

Ionel Constantin MITEA*

**UNELE CONSIDERAȚII CU PRIVIRE LA
„SOCIETATEA RUSĂ DE NAVIGAȚIUNE CU
VAPOARE PE MAREA NEAGRĂ ȘI DUNĂRE”**

***Some consideration about
the “Company of Russian Steamers for
Navigation in the Black Sea and on the Danube”***

Abstract: *At the end of the 19th century the complex geopolitical region of Eastern Europe witnessed an increase in relevance with Russia’s interest to identify new ways of making its presence permanent at the mouths of the Danube. This intention also contributed to the establishment of the Company of Russian Steamers for Navigation in the Black Sea and on the Danube which competed with similar Austrian or foreign companies. In addition to the economic benefits achieved from its shipping activities, the Russian company had access to detailed information on various fields (political, economic etc.) and on the socio-professional environment of the Romanian ports. The activity of the company was expanded and covered almost all Romanian ports on the Danube, and its agents actively promoted Russian interests beyond the field of trade and shipping.*

Keywords: *shipping, economic influence, Romanian Danube, foreign shipping companies, geopolitical area.*

* * *

Mulți dintre istoricii și oamenii politici români din secolele ale XIX-lea și al XX-lea au considerat că întreaga istorie a românilor se află în strânsă legătură cu Dunărea. Au asemănat-o cu un leagăn al formării popoarelor, culturilor și civilizațiilor constituite pe teritoriu străbătut de aceasta. În esență, Dunărea a constituit, dincolo de o facilă sursă de hrană, o cale de transport și comunicație între Levant și Europa Centrală. Alături de români, și poate mai mult decât aceștia, popoarele din jur au exploatat cea mai rapidă, sigură și ieftină cale de comunicații și transport de pasageri

* Ph.D. Candidate, “The Lower Danube” University of Galați, Faculty of History, Philosophy and Theology, Romania; e-mail: miteanl@yahoo.com

Date submitted: 23 March 2016

Revised version submitted: 14 May 2016

Accepted: 01 July 2016

și mărfuri din veacul al XIX-lea¹. Iar interesele geostrategice au deschis un capitol aparte din istorie, întâlnit în istoriografie drept „Problema Dunării”.

La sfârșitul secolului al XIX-lea au continuat să contureze noi forme prin care Rusia și-a definit interesul economic și geopolitic în spațiul românesc. Una dintre acestea s-a definit prin interesul acordat navigației pe Dunăre și Marea Neagră. În anul 1875 austriecii au înființat *Societatea austriacă de vapoare pe Dunăre – D.D.S.G*². La doar un an distanță, autoritățile țariste au demarat o măsură similară prin constituirea *Companiei de Navigație „Prinț Gagarin”*. Ulterior, în anii care au urmat, compania rusă comportă mai multe reorganizări și redenumiri, pentru ca în anul 1889 să se transforme într-un proiect de anvergură sub forma *Societății ruse de navigațiune cu vapoare pe Marea Neagră și Dunăre*.

La data de 8 mai 1889, în „Monitorul Oficial al României” a fost publicată înregistrarea *Societății ruse de navigațiune cu vapoare pe Marea Neagră și Dunăre*, având ca scop asigurarea comunicațiilor cu vapoare între portul rusesc Odessa și porturile dunărene. Înregistrarea societății s-a făcut în baza solicitării nr. 3570 adresată Secției comerciale a Tribunalului Ilfov, în registrul firmelor „sociale”, la poziția nr.489. Conform prevederilor legale din acea epocă, societatea se constituia pe o durată nelimitată și urma să fie administrată de un Consiliu de Administrație compus din patru directori, respectiv: Principele Gheorghe Gagarin, A. Russof, A. Grimberg și M. F. Mavrocordat, toți domiciliați în Odessa. Pe lângă acest consiliu a fost creată și o comisie de control alcătuită din A. M. Chamie, L. I. Perlman, A. C. Baliozu, N. P. Sinadino și P. V. Kuchov.

Capitalul inițial al companiei era de 1.200.000 ruble, împărțit în câte 4.800 acțiuni a câte 250 ruble fiecare. Sediul principal al societății a fost fixat în cel mai mare port rusesc de la Marea Neagră (Odessa). Pe teritoriul României a fost stabilită o agenție generală la București, pe str. Clementei nr. 35, precum și agenții în mai multe porturi dunărene: Sulina, Tulcea, Galați, Brăila, Gura Ialomiței, Hârșova, Cernavodă, Oltenița, Giurgiu, Turnu – Măgurele, Corabia, Celeiu, Bechet, Calafat și Turnu-Severin.

Directorul general al societății³ a fost numit D. Constantin Iacovenco, domiciliat în București, str. Clementei nr.35, în baza procurii nr. 356 din 1889 înaintată Ministerului Afacerilor Străine. Dosarul în baza căruia s-a eliberat certificatul de atestare al societății a fost înregistrat cu numărul 633⁴. Societatea și-a început activitatea în baza unor reguli bine stabilite. Urma să activeze 8 luni pe an și să asigure săptămânal trei variante de rute, două de pasageri și una de mărfuri, pe rutele:

1. Odessa – Ismail – Chilia – Reni – Ismail – Sulina – Odessa;

¹ Cârțină & Seftiuc 1972; Bărbățan 2009: 187-189.

² Pe larg în Bărbățan 2009: 187-202.

³ În documentele de constituirea funcția purta numele de „procurator”.

⁴ A.D.R. M.A.E. Rusia: nenumărat; vezi anexa 1.

2. Odessa – Sulina – Tulcea – Galați – Brăila – Hârșova – Cernavodă – Silistra – Oltenița – Turtucaia – Giurgiu – Rusciuc – Șistova și retur;
3. Reni – Galați – Brăila – Hârșova – Cernavodă – Silistra – Oltenița – Turtucaia – Giurgiu – Rusciuc – Zimnicea – Turnu Măgurele – Nicopole – Corabia – Bechet – Rahova – Lom Palanca – Vidin – Calafat – Radujevat – Turnu Severin – Cladova și retur, cu șleपुरi pentru transport de mărfuri⁵.

Pe cele două rute de pasageri se institua obligativitatea de a menține două vapoare cu viteza mijlocie de 7 noduri și cu o capacitate de încărcare de 25.000 pud. Iar pe cele de transport mărfuri trebuiau să se mențină trei vase cu capacitate de încărcare de cel puțin 15.000 pud și a zece vase de transport produse petroliere cu o capacitate de transport similară.

Guvernul rus se obliga să subvenționeze societatea astfel:

- a. Pentru linia Odessa – Șistovo, pe o perioadă de 12 ani, 1 rublă și 95 copeici pentru o milă, fără a se depăși 5.332 ruble;
- b. Pentru linia Odessa – Ismail, pe o perioadă de 10 ani, 1 rublă pentru fiecare milă, fără a se depăși 7.938 ruble;
- c. Pentru toate celelalte curse, un maxim de 112.951 ruble anual;
- d. Subvențiile urmau să fie plătite anual de la casieria statului de la Odessa.

Societatea se obliga să transporte gratuit bursierii statului rus, scrisorile și coletele poștale împreună cu personalul de poștă necesar. Totodată, acorda o reducere de 50% militarilor și tuturor transporturilor militare. În caz de război, societatea pune la dispoziția statului vasele sale, guvernul urmând a plăti doar 6 procente pentru întreținere. Compania rusă putea angaja orice categorii de personal dorește (ingineri, mateloți, piloți, mașiniști, medici etc.), exclusiv din rândul cetățenilor ruși, cu avizul prealabil al autorităților militare⁶.

Odată începută în noua formă, activitatea societății ruse de navigație s-a extins și diversificat rapid, context din care a rezultat o bogată corespondență de specialitate a reprezentanților și agenților săi cu autoritățile române de resort, în special Ministerul Afacerilor Străine, în subordinea căruia se afla întreaga navigație. Corespondența cu autoritățile române s-a desfășurat atât pe palierul activităților de natură logistică și organizatorică, dar și în registrul încercărilor de a obține beneficii și facilități.

În perioada 1891-1892 a existat o adevărată „dispută” între reprezentanții societății ruse și anumite instituții ale statului român. Se dorea de către partea română obligarea societății de a-și înregistra la tribunalele din provincie fiecare agenție din porturile dunărene cu statutul

⁵ A.D.R. M.A.E. Rusia: nenumărat; vezi anexa 2.

⁶ A.D.R. M.A.E. Rusia: nenumărat; vezi anexa 3.


de birou comercial, plecând de la complexitatea și natura activităților desfășurate dar și de la statutul agenților societății din porturile românești.

Studiul istoric al elementelor care privesc prezența și activitatea Societății ruse de navigație pe Dunărea românească, ne permite să apreciem că aceasta a constituit una dintre expresiile interesului economic și geopolitic al Imperiul țarist în spațiul românesc, contribuind alături de alte societăți străine de navigație la dezvoltarea zonei și la evidențierea importanței sale strategice. Totodată, putem asimila societatea rusă de navigație cu o entitate ce a exprimat o formă de diplomație economică a Rusiei țariste în spațiul românesc pe care a disputat-o concurențial cu rivalii austrieci (*D.D.S.G.*).

BIBLIOGRAFIE

- Arhivele Diplomatice ale României, fond Ministerul Afacerilor Externe, Volumul Rusia 1882–1913, Problema 68 [A.D.R. M.A.E. Rusia].
- Bărbățan, Gheorghe (2009). Aspecte privind dezvoltarea navigației dunărene în spațiul românesc (1829-1878), *Banatica*, XIX, 2009, 187-202.
- Cârțină, Iulian & Seftiuc, Ilie (1972). *Dunărea în istoria poporului român*. București: Editura științifică.
- Monitorul Oficial al României*, 10 mai 1889.

Anexa 2
 Itinerariul Societății ruse de navigațiune cu
 vapoare pe Marea Neagră și Dunăre din anul 1891

COMPAGNIE DE NAVIGATION A VAPEUR  **sur LA MER NOIRE ET LE DANUBE.**

1891. ITINÉRAIRE 1891.
 (De 19/31 Mai jusqu'au changement).

VOYAGES REGULIERS POUR LE TRANSPORT DE VOYAGEURS ET DE MARCHANDISES ENTRE ODESSA & LES PORTS DU DANUBE.

1) Ligne Odessa—Ismaïl.
(HEBDOMADAIRE).

DÉPART:		ARRIVÉE:		DÉPART:		ARRIVÉE:	
De Odessa	Samedi 2 h. — m. ap-midi	A Salina	Samedi 2 h. — m. ap-midi	De Ismaïl	Mardi 11 h. — m. matin	A Kilia	Mardi 2 h. — m. ap-midi
• Salina	• 3. —. ap-midi	• Ismaïl	• 1. —. ap-midi	• Kilia	• Mercredi 4. —. ap-midi	• Ismaïl	• Mercredi 8. —. soir
• Galatz	• 4. —. ap-midi	• Braïla	• 10. —. soir	• Ismaïl	• Vendredi 8. —. matin	• Salina	• Vendredi 3. —. ap-midi
• Rén	• 11. —. matin	• Ismaïl	• 3. —. ap-midi	• Salina	• 8. —. soir	• Odessa	• Samedi 8. —. matin

OBSERVATIONS. A Odessa les vapeurs desservant cette ligne accostent au débarcadere de la Compagnie dans le port Pratique, du côté droit du môle «Yosian».

2) Ligne Odessa—Sistov.
(HEBDOMADAIRE).

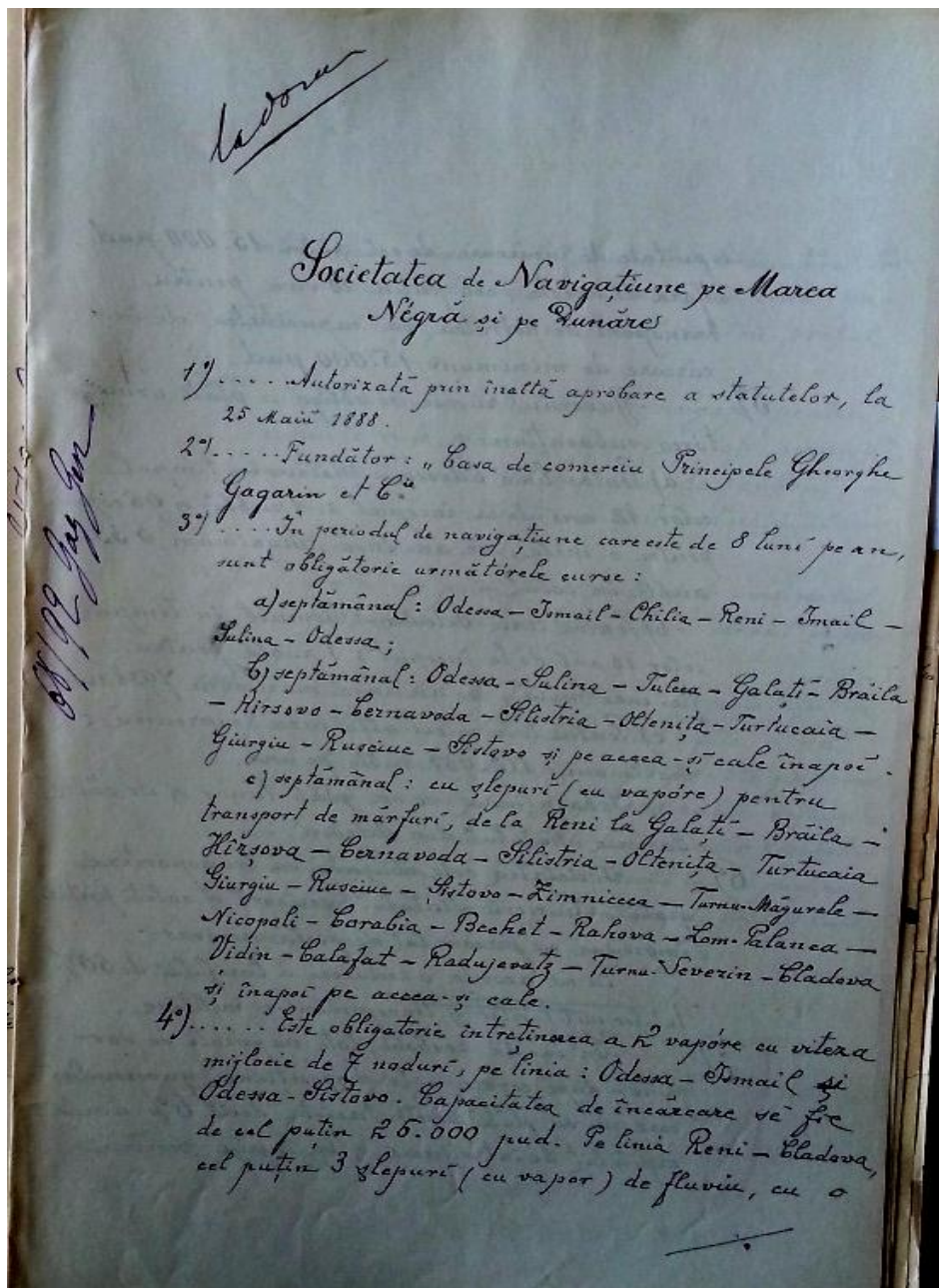
DÉPART:		ARRIVÉE:		DÉPART:		ARRIVÉE:	
De Odessa	Mercredi 12 h. — m. midi	A Salina	Mercredi 10 h. — m. soir	De Sistov	Mardi 8 h. — m. matin	A Roustchuk	Mardi 11 h. — m. matin
• Salina	• 1. —. ap-midi	• Tulcea	• 9. —. matin	• Roustchuk	• 2. —. ap-midi	• Gurguze	• 2. —. ap-midi
• Tulcea	• 12. —. midi	• Galatz	• 5. —. ap-midi	• Gurguze	• 6. —. soir	• Turakal	• 9. —. soir
• Galatz	• Vendredi 8. —. matin	• Braïla	• 9. —. matin	• Turakal	• 10. —. soir	• Oltenita	• 10. —. soir
• Braïla	• 7. —. soir	• Hirsova	• 12. —. ap-midi	• Oltenita	• Mercredi 6. —. matin	• Hirsova	• 8. —. matin
• Hirsova	• 7. —. matin	• Cernavoda	• 10. —. matin	• Cernavoda	• 9. —. soir	• Cernavoda	• 12. —. ap-midi
• Cernavoda	• 5. —. ap-midi	• Silistria	• 10. —. soir	• Silistria	• 4. —. ap-midi	• Hirsova	• 6. —. soir
• Silistria	• 3. —. ap-midi	• Turakal	• 8. —. 45. —	• Braïla	• 7. —. 15. —	• Braïla	• 11. —. 30. —
• Oltenita	• 8. —. 30. —	• Gurguze	• 1. —. 45. —	• Galatz	• 2. —. ap-midi	• Galatz	• 4. —. ap-midi
• Turakal	• 9. —. 45. —	• Roustchuk	• 8. —. 45. —	• Tulcea	• 7. —. matin	• Tulcea	• 4. —. ap-midi
• Gurguze	• 8. —. soir	• Sistov	• 12. —. midi	• Salina	• 1. —. ap-midi	• Odessa	• Samedi 11. —. matin
• Roustchuk	• 8. —. matin						

OBSERVATIONS. A Odessa les vapeurs desservant cette ligne accostent au débarcadere de la Compagnie dans le port de la Quarantaine, au commencement du môle «Platonovsky», du côté gauche.

3) Ligne Rén—Cladova.
(HEBDOMADAIRE).

DÉPART:		ARRIVÉE:		DÉPART:		ARRIVÉE:	
De Rén	Lundi 8 h. matin	A Galatz	Lundi matin	De Cladova	Dimanche soir	A Turnu-Severin	Dimanche soir
• Galatz	• ap-midi	• Braïla	• soir	• Turnu-Severin	• Lundi matin	• Badajevatz	• Lundi ap-midi
• Braïla	• ap-midi	• Hirsova	• ap-midi	• Badajevatz	• ap-midi	• Calafat	• soir
• Hirsova	• soir	• Cernavoda	• matin	• Calafat	• soir	• Vidin	• soir
• Cernavoda	• Mercredi ap-midi	• Silistria	• ap-midi	• Vidin	• ap-midi	• Lom-Palanka	• Mardi matin
• Silistria	• Jeudi matin	• Oltenita	• ap-midi	• Lom-Palanka	• Mardi matin	• Babova	• ap-midi
• Oltenita	• soir	• Turakal	• soir	• Babova	• ap-midi	• Orzaba	• Mercredi matin
• Turakal	• ap-midi	• Gurguze	• ap-midi	• Orzaba	• Mercredi matin	• Turku-Magaretle	• ap-midi
• Gurguze	• Vendredi soir	• Roustchuk	• soir	• Turku-Magaretle	• ap-midi	• Sistov	• ap-midi
• Roustchuk	• Samedi matin	• Sistov	• Samedi ap-midi	• Sistov	• Jeudi matin	• Gurguze	• Jeudi matin
• Turnu-Severin	• ap-midi	• Turnu-Magaretle	• Dimanche ap-midi	• Gurguze	• ap-midi	• Turakal	• ap-midi
• Sistov	• ap-midi	• Nicopol	• ap-midi	• Turakal	• ap-midi	• Silistria	• soir
• Turnu-Magaretle	• ap-midi	• Corabia	• ap-midi	• Silistria	• ap-midi	• Cernavoda	• Vendredi matin
• Nicopol	• ap-midi	• Kuleva	• soir	• Cernavoda	• Vendredi matin	• Hirsova	• soir
• Corabia	• ap-midi	• Lom-Palanka	• Mardi ap-midi	• Hirsova	• ap-midi	• Braïla	• soir
• Kuleva	• Mercredi matin	• Badajevatz	• ap-midi	• Braïla	• ap-midi	• Galatz	• ap-midi
• Lom-Palanka	• Mercredi matin	• Turnu-Severin	• Jeudi matin	• Galatz	• ap-midi	• Odessa	• Samedi matin
• Vidin	• Mercredi ap-midi	• Cladova	• Vendredi matin				
• Babova	• Mercredi ap-midi						
• Lom-Palanka	• Mercredi ap-midi						
• Vidin	• Mercredi ap-midi						
• Babova	• Mercredi ap-midi						
• Lom-Palanka	• Mercredi ap-midi						
• Vidin	• Mercredi ap-midi						
• Babova	• Mercredi ap-midi						
• Lom-Palanka	• Mercredi ap-midi						
• Vidin	• Mercredi ap-midi						
• Babova	• Mercredi ap-midi						
• Lom-Palanka	• Mercredi ap-midi						
• Vidin	• Mercredi ap-midi						
• Babova	• Mercredi ap-midi						
• Lom-Palanka	• Mercredi ap-midi						
• Vidin	• Mercredi ap-midi						
• Babova	• Mercredi ap-midi						
• Lom-Palanka	• Mercredi ap-midi						
• Vidin	• Mercredi ap-midi						
• Babova	• Mercredi ap-midi						
• Lom-Palanka	• Mercredi ap-midi						
• Vidin	• Mercredi ap-midi						
• Babova	• Mercredi ap-midi						
• Lom-Palanka	• Mercredi ap-midi						
• Vidin	• Mercredi ap-midi						
• Babova	• Mercredi ap-midi						
• Lom-Palanka	• Mercredi ap-midi						
• Vidin	• Mercredi ap-midi						
• Babova	• Mercredi ap-midi						
• Lom-Palanka	• Mercredi ap-midi						
• Vidin	• Mercredi ap-midi						
• Babova	• Mercredi ap-midi						
• Lom-Palanka	• Mercredi ap-midi						
• Vidin	• Mercredi ap-midi						
• Babova	• Mercredi ap-midi						
• Lom-Palanka	• Mercredi ap-midi						
• Vidin	• Mercredi ap-midi						
• Babova	• Mercredi ap-midi						
• Lom-Palanka	• Mercredi ap-midi						
• Vidin	• Mercredi ap-midi						
• Babova	• Mercredi ap-midi						
• Lom-Palanka	• Mercredi ap-midi						
• Vidin	• Mercredi ap-midi						
• Babova	• Mercredi ap-midi						
• Lom-Palanka	• Mercredi ap-midi						
• Vidin	• Mercredi ap-midi						
• Babova	• Mercredi ap-midi						
• Lom-Palanka	• Mercredi ap-midi						
• Vidin	• Mercredi ap-midi						
• Babova	• Mercredi ap-midi						
• Lom-Palanka	• Mercredi ap-midi						
• Vidin	• Mercredi ap-midi						
• Babova	• Mercredi ap-midi						
• Lom-Palanka	• Mercredi ap-midi						
• Vidin	• Mercredi ap-midi						
• Babova	• Mercredi ap-midi						
• Lom-Palanka	• Mercredi ap-midi						
• Vidin	• Mercredi ap-midi						
• Babova	• Mercredi ap-midi						
• Lom-Palanka	• Mercredi ap-midi						
• Vidin	• Mercredi ap-midi						
• Babova	• Mercredi ap-midi						
• Lom-Palanka	• Mercredi ap-midi						
• Vidin	• Mercredi ap-midi						
• Babova	• Mercredi ap-midi						
• Lom-Palanka	• Mercredi ap-midi						
• Vidin	• Mercredi ap-midi						
• Babova	• Mercredi ap-midi						
• Lom-Palanka	• Mercredi ap-midi						
• Vidin	• Mercredi ap-midi						
• Babova	• Mercredi ap-midi						
• Lom-Palanka	• Mercredi ap-midi						
• Vidin	• Mercredi ap-midi						
• Babova	• Mercredi ap-midi						
• Lom-Palanka	• Mercredi ap-midi						
• Vidin	• Mercredi ap-midi						
• Babova	• Mercredi ap-midi						
• Lom-Palanka	• Mercredi ap-midi						
• Vidin	• Mercredi ap-midi						
• Babova	• Mercredi ap-midi						
• Lom-Palanka	• Mercredi ap-midi						
• Vidin	• Mercredi ap-midi						
• Babova	• Mercredi ap-midi						
• Lom-Palanka	• Mercredi ap-midi						
• Vidin	• Mercredi ap-midi						
• Babova	• Mercredi ap-midi						
• Lom-Palanka	• Mercredi ap-midi						
• Vidin	• Mercredi ap-midi						
• Babova	• Mercredi ap-midi						
• Lom-Palanka	• Mercredi ap-midi						
• Vidin	• Mercredi ap-midi						
• Babova	• Mercredi ap-midi						
• Lom-Palanka	• Mercredi ap-midi						
• Vidin	• Mercredi ap-midi						
• Babova	• Mercredi ap-midi						
• Lom-Palanka	• Mercredi ap-midi						
• Vidin	• Mercredi ap-midi						
• Babova	• Mercredi ap-midi						
• Lom-Palanka	• Mercredi ap-midi						
• Vidin	• Mercredi ap-midi						
• Babova	• Mercredi ap-midi						
• Lom-Palanka	• Mercredi ap-midi						
• Vidin	• Mercredi ap-midi						
• Babova	• Mercredi ap-midi						
• Lom-Palanka	• Mercredi ap-midi						
• Vidin	• Mercredi ap-midi						
• Babova	• Mercredi ap-midi						
• Lom-Palanka	• Mercredi ap-midi						
• Vidin	• Mercredi ap-midi						
• Babova	• Mercredi ap-midi						
• Lom-Palanka	• Mercredi ap-midi						
• Vidin	• Mercredi ap-midi						
• Babova	• Mercredi ap-midi						
• Lom-Palanka	• Mercredi ap-midi						
• Vidin	• Mercredi ap-midi						
• Babova	• Mercredi ap-midi						
• Lom-Palanka	• Mercredi ap-midi						
• Vidin	• Mercredi ap-midi						
• Babova	• Mercredi ap-midi						
• Lom-Palanka	• Mercredi ap-midi						
• Vidin	• Mercredi ap-midi						
• Babova	• Mercredi ap-midi						
• Lom-Palanka	• Mercredi ap-midi						
• Vidin	• Mercredi ap-midi						
• Babova	• Mercredi ap-midi						
• Lom-Palanka	• Mercredi ap-midi						
• Vidin	• Mercredi ap-midi						
• Babova	• Mercredi ap-midi						
• Lom-Palanka	• Mercredi ap-midi						
• Vidin	• Mercredi ap-midi						
• Babova	• Mercredi ap-midi						
• Lom-Palanka	• Mercredi ap-midi						
• Vidin	• Mercredi ap-midi						
• Babova	• Mercredi ap-midi						
• Lom-Palanka	• Mercredi ap-midi						
• Vidin	• Mercredi ap-midi						
• Babova	• Mercredi ap-midi						
• Lom-Palanka	• Mercredi ap-midi						
• Vidin	• Mercredi ap-midi						
• Babova	• Mercredi ap-midi						
• Lom-Palanka	• Mercredi ap-midi						
• Vidin	• Mercredi ap-midi						
• Babova	• Mercredi ap-midi						
• Lom-Palanka	• Mercredi ap-midi						
• Vidin	• Mercredi ap-midi						
• Babova	• Mercredi ap-midi					</	

Anexa 3
Structura Societății ruse de navigațiune cu vapoare
pe Marea Neagră și Dunăre, conform datele arhivistice românești



capacitate de încărcare de cel puțin 15.000 pud.
 Afară de acesta, cel puțin 10 vase pentru
 transport de petrol, cu capacitatea de în-
 cărcare de minimum 15.000 pud.

5) Guvernul rusesc se obligă a plăti următoarea subvențiune:

a) Pentru linia Odessa - Istovo, în timpul
 celor 12 ani de la început: 1 rublă și 95 copaci
 pentru o milă, pe an însă, maximum 5 milioane
 ruble în total;

b) Pentru linia Odessa - Ismail, în timpul
 celor 10 ani de la început: 1 rublă pentru
 fiecare milă; pe an însă maximum 7.938.000

c) Pentru toate celelalte curse împreună
 maximum: 112.951 ruble pe an.

Subvențiunea se va plăti lunar și de către
 Casieria Statului din Odessa

6) Societatea este obligată să transporte
 gratuit: Curierii Statului, scrisori și colete poștale
 împreună cu personalul de poștă necesar.

Ea va acorda o reducere a tarifului, de 50%
 tuturilor militarilor și transporturilor militare.

7) În caz de război, toate vapoarele se vor
 pune - după cerere - la dispozițiunea guvernului
 care nu va plăti pentru acesta decât 6% din
 capitalul de întreținere și va îngriji pentru

întreținerea vaselor în tot timpul întrebunțării lor.

În caz de război, societatea va ceda guvernului întregul său material pentru prețul ce a costat-o.

- 8^a). . . . Societatea este liberă a angaja pentru serviciile sale, ofițeri, ingineri, piloți, mașiniști, mateloti și medici ai marinei de război; — va cere însă consimțământul autorităților militare respective.
- 9^a). . . . Nu vor putea face parte din personalul ei — fie pentru ori-ce serviciu — decât supușii ruși.
- 10^a). . . . Capitalul de fundatiune al societății se fixează la suma de 2,200.000 ruble și se împarte în 8.800 acțiuni à 250 ruble fiecare. Până la suma de 1,900.000 ruble, acțiunile vor trebui să poarte numele acționarilor respectivi și nu vor putea fi liberate decât la supușii ruși. Acțiunile celelalte (în valoare de 300.000 ruble) vor putea fi eliberate: „au porteur”.
-