x1,25 m. la munte 1x1x1,10 la deal și șes, iar dublul sterul 2x1x1,10 m. la deal și șes, se stabilește pe regiuni între următoarele limite:

Regiunea de:		
Munte	Deal	Șes
Limita min.	Limita max.	Limita min. max.
Lei	Lei	Lei

a) Exploatarile de munte începând de la limita inferioară a vegetației amestecului de fag,	170	280	120	250	110	200
b) Doborâtul, fasonatul și dublul esențelor, dublul sterul	—	—	170	350	150	300
c) Doborâtul, fasonatul și dublul esențelor moi, sterul	150	200	110	200	100	200
d) Doborâtul, fasonatul și dublul esențelor moi, dublul sterul	—	—	150	250	150	250

a) Exploatarile de munte începând de la limita inferioară a vegetației amestecului de fag,

Bancnotele de 1000 lei

Se aduce la cunoștință că biletele de 1000 lei de culoare brună, care poartă în cercul alb din mijloc două fărânci cu sapa pe umăr, se mai primesc la preschimbare numai până la 31 August 1944.

Începând de la 1 Septembrie 1944, aceste bilete își pierd puterea de circulație.

În vederea pe această cale primăriile din județ a aduce la cunoștința locuitorilor dispozițiunile de mai sus, afișând publicații prin locurile cele mai vizibile, în care să arate că este interesul fiecăruia de a preschimba biletele menționate.

p. Prefect,

Subprefect MIHAIL IONESCU

Șeful Serviciului ANGHEL N. ILIESCU

cu rășinoase, adică de la cca. 800 m altitudine.

b) Exploatarile de deal încep de la limita inferioară a vegetației gorunului, adică, de la cca. 300 m. altitudine și până la limita inferioară a vegetației amestecului de fag cu rășinoase.

c) Exploatarile de șes se întind de la altitudinile cele mai joase și până la limita inferioară a vegetației gorunului.

Art. 7. — Infracțiunile la prevederile prezentei ordonanțe, se pedepsesc în conformitate cu dispozițiunile legii Nr. 282 publicată în Monitorul Oficial No. 100 din 1 Mai 1943 cu modificările sale ulterioare.

Art. 8. — În conformitate cu dispozițiunile art. 44 din legea No. 282 publicată în Monitorul Oficial No. 100 din 1 Mai 1943 și a Deciziei Ministeriale No. 415 publicată în Monitorul Oficial 113 din 16 Mai 1944 art. 23, se delegă în limita competenței lor teritoriale, șeful Serviciului Silvic Județean și Comandantul Detășamentului Exploatării Silvice Județene, cu constatarea infracțiunilor, la dispozițiunile prezentei ordonanțe.

Art. 9. — Toate pădurile din județul Constanța se clasifică în categoria 1, adică, având condițiuni avantajoase de transport.

Data în Cabinetul nostru astăzi 23 Mai 1943.

Prefectul județului Constanța Colonel AL. IONATESCU

Comandantul Detășamentului Exploatării Silvice al județului Locot. Bărsănescu Iosif

Pregătirea răsadului de varză de toamnă

În toamna anului 1943 s'a simțit oarecum lipsa de varză de toamnă.

Spre a avea din belșug varză pentru sezonul de iarnă, este timpul potrivit ca să se semene pe răzoare sămânța de varză de toamnă pentru a se produce răsădul necesar.

Răzoarele se fac la suprafața pământului pentru a nu pierde prea multă apă prin evaporație, având lățimea de 1,20—1,50 m., lăsându-se poteci printre ele pentru umblat, laie de 30 cm.

Deasemenea, se va căuta să nu se pregătească răzoarele pe locuri prea grase care au coropișnițe și cârțițe întrucât acestea sunt dușmani periculoși pentru toate răsădurile.

După ce s'a săpat și măruiț bine pământul depe răzoare, se bătoarește cu scândura sau dosul lopeții, se udă ușor și apoi prin împrăștiere cu mâna se seamănă sămânța, fie singură, fie amestecată cu nisip sau cenușe.

Dacă sămânța de varză este de bună calitate se poate semăna pe răzoare 250-300 grame sămânța pentru a obține răsăd de varză necesar pentru un hectar.

După semănat, se acoperă cu un strat de bălegar bine putrezit (mranijă) în grosime de 1 cm., se bătoarește ușor din nou și se stropește cu apă cu ajutorul stropitoareii.

Pentru a avea un răsăd bun, trebuie ca răzoarele să se ude ori de câte ori este nevoie — de regulă dimineața și seara — și să se plivească de burueni.

Răsădul este bun de plantat afara, atunci când firul de răsăd învârtit pe degetul arătător al mâinii nu se rupe, iar dacă se rupe este semn că nu este bun de plantat, fiind prea fraged.

Cele mai bune locuri pentru cultura verzii de toamnă sunt cele nisipo-argiloase bine îngrășate și bine lucrute.

Varza de toamnă se mai poate cultiva după spanac, mazăre, orz și ceapă de

arpagic, cari trebuiesc arate și grăpate după ridicarea recoltelor.

Ministerul Agriculturii și Domeniilor

Școala de Agricultură din com. Basarabi Jud. Constanța

Publicație de licitație

No. 1037 din 8 Iunie 1944

Se aduce la cunoștința celor interesați că la Școala de Agricultură din comuna Basarabi (Murfatlar) județul Constanța se va ține în ziua de 28 Iunie 1944 ora 10 dimineața în cancelaria școlii, licitație publică prin strigări pentru vânzarea unei garnituri de treerat, veche, compusă din:

1) Una batoză de 12 HP. marce „Flöther”.

2) Un vapor (1 locomobilă) de 12 HP: marca „Lanz”.

Prețul din oficiul garniturii este de lei 400.000 (patru sute mii).

Licitatia se va ține în conformitate cu Legea Contabilității publice din 1929 și cu modificările aduse prin legea Nr. 697 publicată în M. O. Nr. 175 din 24 Iulie 1941 precum și în conformitate cu Regulamentul O. C. L.

Oferanții trebuie să fie cetățeni români de origine ariană și să îndeplinească condițiunile legale. Oferte parțiale nu se admit. Vor prezenta dovada achitării impozitului statistic. Garanția de 5 la sută se va depune separat și în numerar, înainte de începerea strigărilor.

Adjudecatăruil poate ridica garnitura numai după plata costului și după sosirea aprobării dela Direcția licitațiilor.

Orice taxe de timbru și impozite ocazionale cu această vânzare vor fi suportate de către adjudecatar.

Garnitura de treerat se poate vedea la școală în orice zi, când se pot da și lămuriri.

Director, I. Lascu

Secretar-Contabil,

C. Olteanu

De vânzare două BATOZE de TREERAT

în bună stare; una marca LANZ și a doua o marcă ungurească zisă ROBEL. Amatorii se vor adresa la Gheorghe Gorban, Palazu Mare, moșia Zossima.

Nu socotiți pe cei încarti-ruiți la voi ca mosafiri nepoftiți. Ei și-au lăsat ce au mai de preț din cauza războiului ca să-și apere viața. Oricând puteți fi în situația lor.

