

OFICIUL NAȚIONAL DE TURISM „CARPAȚI” ȘI SITUAȚIA DE PE LITORALUL ROMÂNESC AL MĂRII NEGRE, ANALIZATĂ DE UN TURIST AUSTRIAC (1955 - 1964)

*Locotenent-colonel (r.) dr. Petre OPRIȘ**

La 26 iulie 1979, autoritățile comuniste de la București au publicat în presa centrală „Decretul privind unele măsuri pentru raționalizarea consumului de carburanți și gospodărirea economicoasă a parcului de autoturisme”.¹ Conținutul documentului fusese discutat și aprobat în ziua precedentă, în cadrul reuniunii Comitetului Politic Executiv al C.C. al P.C.R. După semnarea sa de către Nicolae Ceaușescu, decretul respectiv a ajuns la sediul publicației oficiale a statului comunist, „Buletinul Oficial al Republicii Socialiste România”, pentru tipărire. În paralel, conținutul său a fost trimis la sediile principalelor ziare cotidiene din țară pentru a fi adus la cunoștința cetățenilor în dimineața zilei de 26 iulie 1979.

Pentru cetățenii români, măsurile prevăzute în decretul respectiv erau dure. Prețul carburanților – ulterior, și al produselor folosite pentru încălzire și pentru prepararea hranei² – a crescut în mod exponențial. Mai mult decât atât, Nicolae Ceaușescu a impus și toți membrii Comitetului Politic Executiv al C.C. al P.C.R. și ai guvernului României au acceptat, aplicarea unei măsuri unice în lumea civilizată și extrem de controversată: „în zilele de sâmbătă și duminică vor funcționa numai jumătate din autoturismele personale, urmând ca într-o săptămână să circule cele cu număr par (de înmatriculare – *nota Petre Opriș*), iar în următoarea săptămână cele cu număr impar”³.

Pentru toți cetățenii străini care se aflau pe teritoriul României, în vacanță sau cu alte scopuri, precum și pentru cetățenii străini care doreau să tranziteze România începând cu data de 1 august 1979, plecând în vacanță sau revenind din concediile petrecute în statele vecine României, decretul respectiv a creat mari probleme financiare și logistice. Dintr-o dată, aceștia

* Cercetător onorific dr., Institutul de Cercetări Socio-Umane „C.S. Nicolăescu-Plopșor”; Locotenent-colonel (în rezervă); petreopris@yahoo.com.

¹ Consiliul de Stat al Republicii Socialiste România, *Decret privind unele măsuri pentru raționalizarea consumului de carburanți și gospodărirea economicoasă a parcului de autoturisme*, în „Scânteia”, anul XLVIII, nr. 11485, joi, 26 iulie 1979, p. 5.

² Consiliul de Stat al Republicii Socialiste România, *Decret privind stabilirea unor măsuri pentru gospodărirea judicioasă și reducerea consumului de energie electrică, energie termică și gaze naturale*, în „Scânteia”, anul XLVIII, nr. 11489, marți, 31 iulie 1979, p. 2.

³ *Ședința Comitetului Politic Executiv al C.C. al P.C.R.*, în „Scânteia”, anul XLVIII, nr. 11485, joi, 26 iulie 1979, p. 1.

s-au văzut obligați să achite cu valută combustibilul pe care îl încărcau în rezervoarele vehiculelor cu care se deplasau pe teritoriul țării (combustibil care avea un preț mult mai mare decât cel știut) sau cu niște bonuri speciale – pe care autoritățile comuniste de la București au dorit să le impună tuturor țărilor aflate în lagărul sovietic imediat după aplicarea în România a decretului menționat.

În același timp, prețurile în valută ale combustibililor auto din România au crescut până la următoarele niveluri, începând cu data de 26 iulie 1979 (când s-a dat publicității decretul respectiv):

- benzină COR 96-98: 0,70 dolari S.U.A./litru (comparativ, cetățenii români trebuiau să achite 7,50 lei);

- benzină COR 88-90: 0,65 dolari S.U.A./litru (respectiv 6,80 lei, pentru cetățenii români);

- benzină COR 75: 0,55 dolari S.U.A./litru;

- motorină auto: 0,55 dolari S.U.A./litru (respectiv 4 lei, pentru cetățenii români).⁴

Ce anume a urmat se cunoaște: o furtună diplomatică apărută din senin și pe care autoritățile de la București nu au mai știut cum să o oprească, precum și o reclamă negativă și foarte dură făcută turismului din România de către Nicolae Ceaușescu, de membrii Comitetului Politic Executiv al C.C. al P.C.R. și de membrii guvernului comunist de la București.

Ambasadorul și istoricul polonez Adam Burakowski a descris pe larg și extrem de elocvent criza turiștilor polonezi și ai celor din alte state comuniste care s-au aflat în România sau la granițele sale în acele zile – din nefericire pentru ei așteptând decizia autorităților de la București de a le permite cumpărarea de combustibil fără aplicarea intempestivă a unui decret extrem de controversat.⁵ Nu insistăm acum asupra acestui aspect și dorim să amintim doar faptul că turiștii polonezi erau primiți în România pe baza buletinelor de identitate eliberate de autoritățile de la Varșovia. Pe ultima pagină a acestora, organele de Miliție Cetățenească („Milicja Obywatelska”) aplicau o ștampilă care permitea cetățenilor polonezi să circule în Uniunea Sovietică și în toate țările comuniste din Europa, fără restricții administrative sau de altă natură.

⁴ Consiliul de Stat al Republicii Socialiste România, *Decret privind unele măsuri pentru raționalizarea consumului de carburanți și gospodărirea economicoasă a parcului de autoturisme*, loc. cit., p. 5.

⁵ Adam Burakowski, *Dictatura lui Nicolae Ceaușescu (1965 - 1989). Geniul Carpaților*, Editura POLIROM, Iași, 2011, pp. 244 - 246.

Deoarece subiectul turiștilor polonezi blocați în România, în vara fierbinte a anului 1979 ne-a atras atenția, am încercat să aflăm cum s-a ajuns la stabilirea unei forme de colaborare în domeniul turismului între statele membre ale Consiliului de Ajutor Economic Reciproc – în cazul expus mai sus, între Oficiul Național de Turism „Carpați” și Biroul de Turism „Orbis” din Polonia. Totodată, ne-am străduit să găsim în arhive o evaluare a serviciilor oferite de Oficiul Național de Turism „Carpați”, făcută de cetățenii străini care au vizitat România la începutul anilor '60. Un prim rezultat al cercetărilor noastre este descoperirea traducerii unei scrisori inedite, adresate autorităților comuniste de la București de către cetățeanul austriac Kurt Bachmayer – după două săptămâni de concediu petrecute împreună cu soția sa în stațiunea Mamaia (6 - 19 septembrie 1964).

Pentru politicienii români din zilele noastre, o asemenea inițiativă poate să pară ridicolă deoarece, în opinia unor lideri entuziaști și extrem de dornici să parvină, istoria României ar trebui să înceapă doar odată cu accederea lor la putere – conform zicerii biblice „Să fie lumină! Și a fost lumină”. Dumnezeirea actualilor idoli politici români de către cei slabi de înger este o greșeală deoarece, în particular, cetățenii sunt obișnuți să îi „blagoslovească” pe idolii de lut mai curând pentru nepriceperea și pentru păcatele săvârșite de aceștia în timpul mandatelor politice, nu pentru intențiile și faptele bune pe care aceștia le promet mereu în campaniile electorale.

Însă românii merg cu valul, fără să știe de unde vin și încotro se îndreaptă, fără o istorie și fără viitor, deoarece clasa politică din România este parazitată de elemente care cred că totul a început ieri – când acestea au pus mâna pe puterea politică. Scandalagii, hoți, agitatori de pseudo-simboluri, aroganți, fără carismă și fără o empatie care poate să îi ajute la mobilizarea cetățenilor care nu i-au votat niciodată, asemenea personaje își pun poalele în cap și se autovictimizează de îndată ce au fost înlăturați de la masa puterii. Ambiții în folosul națiunii din care provin, realizabile într-un orizont de timp previzibil? Mai curând orgolii nejustificate găsim la asemenea caricaturi politice, pe care românii le acceptă cu seninătate de 30 de ani la conducerea țării și în jurul ei.

Revenind la istoria colaborării în domeniul turismului între statele membre ale C.A.E.R., aceasta poate să înceapă cu o decizie adoptată de autoritățile sovietice în luna aprilie 1955. Contextul politic de la Moscova era marcat de înlăturarea din fruntea guvernului a lui Gheorghii Malenkov (februarie 1955). Acesta a fost acuzat de către Nikita Hrușciiov de abuz de putere, de menținerea unui ritm lent al reabilitării deținuților politici (fiind binecunoscute legăturile pe care Malenkov le-a avut cu Lavrenti Beria în

perioada stalinistă) și de o orientare greșită impusă economiei sovietice – prin dezvoltarea producției de bunuri de larg consum și reducerea treptată a investițiilor în industria grea. Mult mai târziu s-a observat faptul că ideea generală a lui Gheorghi Malenkov era corectă, însă imposibil de pus în practică din cauza dogmatismului ideologic al regimului comunist de la Moscova.

În același timp, liderii sovietici încercau să găsească soluții pentru a rezolva problemele politice internaționale care se perpetuau în Germania și Austria. Obiectivele strategice urmărite de autoritățile de la Moscova în anul 1955 erau neutralizarea Austriei prin încheierea unui tratat de pace și blocarea aderării sale și a Republicii Federale Germania la NATO. Nikita Hrușciov se pregătea în același timp să înființeze Organizația Tratatului de la Varșovia (14 mai 1955), acesta fiind un răspuns la demersurile întreprinse de autoritățile de la Bonn, Washington, Londra și Paris pentru includerea R.F.G. în NATO (aderarea la organizația nord-atlantică având loc la 6 mai 1955).

În acel context politic intern și internațional foarte complicat, V.V. Kuznețov (ministru adjunct al Afacerilor Externe), Ivan G. Kabanov (ministru al Comerțului Exterior) și Anastas I. Mikoian (prim vice-prim ministru) au analizat pe rând, în luna aprilie 1955, un document cu 14 idei principale privind acordarea permisiunii pentru circa 1500 de cetățeni sovietici să viziteze doar țările de democrație populară. Acele excursii nu făceau parte din categoria „turismului de masă” existentă în Occident, deoarece politicienii sovietici nu erau pregătiți pentru așa ceva, însă se știa faptul că excursiile trebuiau organizate de întreprinderea „Inturist” și urmau să se desfășoare în cursul anului 1955.

După noi discuții care au avut loc la Moscova, membrii Prezidiului Comitetului Central al P.C.U.S. au aprobat la 14 iulie 1955 simplificarea procedurilor de obținere a permisiunii de călătorie în statele socialiste din Europa a cetățenilor sovietici care doreau să le viziteze și să beneficieze, la cerere, de servicii de tratament balnear în țările respective. Conducerea Ministerului Afacerilor Externe al U.R.S.S. a primit instrucțiuni pentru a începe negocierile cu guvernele tuturor statelor comuniste din Europa, în scopul punerii în practică a hotărârii adoptate la 14 iulie 1955 de membrii Prezidiului Comitetului Central al P.C.U.S.

Documentele sovietice indică, de asemenea, intrarea în vigoare a unui nou statut de organizare și funcționare a întreprinderii „Inturist”. Acesta a fost aprobat de conducerea Ministerului Afacerilor Externe al U.R.S.S. la 8 august 1955.

După zece zile au fost emise la București Hotărârea Consiliului de Miniștri nr. 1781/18 august 1955 (privind înființarea Oficiului Național de Turism „Carpați”⁶) și Hotărârea Consiliului de Miniștri nr. 1784/18 august 1955 (referitoare la numirea lui Sorin Firu în funcția de președinte al consiliului de conducere al Oficiului Național de Turism „Carpați”⁷). Apropierea cronologică a evenimentelor de la Moscova și București nu ne surprinde deoarece membrii Prezidiului Comitetului Central al P.C.U.S. doreau ca cetățenii sovietici (selecționați pe criterii cunoscute doar de autoritățile de la Moscova) să viziteze în scop turistic țările europene din lagărul comunist, iar hotărârea lor era considerată lege la București, în acea perioadă. În actualul stadiu al cercetării se poate presupune faptul că autoritățile de la București știau deja la 18 august 1955 despre implicarea întreprinderii „Inturist” în acele excursii. În România a fost necesară o societate similară pentru stabilirea și menținerea colaborării cu „Inturist” și aceasta s-a numit Oficiul Național de Turism „Carpați” (O.N.T.).

Numele întreprinderii românești nu era nici pe departe o noutate în România. O societate cu același nume (însă fără cuvântul „Carpați”) a apărut la 4 ianuarie 1936 pe lângă Ministerul de Interne, când România era condusă de regele Carol al II-lea. Ulterior, aceasta s-a aflat sub tutela Ministerului Sănătății și a fost considerată inspectorat balneo-climateric. În anul 1940 a urmat transferul la Ministerul Muncii, în cadrul Direcției Educației Poporului și O.N.T. era cunoscut sub denumirea de „Serviciul Turismului”.

Implicarea României în cel de-al doilea război mondial a condus la încetarea activității O.N.T. până la sfârșitul ostilităților de pe continentul european.

Statutul de țară învinsă într-un război și starea de ocupație instituită de Armata Roșie au afectat grav activitatea de turism în România după 9 mai 1945, iar ideile politicianilor comuniști, impuși cu forța la putere de autoritățile de la Moscova, au fost catastrofale. Toate societățile de turism din România au fost desființate în 1948 (inclusiv cea intitulată „Turing-Clubul României”, înființată la 2 aprilie 1926), iar baza lor materială a fost preluată de statul român – care a încredințat-o organizației sindicale intitulate „Confederația Generală a Muncii” (8 martie 1949).

În presa vremii s-au publicat mai multe informații despre situația în care se afla activitatea turistică în România, în luna martie 1948. De

⁶ Arhivele Naționale Istorice Centrale (în continuare: A.N.I.C.), *fond C.C. al P.C.R. – Secția Cancelarie – Hotărâri ale Consiliului de Miniștri*, dosar nr. 914/1955, ff. 1 - 2.

⁷ *Ibidem*, dosar nr. 915/1955, ff. 1 - 6.

exemplu, „după o știre recentă, toate asociațiile particulare de turism au fost desființate, intenționându-se concentrarea lor într-o asociație unică, destinată a colabora strâns cu O.N.T. [...]

Din păcate, numai atât însă nu este suficient. Vor trebui, în primul rând, construite sau cumpărate case de găzduire. Când spunem asta, ne gândim nu numai la cabanele cocoțate în vârf de munte – care își au rolul lor, desigur – ci și la unele vile sau hoteluri decent amenajate care, pe lângă autohtoni, să poată atrage turiști străini, cât mai mulți turiști străini. Din banii lăsați de aceștia, ONT-ul ar putea, abia atunci, porni la realizări de anvergură (subl. n.)”⁸.

La rândul său, ziaristul Gr. Graur a redactat și a publicat în aceeași lună un reportaj în care făcea comparații între stațiunile Karlovy Vary (Cehoslovacia) și Olănești, astfel: „Pe când la Karlovy Vary, în afară de șoselele carosabile, există în jurul stațiunii nu mai puțin de 120 de kilometri de drumuri și cărări bine îngrijite, cu bănci, cu adăposturi și cu cabine pentru necesitățile trupești la fiecare 500-600 metri, la Olănești nu-i nimic din toate acestea.

La Karlovy Vary, fie că te îndrepti spre nord, la vârful Aberg, fie spre sud-est la Stifterwarte, sau spre sud-vest la Veitsberg (ca să întrebuițez numele vechi, necunoscându-le pe cele actuale), toate situate la câțiva kilometri de centrul orașului și la altitudini cu 4-500 metri mai mari, găsești în toate direcțiile câte 3-4 drumuri diferite, bine îngrijite, fiecare prezentându-ți alte priveliști, alte colțuri încântătoare.

La Olănești ai de asemenea dealuri frumoase în jurul stațiunii, dar accesul spre vârfurile lor este impracticabil. Acum 10-15 ani s-au făcut poteci, dar ele au rămas în părăsire. Foarte rar câte un vizitator se aventurează să le viziteze. Drumul de la Olănești la Călimănești, peste munți, este o adevărată încântare. Dar câți vizitatori ai unei stațiuni fac excursiuni în cealaltă, altfel decât cu mașina la Râmnicul Vâlcii și de acolo pe șoseaua națională la Călimănești? Doar câteva duzini pe an, pentru că nu există un drum cum se cade. Însuși drumul de la gara R.-Vâlcea la Olănești, este o șosea hodorogită, care te face să regreti că n-ai rămas acasă”⁹.

Autorul reportajului a explicat faptul că în fiecare localitate balneo-climaterică românească funcționa un oficiu de turism care „în afară de încasarea taxelor în timpul sezonului, el nu face nimic (subl. n.)”¹⁰. Pentru a se obține totuși anumite câștiguri financiare suplimentare pentru statul

⁸ *Turismul*, în „Adevărul”, anul 62, nr. 17.101, miercuri, 3 martie 1948, p. 1.

⁹ Gr. Graur, *Se apropie sezonul turismului de vară. Lucrări importante care trebuie să înceapă de pe acum*, în „Adevărul”, anul 62, nr. 17.103, vineri, 5 martie 1948, p. 1.

¹⁰ *Ibidem*, p. 2.

român în vara anului 1948, Gr. Graur a propus ca oficiile menționate „să îndepărteze bolovanii din drumul vizitatorilor, să ridice gunoaiile de pe maidane, să curețe malurile și chiar albiile râurilor din stațiuni, să facă poteci practicabile la punctele de interes turistic etc. [...] Dincolo, de pildă la Mangalia, să se sece puținele bălți și băltoace pentru a se stârpi malaria și a se evita pe viitor crima (cuvântul nu-i prea tare) de a se chema oameni sănătoși din țară și chiar din străinătate la băi de mare, pentru ca să plece acasă contaminați de malarie (subl.n.)”¹¹.

Precizăm că stațiunile balneo-climaterice existente în România la 18 aprilie 1948 și deținute de către statul român erau următoarele: Băile Herculane, Ocna Sibiului, Slănic Moldova, Moneasa Arad, Eforie Constanța, Bazna, Lacu Sărat, Amara și Slănic Prahova.¹²

În stațiunile menționate au ajuns, anual, sub 5000 de cetățeni prin intermediul Asigurărilor Sociale (în perioada 1945 - 1947). Autoritățile de la București erau conștiente de problemele grave care existau și sperau ca în anul 1948 să crească până la 15.000 numărul de persoane asigurate care ajungeau în stațiunile balneo-climaterice din România.¹³

Într-o situație extrem de dificilă se afla stațiunea Lacu Sărat, care a fost distrusă aproape complet în timpul primei conflagrații mondiale. De aceea, în perioada interbelică, foarte puțini cetățeni au ajuns în această stațiune – în marea lor majoritate fiind brăileni. În primăvara anului 1948, Ministerul Sănătății a preluat întreaga stațiune (pentru doi ani) și a dat-o în custodia prefecturii județului Brăila, pentru ca autoritățile locale să se ocupe de refacerea drumurilor, aleilor, parcurilor, instalațiilor de la băi, precum și de electrificarea localității.¹⁴

Conform documentelor descoperite până în prezent, reînființarea O.N.T. la 18 august 1955 s-a făcut deoarece autoritățile de la Moscova (concret, întreprinderea „Inturist”) aveau nevoie urgent de un partener de negocieri în România. Nu cunoaștem încă cine anume a propus adăugarea cuvântului „Carpați” la numele întreprinderii românești, însă considerăm că suntem pe drumul cel bun și vom putea să descoperim în curând noi

¹¹ *Ibidem*.

¹² *Noile tarife la camere și băi în stațiunile balneo-climaterice proprietatea statului*, în „Adevărul”, anul 62, nr. 17.141, duminică, 18 aprilie 1948, p. 3; *Nouile tarife la camere și băi în stațiunile balneo-climaterice*, în „Adevărul”, anul 62, nr. 17.153, vineri, 7 mai 1948, p. 3.

¹³ *15 mii asigurați vor fi trimiși anul acesta în stațiunile balneo-climaterice*, în „Adevărul”, anul 62, nr. 17.143, miercuri, 21 aprilie 1948, p. 3.

¹⁴ *Glose politice. Lacul-Sărat*, în „Adevărul”, anul 62, nr. 17.159, vineri, 14 mai 1948, p. 1.

informații despre inițiativa sovietică și despre obediența politicianilor de la București față de liderii de la Moscova.

Subliniem toate aceste aspecte deoarece Gheorghe Gheorghiu-Dej a inclus în „Planul de stat al R.P.R. pe anul 1949”, expus la 27 decembrie 1948 în fața membrilor Marii Adunări Naționale, următoarea frază: „În cursul anului 1949 vor fi reorganizate stațiunile balneo-climaterice, pentru a fi folosite pe cât posibil pe toată durata anului în vederea ameliorării îngrijirii oamenilor muncii (subl. n.)”¹⁵.

Șase ani mai târziu, același politician român a inclus în „Raportul de activitate al C.C. al P.M.R. la Congresul al II-lea al partidului”, pe care l-a prezentat la 23 decembrie 1955, o altă frază demagogică: „Astăzi clasa muncitoare beneficiază de concedii plătite, de case de odihnă, asigurări sociale, îngrijire medicală și de un vast sistem de protecție a muncii. În 1951 - 1955 2.000.000 de persoane – 1.500.000 de adulți și o jumătate de milion de copii – au fost trimiși, prin sindicate („Confederația Generală a Muncii”, care s-a transformat în Consiliul Central al Sindicatelor – nota P. Oprîș), la odihnă și cură în stațiunile balneo-climaterice, cheltuindu-se în acest scop 900.000.000 de lei. Pentru pensii s-au acordat în această perioadă peste 3,6 miliarde de lei; pentru ajutorul familial de stat – 374.000.000; în total, pentru asigurările sociale, s-au cheltuit aproape 6,5 miliarde de lei (subl. n.)”¹⁶.

După cum se poate observa, discuțiile din luna august 1955 dintre reprezentanții întreprinderii „Inturist” și cei ai Oficiului Național de Turism „Carpați” au fost omise complet de politicianul comunist român la Congresul al II-lea al P.M.R., deși avea cunoștință despre acestea și semnase două hotărâri în acest sens la 18 august 1955. De asemenea, Gheorghe Gheorghiu-Dej nu a îndrăznit să amintească despre desființarea la 11 iunie 1948 a tuturor societăților de turism din România și înființarea în locul acestora a Asociației „Turismul Popular”. Scopurile ideologico-propagandistice ale acelei asociații, constituită după modelul colectivist sovietic, erau de „a pune turismul în serviciul poporului”¹⁷ și de a oferi „o armă în mâinile poporului”¹⁸. Oficiul Național de Turism a continuat să

¹⁵ Gh. Gheorghiu-Dej, *Articole și cuvântări*, Editura Partidului Muncitoresc Român, 1951, p. 205; idem, *Articole și cuvântări*, Ediția a II-a, Editura Partidului Muncitoresc Român, 1951, p. 244.

¹⁶ Idem, *Articole și cuvântări, decembrie 1955 – iulie 1959*, Editura Politică, București, 1959, p. 64.

¹⁷ *Turismul Popular*, în „Turismul Popular”, nr. 1, iunie 1948, p. 3.

¹⁸ Radu Gheorghiuță, *Înființarea Asociației de Turism «Turismul Popular»*, în „Turismul Popular”, nr. 3, iulie 1948, p. 16.

funcționeze până la 8 martie 1949, când toate atribuțiunile și bunurile sale au fost preluate de către organizația sindicală „Confederația Generală a Muncii”, iar oficiul a fost desființat.¹⁹

Atitudinea lui Gheorghe Gheorghiu-Dej poate să fie înțeleasă (nu și acceptată) dacă ținem cont de faptul că militarii Armatei Roșii continuau să fie prezenți în număr foarte mare pe teritoriul României, iar rolul lor și al tancurilor cu care se deplasau zilnic nu era unul turistic – de admirare a frumuseților naturale ale țării pe care au invadat-o și au ocupat-o în anul 1944. În altă ordine de idei, chiar Gheorghe Gheorghiu-Dej a colaborat permanent cu autoritățile sovietice, împreună cu alți politicieni români, pentru a impune și a menține ideologia marxist-leninistă la București – cu toate consecințele dezastruoase pentru națiunea din care făcea parte și pe care o conducea.

Deși în presa vremii, apărută sub controlul autorităților comuniste de la București, nu s-a menționat nimic despre cele două hotărâri semnate la 18 august 1955 de Gheorghe Gheorghiu-Dej, referitoare la înființarea Oficiului Național de Turism „Carpați”, în următoarea zi a fost publicat în ziarul „Scânteia” un comunicat al agenției sovietice de presă TASS, care a avut următorul conținut:

„MOSCOVA 18 (Agerpres). – TASS

Într-o convorbire cu un corespondent al revistei „Timpuri Noi”, V. Ankudinov, președintele conducerii societății „Inturist”, a vorbit despre măsurile adoptate în ultimul timp în vederea extinderii legăturilor de afaceri cu firmele și organizațiile turistice din alte țări. Ca urmare a încheierii de contracte cu firme și organizații străine, a arătat V. Ankudinov, Uniunea Sovietică va fi vizitată până la sfârșitul sezonului anului 1955 (noiembrie) de câteva mii de turiști din Statele Unite, Franța, Anglia, Suedia, Polonia, Republica Democrată Germană și Republica Federală Germană, Norvegia, Finlanda, Belgia și din alte țări. Totodată, societatea „Inturist” duce tratative cu birourile de voiaj din străinătate în vederea extinderii schimbului de turiști în anul 1956.

În încheierea convorbirii, V. Ankudinov a declarat: Slăbirea încordării internaționale după conferința de la Geneva (18 - 23 iulie 1955 – nota P. Oprîș) a creat condiții favorabile pentru vizitarea U.R.S.S. de către

¹⁹ Decret nr. 88 din 8 martie 1949 pentru trecerea atribuțiunilor Oficiului Național de Turism (O.N.T.) asupra Confederației Generale a Muncii, în „Buletinul Oficial”, nr. 5, 8 martie 1949, <http://www.monitoruljuridic.ro/act/decret-nr-88-din-8-martie-1949-pentru-trecerea-atributiunilor-oficiului-national-de-turism-o-n-t-a-supra-confederatiei-generale-a-muncii-emitent-marea-adunare-21165.html> (accesat la 17.04.2021).

turiști străini. Aceasta este una din formele extinderii legăturilor culturale și de afaceri între Răsărit și Apus”²⁰.

Tot la 19 august 1955, Alexei Alexeevici Epișev a sosit cu un avion sovietic pe aeroportul Băneasa, în calitate de nou ambasador extraordinar și plenipotențiar al Uniunii Sovietice în Republica Populară Română.²¹ În ziua următoare, acesta a prezentat scrisorile de acreditare președintelui Prezidiului Marii Adunări Naționale a R.P. Române, dr. Petru Groza.²²

În paralel, autoritățile comuniste de la București au anunțat, printre altele, faptul că „Vineri seara (19 august 1955 – nota P. Opriș) a sosit în Capitală un grup de 5 turiști suedezi care ne vor vizita țara. Oaspeții au fost întâmpinați de reprezentanți ai Institutului român pentru relații culturale cu străinătatea (subl. n.)”. Totodată, „turiștii din Anglia care vizitează țara noastră au fost sâmbătă dimineața (20 august 1955 – nota P. Opriș) oaspeții colectivștilor din Hărman (o localitate situată în prezent în județul Brașov – nota P. Opriș). Tot în cursul dimineții, oaspeții au vizitat S.M.T. Hărman (stațiunea de mașini agricole și tractoare – nota P. Opriș). După-amiază, grupul de turiști a vizitat Poiana Stalin (actuala stațiune Poiana Brașov – nota P. Opriș)”²³.

Acestea au fost două dintre rezultatele obținute în august 1955, în domeniul turismului internațional, de autoritățile de la București. Ele se mândreau cu faptul că au primit un grup de englezi și cinci suedezi care au avut curajul să viziteze România – deși cunoșteau că era un stat ocupat de trupele sovietice, condus de politicieni comuniști români sprijiniți de Armata Roșie.

La 18 august 1955, Oficiului Național de Turism „Carpați” a fost înființat și subordonat Ministerului Comerțului Exterior, exact așa cum era întreprinderea „Inturist” în Uniunea Sovietică. Patru ani mai târziu, O.N.T. „Carpați” a devenit o instituție economică lucrativă, cu o largă autonomie. În plus, pe lângă sarcinile pe care le avea pentru organizarea și coordonarea activităților turistice ale României cu state și cu organizații din străinătate, oficiul respectiv a preluat și atribuțiunile de organizare a activității turistice pe plan intern (februarie 1959).

²⁰ *Cu privire la extinderea schimbului de turiști între U.R.S.S. și țările străine*, în „Scînteia”, anul XXIV, nr. 3366, vineri, 19 august 1955, p. 4.

²¹ *Sosirea noului ambasador extraordinar și plenipotențiar al Uniunii Sovietice în R.P.R.*, în „Scînteia”, anul XXIV, nr. 3367, sâmbătă, 20 august 1955, p. 1.

²² *Ambasadorul extraordinar și plenipotențiar al Uniunii Republicilor Sovietice Socialiste în Republica Populară Română a prezentat scrisorile de acreditare*, în „Scînteia”, anul XXIV, nr. 3368, duminică, 21 august 1955, p. 1.

²³ *Informații*, în „Scînteia”, anul XXIV, nr. 3368, duminică, 21 august 1955, p. 3.

Informații despre debutul cooperării dintre întreprinderea „Inturist” și Oficiul Național de Turism „Carpați” pot fi găsite tot în presa din acea perioadă. Mai întâi, însă, era nevoie de anunțarea existenței oficiului. Acel eveniment a avut loc la 7 septembrie 1955, prin publicarea pe prima pagină a ziarului „Scînteia” (central) a unui articol nesemnat și intitulat „Înființarea Oficiului național de turism «Carpați»”.²⁴

O săptămână mai târziu, agenția română de presă „Agerpres” a dat publicității un comunicat în care preciza că O.N.T. organiza excursii în Uniunea Sovietică. Acestea urmau să se desfășoare în lunile septembrie și octombrie 1955, timp de 10 zile (din care patru erau alocate călătoriei cu trenul), „în cadrul unui *schimb de turiști români și sovietici, pe baza convenției încheiate cu Întreprinderea de turism „Inturist” - Moscova* (subl. n.)”²⁵.

În prima zi de vizitare a Moscovei se efectua un tur general al orașului cu autocarul. Pentru Expoziția agricolă unională erau fixate două zile. Palatul Universității Lomonosov și stațiile de metrou puteau să fie văzute în cea de-a patra zi a excursiei. Palatul Kremlin și mausoleul Lenin-Stalin erau vizitate în penultima zi, iar Galerile Tretiakov și marile magazine din oraș în ultima zi a excursiei. Pentru toate aceste servicii, pentru cazare, întreținere, masă la hoteluri și pentru călătoria cu trenul, un cetățean român trebuia să achite 2600 de lei, iar viza pentru călătorie era obținută de O.N.T. pe baza buletinului de identitate al excursionistului.²⁶

La rândul lor, cetățenii sovietici care soseau în România, în aceeași perioadă, aveau în program vizitarea capitalei țării și a împrejurimilor sale, a orașului Brașov (Stalin, la acea dată) și a câtorva stațiuni situate pe Valea Prahovei.²⁷

Deplasarea turiștilor români până la Moscova și înapoi s-a realizat cu vagoane de dormit și în același mod au ajuns la București cetățenii sovietici. Înscrierile pentru prima excursie organizată de O.N.T., care trebuia să înceapă pe 25 septembrie 1955, se puteau efectua chiar de la data publicării comunicatului agenției „Agerpres” (14 septembrie 1955).²⁸ Deoarece nu au existat, probabil, cereri suficiente, aceasta a fost anulată.

²⁴ *Înființarea Oficiului național de turism „Carpați”, în „Scînteia”, anul XXIV, nr. 3381, miercuri, 7 septembrie 1955, p. 1.*

²⁵ *Oficiul național de turism „Carpați” își începe activitatea, în „Scînteia”, anul XXIV, nr. 3387, miercuri, 14 septembrie 1955, p. 1.*

²⁶ *Programul viitoarelor excursii la Moscova, în „Scînteia”, anul XXIV, nr. 3400, joi, 29 septembrie 1955, p. 1.*

²⁷ *Oficiul național de turism „Carpați” își începe activitatea, loc. cit.*

²⁸ *Ibidem.*

Ulterior, autoritățile române au publicat în scop propagandistic, tot pe prima pagină a ziarului „Scînteia”, un scurt articol privind plecarea la Moscova a primilor 27 de turiști români, însoțit de o fotografie (Gara de Nord, 27 septembrie 1955, ora 09.40). Printre excursioniști erau inginerul reșițean Nicolae Agachi, „Dan Ionescu – cercetător științific la un institut al Academiei R.P.R., V. Sandovici – medic, Alexandru Stan – electrician din Rm. Vlcea, Istrate Ionescu – strungar, Nicolae Drăgan – inginer agronom”²⁹.

Primul grup de turiști sovietici, alcătuit din 43 de persoane care locuiau la Moscova, a sosit în Gara de Nord din București în seara de 15 octombrie 1955. Știrea agenției „Agerpres” a fost publicată a doua zi în ziarul „Scînteia”, tot pe prima pagină. Printre excursioniști s-au aflat „Alexandr Sevțov, arhitect, Galina Jarova, muncitoare într-o uzină de automobile, Konstantin Tarasov, aspirant în științe geografice, Zina Daskovskaia și Alexandra Gherasimionka, cercetătoare științifice, medici, funcționari, ziariști etc.”³⁰.

La sfârșitul anului 1955, autoritățile de la București au constatat că România a fost vizitată de mai puțin de 200 de turiști străini în acel an.³¹ Situația respectivă s-a îmbunătățit vizibil în următorul an, când au ajuns în țară aproximativ 5000 de excursioniști, proveniți din 13 state (mai ales din cele comuniste).³²

Rezultatele financiare pozitive în turismul internațional românesc nu au întârziat să apară. La 21 august 1957, Marcel Popescu l-a informat pe premierul Chivu Stoica despre faptul că O.N.T. „a reușit să contracteze suplimentar – peste sarcinile sale de plan – un important număr de turiști, majorând în acest fel intrările de devize și în același timp, îmbunătățind cursul de revenire planificat”³³. Excedentul comercial în devize, pe care O.N.T. trebuia să îl obțină în 1957 (873.830 de ruble), a fost îndeplinit la 15 august 1957 și ministrul Comerțului preconiza atingerea nivelului de 2,7

²⁹ *Drum bun spre Moscova!*, în „Scînteia”, anul XXIV, nr. 3399, miercuri, 28 septembrie 1955, p. 1.

³⁰ *A sosit primul grup de turiști sovietici*, anul XXIV, nr. 3414, sâmbătă, 15 octombrie 1955, p. 1.

³¹ Emil Valeriu, *Turism: recreație, cunoaștere, prietenie*, în *Almanah Turistic 1961*, O.N.T. „Carpați”, București, 1961, pp. 20 - 21.

³² Carmen D. Petrescu, *România și fluxul turistic internațional*, în „Terra”, III (3)/1971, p. 10.

³³ A.N.I.C., *fond Președinția Consiliului de Miniștri – Consiliul de Miniștri 1956 - 1966*, dosarnr. 202/1957, f. 14.

milioane de ruble la sfârșitul aceluși an (cu intrări totale de devize de aproape 4 milioane de ruble).³⁴

În cazul operațiunilor necomerciale ale O.N.T. „Carpați”, intrările de devize în același an urmau să fie „de ordinul a Rb. 1.400.000 – față de prevederile inițiale de Rb. 877.500”³⁵.

Marcel Popescu a precizat în nota sa din 21 august 1957: „În total deci se vor realiza peste cifrele inițial planificate intrări de devize de ordinul a mii rbl. 5.400”³⁶.

Având aceste rezultate financiare pozitive și cunoscând estimările de creștere a activităților pe care O.N.T. „Carpați” urma să le organizeze în anul 1958, ministrul Comerțului a solicitat aprobarea lui Chivu Stoica pentru completarea parcului auto al societății cu „10 autocare Chausson, cu piesele și accesoriile de schimb aferente”³⁷ (600.000 ruble), precum și achiziționarea din străinătate de utilaj special pentru deservirea turiștilor străini care soseau în România în următorii ani (200.000 ruble) și a unor utilaje pentru întreținerea mijloacelor auto pe care O.N.T. „Carpați” le punea la dispoziția turiștilor străini (100.000 ruble).³⁸

Prim-ministrul Chivu Stoica a fost de acord, la 30 august 1957, cu propunerile făcute de ministrul Marcel Popescu privind efectuarea tuturor importurilor necesare pentru O.N.T. „Carpați” – care valorau aproximativ 900.000 de ruble.³⁹ Suma respectivă a provenit din cota de 50% extrasă din excedentul valutar obținut de întreprinderea respectivă în anul 1957.⁴⁰

Astfel, O.N.T. „Carpați” a primit din Franța 10 autocare „Chausson APH 522 Luxe”. Acestea au fost utilizate intensiv, până la mijlocul anilor '60, pentru a transporta pe turiștii străini care vizitau România – în paralel cu autocarele „Ikarus 55” (fabricate în Ungaria). De asemenea, cele 10 autocare „Chausson APH 522 Luxe” au fost folosite pentru transportul cetățenilor români pe diferite rute interne.

Liderii comuniști români puteau să afle că autobuze similare erau folosite în Franța, Spania și Polonia. De exemplu, versiunea „APV 521” a fost livrată autorităților locale de la Varșovia în anul 1954, mai multe loturi de „APV 522” au ajuns în capitala Poloniei în perioada 1956 - 1959, iar la 31 decembrie 1960 exista deja o flotă semnificativă de autobuze

³⁴ *Ibidem*, ff. 13-14.

³⁵ *Ibidem*, f. 13.

³⁶ *Ibidem*, f. 14.

³⁷ *Ibidem*, f. 15.

³⁸ *Ibidem*, f. 13.

³⁹ *Ibidem*, ff. 13; 15 - 16.

⁴⁰ *Ibidem*, f. 16.

„Chausson”: 165 de exemplare „APV 521” și 192 de bucăți „APV 522”. Autobuzele „Chausson” de la Varșovia au fost scoase din uz în 1969, iar cele de la Paris în anul 1976.

Ulterior, colaborarea specialiștilor români cu compania „Chausson” a permis modernizarea secției de montare a caroseriilor de autocamioane de la uzina „Steagul Roșu” din Brașov. Aceasta a fost echipată cu mașini electrice de sudat, dispozitive rapide de asamblare și aparatură electrică. În același sens, în anul 1959 a fost dată în folosință secția de sculărie, unde s-au realizat dispozitivele de verificare și sculele necesare fabricării autocamioanelor SR-131, SR-132, SR-113 și SR-114, iar operațiunile de vopsire au început să fie realizate cu ajutorul unei instalații importate din Italia. Obiectivul final era de a obține la Brașov o producție anuală de 30.000 de autovehicule.

Revenind la investițiile românești în domeniul turismului, acestea nu au putut salva impresia defavorabilă creată turiștilor străini de slaba pregătire profesională a personalului românesc de serviciu cu care intrau în contact și de dotările tehnice insuficiente de pe litoralul românesc al Mării Negre. În anul 1964 existau probleme în privința petrecerii timpului liber, găsirea unor locuri de agrement și de distracții și achiziționarea de către turiștii străini a unor bunuri românești mai scumpe și cu specific național. În traducerea scrisorii pe care o publicăm în continuare sunt expuse și explicate pe larg neajunsurile constatate de turistul austriac Kurt Bachmayer, după un concediu pe care l-a petrecut împreună cu soția sa în stațiunea Mamaia (6 - 19 septembrie 1964).

O traducere a documentului respectiv a fost citită și subliniată cu creioane colorate (roșu și verde) de către Gheorghe Gheorghiu-Dej, apoi a ajuns la Alexandru Drăghici. Acesta a trimis o copie a acelei traduceri lui Gheorghe Rădulescu – care a pus următoarea rezoluție, la 7 iulie 1965: „*Se restituie. Am dat sarcină M[inisterului] T[urismului] și ONT – să studieze în vederea aplicării acelor sugestii care ne pot fi folositoare pt. dezvoltarea turismului*”⁴¹.

ANEXĂ

Traducerea scrisorii trimise autorităților române de cetățeanul austriac Kurt Bachmayer, după un concediu pe care l-a petrecut împreună cu soția sa în stațiunea Mamaia (6 - 19 septembrie 1964).

Kurt Bachmayer
Salzburg

⁴¹ *Ibidem*, dosar nr. 154/1965, f. 19.

Münchner Bdstr. 2

[Consemnare manu:] *A fost prezentată Tov. Vicepreședinte al Consiliului de Miniștri Alexandru Drăghici, care a ordonat să fie trimisă și Tov. Vicepreședinte Gogu Rădulescu.*

ss. [Locotenent-colonel] *Eugen Luchian*

Către

Ministerul pentru Interne (*sic!*)

secția: MAMAIA

București

Multstimați Domni!

Datorită propagandei deosebit de puternice m-am hotărât ca anul acesta să aleg MAMAIA ca loc de odihnă. Aș vrea să accentuez că cunosc deja bine toate locurile de odihnă din Europa de sud.

Deoarece vreau să socotesc țara Dvs., cu toată ruptura de 20 ani, la cercul de cultură europeană, îmi iau osteneala să fac o critică din unghiul de vedere al turistului pentru a vă arăta ce ar trebui să fie făcut, conform cerințelor noastre, pentru ca Mamaia să devină coaptă ca punct turistic consacrat.

Am fost acolo între 6 - 19.9 și trebuie să vă spun că 80% din turiști au apreciat că „niciodată nu vom reveni la Mamaia”.

Înainte de toate ar trebui ca echipajul avioanelor și mai ales stewardesele să cunoască cel puțin ceva limba germană și să se ocupe în timpul zborului de pasageri. Servirea gustării fără un cuvânt este foarte puțin. Informați-vă asupra servirii la AUA („Austrian Airlines AG” – *nota P. Opreș*).

Atunci când la sosire există personal de deservire, ar fi un act de politețe *dacă conducerea hotelului cel puțin ar saluta oaspeții*. Omul devine cu totul impersonal atunci când este condus ca o turmă în hotel și de acolo într-o hală asemănătoare cu halele din fabrici, denumit sala de mese, unde sunt îndopați bogat și peste măsură. *Niciodată nu scapi de impresia că ești numai un număr, un obiect.*

Numai personalul de la recepție (Flora) și de la sala de mese s-au străduit, cu amabilitatea lor, să ușureze sejurul nostru.

Chiar dacă cheltuielile, în accepțiunea noastră, nu sunt absolut mari, trebuie să aveți în vedere că turistul din Vest *are la el suplimentar circa 3000 șilingi pe care ar vrea să-i cheltuiască individual*. Aici aveți posibilitatea să încasați cele mai multe devize. *Practic, nu există nici o posibilitate în Mamaia să cheltuiști banii*. Excursiile în Crimeea și la

Istanbul sunt calificate de către turiști foarte negativ. Prețul și întâmplările nu sunt în corelație.

Lipsește complet posibilitatea să te distrezi în Mamaia. Amenajați în *hoteluri cafenele cu aparate de făcut cafea care nu sunt stricate cu săptămânile*. Este totuși o absurditate că pentru o cafea bună trebuie să aștept 30 de minute și între timp soția mea trebuie să se lupte pentru un scaun. Să vă îngrijiți ca turiștilor să le pună la dispoziție, în mod regulat, ziarele patriei lor. De asemenea, dorim să citim revistele noastre ilustrate. Amenajați deasupra intrărilor la hoteluri sau pe acoperișurile sălilor de mese săli de lectură și săli de jocuri.

Îngrijiți-vă îndeosebi ca toți românii care vin în contact direct cu turiștii (personal de serviciu și de vânzare) să învețe ceva limba noastră (studenții).

Construiți câteva localuri (pentru circa 200 de persoane) după stilul țării Dvs. cu un personal amabil și drăguț, cu vin și mici gustări, grătar etc., muzică distractivă ușoară, muzică populară.

Nu este bine ca anunțurile să fie făcute numai [în] românește, de exemplu la „Miorița”, care este ocupat într-un procent de 90% de nemți. *Am stat acolo 4 ore și nu m-a întrebat nici un ospătar dacă doresc o a doua sticlă de vin. Personalul nu este deloc interesat să vândă mai mult.* Am fost într-un local drăguț împreună cu o familie și a trebuit să așteptăm peste 30 de minute până [când] un ospătar s-a pus în mișcare ca să ne întrebe ce dorim. De ce nu sunt listele de vinuri etc. concepute în 3 limbi?

Construiți pentru turiști magazine la care ajungi ușor, în care să se găsească amintiri de călătorie drăguțe și într-un sortiment suficient. Am vrut să-mi cumpăr o haină de piele cu căptușeală de blană. Am alergat prin toată Constanța și la întrebarea mea la hotel mi s-a explicat că aceasta se găsește numai iarna. Prin aceasta ați pierdut o mică încasare în valută. După cum sunt informat, anul acesta au vizitat Mamaia 100.000 de oameni. Socotiți, dacă fiecare turist din Vest ar fi cheltuit suplimentar cel puțin 100 - 150 dolari. *Întrebați la Banca Dvs. Națională ce sumă ridicolă a fost cheltuită de turiștii vestici.*

Puneți săptămânal în fiecare cameră în limba germană o listă cu manifestări organizate. Târziu și prin drumuri ocolite, am aflat că teatrul din Constanța este de prim rang. Puneți indicatoare în limba germană la Mamaia și Constanța.

Organizați diverse reuniuni serale cu resurse din țară. Turistul vrea să cunoască sufletul poporului român. Intensificați în locul excursiilor la Istanbul, excursii la București. Cât posibil cu legături rapide.

Să aveți mai multă grijă de exemplu ca magazinele pentru fructe să expună produsele mai apetisant.

Ceea ce a fost neplăcut pentru toți turiștii a fost că *tot personalul de serviciu din magazine este neordonat și neprietenos, omul are impresia că sunt nemulțumiți atunci când cineva vrea să cumpere ceva*. În urma urmelor, noi suntem la Dvs oaspeți și vrem să fim tratați ca atare.

Veniți cu câțiva experți în Austria de Vest, Salzburg, Tirol etc. și vizitați baza materială pentru turismul internațional.

Gândiți-vă că fiecare din turiști vrea să cumpere vreun obiect pentru el sau pentru prieteni și trebuie să aibă un aspect plăcut. *De ce nu amenajați la Mamaia un magazin pentru export unde (contra devize) se poate cumpăra liniștit*. Credeți că în 20 de minute înainte de decolare turistul are destul interes să cumpere ceva frumos în clădirea aeroportului?

De ce nu există în Mamaia lapte și produse lactate? Produsele Dvs. de cofetărie sunt de primă calitate, de ce nu există *pentru acestea cofetării apetisante?*

De ce nu se găsesc *chioșcuri pentru vânzarea timbrelor?* Știți că aici sunt foarte mulți oameni care colecționează timbre și există un mare interes pentru acestea.

Construiți un teren de golf în miniatură, acest joc este foarte mult practicat la noi. *De ce nu există nici o barcă cu motor pentru schiul pe apă?* Atât la Mamaia, cât și la Constanța nu se poate *repara o saltea pneumatică*.

Soția mea a avut un deranjament intestinal, hotelul nu a avut nici măcar o pernă electrică pentru pacienții bolnavi.

Micșorați liniștit prânzul și cina cu felul 1. Din această cauză mâncarea este mai mult ca bogată.

Instalațiile frizeriei de dame și metodele de lucru sunt de nedescris. În timpul concediului, fiecare doamnă vrea să meargă de 2 ori la coafor. *Interesați-vă de instalația și ritmul de muncă*.

Am impresia că afluxul de turiști din Vest v-a crescut peste cap. Noi nu suntem oameni așa de săraci ca cei din statele din Est.

Noi putem practic să luăm cu noi din țara noastră în străinătate orice fel de bani pentru concediul nostru. *Depinde numai de Dvs. să faceți sejurul nostru în țara Dvs. atât de comod cât [este] posibil și să creați posibilități să cheltuim bani*. Am explicat părerile noastre unor activiști de partid. Ei nu pot să înțeleagă că noi vrem să cheltuim bani.

Îmi permit să vă comunic încă o observație. *Calitatea publicului care vine din Vest este sub mediu*. Pentru un public într-adevăr bun trebuie să schimbați foarte mult baza materială. Trebuie să vă schimbați spiritual, în sensul că turistul din Vest este individualist și ca atare vrea să-și petreacă

concediul. *Nu ne ajunge numai viața de pe plajă, trebuie să se poată să se dezvolte și o viață de societate.* Doamnele doresc să-și prezinte rochiile de seară și să-și petreacă zilele de concediu cu partenerul lor omenește. Vreți să înțelegeți că noi am muncit încordat un an întreg și a trebuit să punem toate puterile noastre în munca noastră. Avem prea puțin timp pentru căsnicia noastră. *Concediul este, ca împreună cu soțiile noastre, complet dezlegați de obligațiile cotidiene, să ne strângem puteri noi.*

Dacă înțelegeți dorințele noastre și le puteți îndeplini conform nivelului nostru economic și social, vă pot asigura că Mamaia poate fi oferit[ă] Occidentului.

Vă propun să trimiteți în Austria pe unii din decoratorii și specialiștii evoluți, ca aceștia să se familiarizeze mai bine cu dorințele publicului de turiști. Chiar aici, în Salzburg avem o experiență de 50 de ani. Vedeți Dvs. singuri ce facem noi pentru oaspeții noștri.

Gândiți-vă că noi în Austria într-un an încasăm din *turismul internațional 1,5 miliarde schillingi în devize* și deficitul nostru la import este echilibrat cu aceasta. Cu cât puteți să vă conformați cu dorințele oaspeților și cu cât mai repede le recuperați, cu atât mai mulți turiști mulțumiți veți avea.

Folosiți posibilitatea ca turiștii noștri care nu mai vor să plece în Italia să vină la Dvs. Cu cât puteți să oferiți mai mult, va fi numai în avantajul Dvs. *Ar fi desigur ideal o autostradă, după concepțiile noastre, Budapesta-București-Mamaia.* Prin aceasta, practic țara Dvs. ar putea să fie inundată cu mașini.

Nu luați în nume de rău rândurile mele și sper că ați primit unele idei prețioase pentru planificarea Dvs.

Doresc să revin din nou la Mamaia peste 2-3 ani și să fiu surprins de schimbările intervenite.

28 X 1964

Cu stimă,

• Arhivele Naționale Istorice Centrale, *fond Președinția Consiliului de Miniștri – Consiliul de Miniștri 1956 - 1966*, dosar nr. 154/1965, ff. 14 - 18.

**„CARPATHIANS” NATIONAL TOURISM OFFICE AND THE
SITUATION ON THE ROMANIAN BLACK SEA SEASIDE,
ANALYZED BY AN AUSTRIAN TOURIST (1955 - 1964)**

-abstract-

Key words: Austria, the Black Sea, Gheorghe Gheorghiu-Dej, Romania, seaside, tourism.

Romanian investments in tourism could not save the unfavorable impression created on foreign tourists by the poor professional training of the Romanian service personnel with whom they came into contact and by the insufficient technical endowments on the Romanian Black Sea seaside. In 1964 there were problems regarding leisure, finding places for entertainment and the purchase by foreign tourists of more expensive and national Romanian goods.