

IMAGINEA SERVICIULUI MARITIM ROMÂN ÎN PRESA VREMII

Constantin CHERAMIDOGLU*

Ca orice nouă instituție economică sau socială, Serviciul Maritim Român a avut de la început susținătorii, dar și criticii săi. Presa vremii a tratat subiectul în funcție de simpatiile sale politice, sau de conjuncturile de moment, dar nota generală o reprezenta însă susținerea acestei activități atât de necesară vieții economice a României, dar și cu un impact moral deosebit pentru o națiune tânără, ce dorea să se afirme în lume, pe cât mai multe planuri. Fiecare eveniment ce privea lansarea unui vas nou, sau achiziționarea altora din exterior, accidentele în care navele românești erau implicate, era dezbătut în ziarele centrale, cu dese atacuri la personalitățile politice ale vremii, acuzate de rea-voință sau incapacitate. Așa de exemplu, în ziarul „Adevărul” din toamna anului 1895 putem citi următoarele: „O gazetă din capitală anunță mereu că vapoarele *Medeea* și *Meteorul*, pentru care regia a cheltuit sume enorme, sunt deja într-o stare atât de detestabilă, încât nu mai pot circula și se află la șantierul din Turnu Severin. Ce este mai mult, aceeași gazetă pretinde că vapoarele citate nici nu mai pot fi reparate și în consecință d. Gr. N. Manu va fi dat în judecată. Aceste infame calomnii cad față cu următoarele fapte: vaporul *Medeea* s-a întors la Galați sâmbătă seara, încărcat cu mărfuri din Constantinopol, iar duminică a încărcat cinci sute de saci de faină și apoi în aceeași seară a plecat la Brăila încărcând alte câteva sute de saci de faină și alte mărfuri. Azi dimineată *Medeea* a plecat iar la Constantinopol. În ce privește vaporul *Meteorul*, el circulă deja pe Dunăre și mâine pleacă la Constanța, apoi la Constantinopol. Căpitanul acestui vapor, d. Möller a declarat că *Meteorul* este unul din cele mai elegante și mai rezistente vapoare de pasageri din câte a văzut de 25 de ani, de când e marinar”¹.

Iată un alt exemplu, cazul legat de inaugurarea vasului „București”, de la 7 septembrie 1897, eveniment desfășurat în portul Brăila. Despre vaporul cu o capacitate de 3700 tone, ce urma să lege portul Brăila de portul olandez Rotterdam, ziarul ne informează că avea un echipaj compus din „47 de mateloți, între care sunt și câțiva români, foști în serviciul flotilei noastre. *Bucureștii* este comandat de căpitanul german Porrath, având ca al doilea căpitan pe d. Căplescu”. După ce a descris pe larg evenimentul, ziaristul adăuga la final nota ce politiza acțiunea respectivă: „Guvernul în cap cu d.

* Asociația Arhiviștilor și Prietenilor Arhivelor „Ovidius” Constanța.

¹ „Adevărul”, an VIII, nr. 2345 din 18 octombrie 1895, p. 3.

Dim. A. Sturdza a luat parte la solemnitate și cu toții au vorbit despre marile foloase economice pe care este destinat a le aduce țării serviciul nostru maritim. Și când ne gândim ce aprigă campanie au dus domnii colectivști contra <<amiralului tutungiu>> cum numeau ei pe d. Gr. Manu, înființatorul marinei noastre comerciale!”².

Începuturile Serviciului Maritim Român nu au fost lipsite de greutate și accidente navale, pe care presa vremii le-a exploatat în lupta politică împotriva guvernărilor și vom exemplifica mai jos cu un fragment din articolul „Patriotism nautic” apărut în ziarul „Adevărul” sub semnătura C.M. (C-tin Mille), în martie 1898: „Pe lângă Universități naționale, mai avem și marina națională, cu vase englezești și italiene, care au fost botezate cu numele naționale, care sunt conduse de marinari naționali, dar care au dezavantajul ca în loc să meargă prin mijlocul mării, sunt conduse așa de național, că dau de stânci sau de bancuri de nisip. Mai zilele trecute, vaporul nostru *Meteor* și-a dat sfârșitul pe stâncile coastelor bulgare și, alaltăieri, *Principesa Maria* a binevoit să se împotmolească într-un banc de nisip, fapt care i-a întârziat sosirea la Constanța numai cu douăzeci și patru de ore și care a alarmat pe toată lumea. Drept consolare, direcția serviciului maritim ne-a vestit că *Principesa Maria* a ieșit singură din bucluc, fără ajutorul nimănui! Adică nu trece prin capul acelora care au înființat o marină națională, că Românul, deși este născut poet, nu este născut și marinar și că până vom avea un personal conștiincios și destoinic întru conducerea vaselor noastre, ar fi bine să facem cum au făcut părinții noștri când au adus dascăli străini, medici, ingineri și arhitecți din străinătate? Patriotismul ăsta nautic, pe lângă că ne face de răs, apoi păgubește țara, căci el ne costă un milion, pe care l-am pierdut deja cu *Meteorul*”³.

În vara anului 1898 vaporul „Regele Carol I” intrase în serviciu, iar presa urmărea cu atenție felul în care acesta funcționa. Din ziarul „Adevărul” aflăm astfel că „Vaporul *Carol I* s-a întors ieri la Constanța, din a patra cursă pe care a făcut-o deja între Constanța și Constantinopol. Mai mulți pasageri, care au călătorit cu acest vapor, ne-au spus că vaporul merge admirabil de bine, dar că serviciul intern lasă mult de dorit, plus că în administrația vaporului domnește o mare dezordine”⁴.

În toamna anului 1907, motivat de campania dusă de unele ziare împotriva S.M.R.-ului, ziarul „Adevărul” l-a contactat pe directorul serviciului, Ioan Coandă, solicitându-i să-și exprime punctul de vedere în privința situației reale a acestui serviciu. Din interviul prezentat de ziar

² „Epoca”, seria II, an III, nr. 555 din 10 septembrie 1897, p. 3.

³ „Adevărul”, an XI, nr. 3121 din 21 martie 1898, p. 1.

⁴ „Adevărul”, an XI, nr. 3236 din 20 iulie 1898, p. 3.

reținem câteva idei. În primul rând, campania din ziarul „Epoca” era explicată prin faptul că directorului acelui ziar i s-a refuzat anterior un bilet de liberă călătorie pe vapoarele companiei. Directorul făcea apoi o prezentare a situației de la acea dată, ce credem că merită citată în continuare: „în anii din urmă Serviciul maritim a căpătat o importanță deosebită mai cu seamă după prelungirea liniei orientale până în Alexandria. Dezvoltarea lui a atras atenția opiniei publice, care de câțva timp se interesează de această instituție. Însă o parte a presei din țară, fiind rău informată, neavând de unde să aibă datele exacte asupra acestui serviciu i-a făcut critici nedrepte. Au circulat zvonuri, în general fantastice asupra deficitelor date de către administrația S.M.R. Dacă această administrație produce deficite, prea puțini cunosc la cât se urcă ele și împrejurările care le justifică. Ceea ce se știe de către public e că serviciul posedă o flotă de 5 vase poștale și 5 cargoboturi. Dar ceea ce nu se cunoaște decât de foarte puține persoane, este rostul acestei flote, rolul economic ce ea e chemată să joace și modul cum și-a îndeplinit menirea ei”.

Urma apoi un istoric al problemei: „în anul 1895 direcțiunea generală a regiei monopolurilor statului, care administra serviciul de navigație fluvială, a fost însărcinată prin decretul regal din 28 aprilie, să organizeze și serviciul de navigație maritimă, puindu-se la dispoziție un credit de 2 și jumătate milioane pentru acoperirea primelor cheltuieli de exploatare, pentru construirea clădirilor și instalațiilor de agenție și magazii de mărfuri, precum și pentru cumpărarea primelor vapoare de mare, *Meteor* și *Medeea*. Prin legea din 3 mai 1896, s-a creat pe lângă direcțiunea generală a C.F.R. o direcțiune specială a serviciului maritim, care trecuse cu material și personal de sub administrația regiei sub aceia a C.F.R., încă din noiembrie 1895. Prin aceeași lege s-a deschis un nou credit de 10 milioane lei pentru continuarea cheltuielilor de exploatare și construcții de noi vapoare. Apoi, prin legea din 10 ianuarie 1906, pusă în aplicare la 1 aprilie st.v. 1906, Direcțiunea Serviciului maritim s-a detașat de sub administrația C.F.R., punându-se sub dependența directă a ministerului lucrărilor publice și funcționând, din punctul de vedere al administrației, după prescripțiile regulamentului de administrație și exploatare decretat la 31 martie 1906. În afară de creditele în număr total de 12 și jumătate milioane lei, Serviciul maritim a mai primit încă un credit de un milion și jumătate lei, promulgat prin legea din 14 ianuarie 1906, pentru construcții de noi vapoare. La aceste credite se mai adaugă și un împrumut de 2 milioane contractat la casa de depuneri, în virtutea legii din 12 martie 1906, tot pentru construcții de vapoare. Acest din urmă împrumut cu dobândă de 5 la sută se va amortiza în timp de 10 ani, până la 1916, prin anuități plătite din bugetul de cheltuieli al serviciului. În primul an de exploatare separată de C.F.R. serviciul a primit o subvenție de 500 000 lei de la ministerul lucrărilor

publice. Pe lângă aceste credite, împrumut și subvențiune, se votase în anul 1898 încă un credit de 4 milioane lei pentru construcți de vapoare; din el s-au cheltuit numai 64.526 lei, iar restul creditului s-a anulat pe timpul crizei din 1900”.

Directorul S.M.R. explica mai departe cum se ajunsese la problema deficitelor înregistrate, atât de comentate în epocă: „Detaliile exploatărei din anul 1895 se pot lua de la direcțiunea generală a regiei monopolurilor. Primele curse regulate între Brăila și Constantinopol au fost inaugurate cu vaporul *Medeea* la 26 august st.n. 1895, iar primele curse regulate între Constanța și Constantinopol, cu vaporul *Meteor* la 26 septembrie st.n. 1895. Apoi liniile de navigație s-au dezvoltat treptat în cursul anilor următori, creditul de 3 și jumătate milioane lei a suportat în parte deficitul produs de exploatarea din 1895. Deficitul de lei 1.224.236 produs în anul 1896 a fost acoperit din același credit, precum și din creditul următor de 10 milioane. Din deficitul de 1.475.879 lei, produs în anul 1897, o parte și anume 1.103.941 lei, a fost acoperit din creditul de 10 milioane. Restul de 371.938 lei a fost suportat de primul buget al serviciului maritim, care s-a pus în aplicare la 1 iulie st.n. 1897. În definitiv totalul celor două credite din 1895 și 1897 de 12 și jumătate milioane lei se descompune, după întrebuințarea lui, astfel: costul vapoarelor *Medeea*, *Meteor*, *Vütorul*, *Sulina*, *Principesa Maria*, *Regele Carol I* și al celor 5 cargoboturi, care e de 9.210.412 lei. Deficitele de la 1 ianuarie 1896 de lei 2.348.177. Restul de 941.411 lei reprezintă în bloc deficitul din 1895 sub administrația regiei, cheltuieli suplimentare făcute pentru reparații radicale la vapoarele *Meteor* și *Medeea*, pentru cumpărări și reparații de mici vase de servitute, precum baloane, elevatorul Evelyn, etc. De la 1 iulie 1897 înainte, diversele deficite ale anilor următori au fost suportate de buget”. Iar concluzia exprimată ziaristului, era: „Socotelile exercițiului 1906 - 1907 încă nu sunt încheiate, dar probabil că deficitul nu va suferi mult, în plus sau în minus, de suma de 500 mii lei. Deci, după cum vezi, departe sunt aceste sume de sumele fantastice relevate de unele ziare”⁵.

Când în primăvara anului 1902, urmare a călătoriei întreprinse de directorul Coandă, presa a început să vorbească despre o extindere a liniei orientale până la Alexandria, în vederea unor schimburi comerciale intense cu Egiptul, ziarul „Adevărul” publica un interviu cu „un om priceput, un mare armator”, căruia nu i se dezvăluia însă identitatea, „pentru a vedea – scria ziarul – foloasele ce am putea trage dintr-o asemenea tentativă și dacă nu cumva ne aruncăm într-o întreprindere greșită”. Răspunsurile armatorului sunt cel puțin rezervate, atunci când nu sunt cu totul opuse acestei inițiative.

⁵ „Adevărul”, an XIX, nr. 5630 din 29 octombrie 1907, p. 3.

Iată ideile sale: „chiar dacă am admite că serviciul maritim român ar voi să facă o asemenea încercare, abia să înființeze un serviciu direct spre Egipt și chiar dacă am admite că vasele românești nu s-ar întoarce goale și și-ar putea asigura încărcarea acolo – *deși aceasta nu o pot avea sigură vasele străine* – rămâne totuși o întrebare: pentru ce să *cumpere* statul român vase luxoase și cu mare iuțeață pentru a sigura un serviciu problematic de mărfuri, care nu va putea lupta nici cu micile vase cu pânze turcești sau grecești, după cum nu va putea lupta, cu toată reducerea prețurilor ce ar face, cu cele cinci companii de navigațiune ale căror vase numai se opresc la Constanța? Ar fi o încercare prea mare față cu mijloacele statului român”. În privința achiziționării de vase noi, el mai spunea: „nu trebuie să uitați că statul român nu poate ieși din această alternativă, serviciul de călători singur nu rentează, serviciul de mărfuri singur iar nu face cheltuielile; dacă se fac două vapoare mari pentru călători și mărfuri, ele vor trebui să fie extrem de luxoase ca să atragă pe călători și nu vor mai putea primi orice fel de mărfuri. În acest caz scopul propus nu mai poate fi atins”. Întrebat de graba cu care se dorea înființarea acestei linii, răspunsul personajul misterios dar „competent” a fost tranșant și în stilul clasic al politici dâmbovițene: „Trebuie să fie cineva care are de vânzare vase vechi și vrea să ni le arunce în spinare. De altfel aceasta s-a petrecut și acum trei ani, când o companie străină, propunea guvernului român două vase luxoase și cu mare iuțeață, pentru a se scăpa de ele”. Adăuga apoi și concluzia sa: „Cea mai bună soluție ar fi să se acorde concesiunea unei companii străine, căreia să se dea o subvenție anuală și ale carei vase să navigheze sub pavilion român”⁶.

Legat de propaganda din presă împotriva administrației de la S.M.R., amintim și un fragment din lucrarea „București - Cairo, note de călătorie”, tipărită în anul 1907 de dr. C.I. Istrati: „prin crearea serviciului nostru maritim, putem zice, că am lărgit mult fruntariile țării noastre, iar prin modul cum acest serviciu se îndeplinește și prin faptul că vasele noastre se prezintă admirabil de bine, țara noastră câștiga mult, numele României se aude în toate porturile. Astfel am constatat cu plăcere impresiunea bună ce au făcut românii în toate porturile ce am atins și începerea difuziunii a o mulțime de cuvinte românești la toți aceia ce vin în contact cu vasele noastre de comerț”. În privința personalului de pe vasul „Împăratul Traian” cu care a călătorit, Istrati scria: „tot personalul, de la fochist, mecanic, chelner și bucătar și până la conductorii, afară de un șef intendent, care e elvețian, plătit cu 300 lei lunar, toți sunt români. E curios a observa că pe când acum 6 - 7 ani nu se găsea un bucătar român, astăzi nu sunt locuri pe vapoare pentru câți români se

⁶ „Adevărul”, an XV, nr. 4539 din 19 martie 1902, p. 1.

prezintă”. Urma apoi aprecierea comandantului, maiorul Periețeanu, care reușise să impună „o astfel de disciplină, o astfel de bună rânduială, atâta liniște, cuviință și bun rost”. Adăuga însă o notă despre adversarii serviciului nostru maritim: „pe când revedeam aceste note, spre a fi date publicității, am luat cunoștință de campania pătimașă, care se duce tocmai într-un ziar ca <<Epoca>>, pe care ne deprinsesem a-l vedea mai precaut și chiar cu inimă în chestiunile naționale”. Tot acolo, mai notează: „Sunt oarecare transformări de făcut pe <<România>> și poate pe <<Principesa Maria>>, asta nu va să zică însă că acest serviciu este deplorabil și un motiv de a se scrie cu atâta ură și răutate într-o chestiune care este atât de scumpă sentimentelor noastre naționale și indispensabilă mișcării noastre economice”⁷.

Cunoscutul gazetar și om politic Ion Rusu Abrudeanu tratează același subiect delicat al profitabilității Serviciului Maritim Român, într-un articol publicat în anul 1910, în paginile aceluiași cotidian bucureștean. Este o analiză lucidă și merită să o prezentăm și cititorilor de astăzi, ea relevând atât situația concretă a flotei noastre maritime, interesul prezent în societatea românească a vremii pentru această activitate, dar, lucru mai rar, oferind și soluții pentru redresarea acelei companii. Iată cum vedea autorul citat situația detaliată a SMR, „în cele trei manifestări ale sale”: „*Linia orientală* are în serviciul ei 5 vase elegante, moderne și rapide pentru transportul de călători și mărfuri între Constanța-Constantinopol-Smirna și Constanța-Constantinopol-Pireu-Alexandria (Egipt). Foarte puțin cunoscută la înființarea ei, aducea deficite însemnate. Străinilor nu le venea a crede că țara românească poate avea vapoare proprii și chiar dacă admiteau această minune economică din partea noastră, nu-și puteau închipui să fie ceva de seamă și în consecință preferau alte linii mai lungi, mai puțin convenabile, dar... mai cunoscute. Încetul cu încetul însă linia noastră și-a făcut singură reclama și numărul pasagerilor a început să crească pe fiecare an aproape cu îndoitul anului precedent. Un pasager care călătorea cu un vas de al nostru, nu mai pleca cu un alt vapor străin. Același lucru se întâmplă și astăzi, grație vitezei bastimentelor noastre, confortului și curățeniei exemplare, înlesnită de combustivitatea păcurei atât de invidiată de celelalte societăți de navigație⁸. Pe de altă parte bogăția mesei face pe călători să uite costul biletului, iar priceperea și educația comandanților, toți ofițeri cu studii temeinice din marina militară, provoacă o adevărată atracție pentru vasele românești, numite de orientali *Beaz pamporia*, adică vapoarele albe sau vapoarele

⁷ Dr. C.I. Istrati, *București – Cairo, Note de călătorie*, Editura Librăriei Leon Alcalay, București, 1907, pp. 9, 29, 30.

⁸ Vezi în acest sens, Constantin Cherașidoglu, *Istoricul introducerii combustibilului lichid la vasele maritime române*, în „Studii și Comunicări: CRIFST, vol. VII/2014, pp. 59 - 69.

lebadă. Nu e de mirare deci dacă linia noastră orientală, mai ales când Turcia liberă a stârmit o și mai mare afluență de pasageri, iar legătura cu Pireul a atras majoritatea turiștilor americani și englezi, merge de minune dând loc și la încasări frumoase. N-ar fi oare o crimă sau cel puțin o mare greșeală economică și națională ca tocmai acum să ne cedăm pasul altora?”

Arătând apoi că toate societățile de navigație, cu excepția celor ce posedau transatlantice primeau subvenții de la stat, autorul articolului afirmă: „este straniu și o eronată concepție economică ca pe când toate statele găsesc natural să facă sacrificii pentru societățile lor *particulare* de navigație, numai noi să nu adoptăm acest sistem consacrat de o lume întreagă, mai ales când vapoarele – deci capitalul – sunt *proprietatea statului*, și să găsim mai natural ca vasele să fie ale unei societăți, care numai românească n-ar fi, căreia apoi să-i acordăm subvenții mai mari decât deficitul actual. Nu, zău, poate fi oare admisibilă o asemenea concepție de înjosire economică?”

Trecând apoi la Linia occidentală, I. Rusu Abrudeanu scrie că aceasta „este deservită de 5 vapoare sau cargoboturi, care transportă câte 3500 tone marfă – cereale de la noi, cărbuni și mărfuri generale din occident – și stabilesc legătura între occident și noi. Vapoarele acestea au fost construite tocmai în momentul când în construcțiile navale se făcea un pas înainte. Bune pe atunci, fiecare din ele aducea un câștig real S.M.R., care acoperea în parte deficitul liniei orientale. Organizația era perfect chibzuită: ceea ce pierdea în linia de pasageri se putea acoperi cu profitul cargoboturilor de pe linia occidentală. Cu timpul însă vasele s-au demodat, armatorii străini au început să construiască vase de 7 și 8 mii de tone, care au avantajul că la o mărire de tonaj de 50-60 la sută, cheltuielile de consumație, personal, etc. se ridică numai cu cel mult 10 la sută. De aici reducerea costului transportului, a navlului, fără ca vasele mari să piardă. Cele mici însă, cum sunt ale noastre, silite a transporta cu același preț, sunt fatalmente în pagubă. Un exemplu: pentru o tonă de grâu se plătea de la Brăila la Rotterdam 11 și jumătate lei. Un vas deci de 3500 tone încasa 40.250 lei, din care scăzând cheltuielile de aproape 30.000 lei rămânea un câștig de 10.250 lei. La două vase de câte 3500 tone, scăzând cheltuielile de 60.000 lei din cei 80.500 lei încasați, rămânea un beneficiu net de 20.500 lei. Odată însă cu apariția vaselor de mare tonaj, navlul a scăzut la 7 lei. Făcând o comparație, vom avea: două vase a 3500 tone, deci 7000 tone vor da încasări 49.000 lei, iar la cheltuieli 60.000 lei, cu un deficit deci de 11.000 lei, pe când cel de 8000 tone va încasa 56.000 lei și va cheltui numai 40.000 lei, dând astfel un profit de 16.000 lei. Socoteala e simplă și clară și ea ne arată că dacă voim să avem câștig, trebuie să construim de urgență cargoboturi de mare tonaj, lăsând pe cele mici pentru a deservi porturile Asiei mici și ale Arhipelagului, unde putem pe de o parte desface

produsele noastre, iar pe de alta deși pe distanțe mici, putem profita de un navlu destul de mare. Dovada: pentru o tona de grâu de la noi în Anglia, navlul e de 7 lei, iar pentru o tonă de struguri de la Constantinopol la Constanța este de 25 lei și chiar 35 lei”.

Trecând peste problemele administrației de la S.M.R., apreciate ca fiind aceleași cu ale oricărei alte instituții publice de la noi, anume „prea multă birocrație și o veșnică tendință pentru urcarea din an în an a lefurilor”, autorul articolului ajunge la câteva concluzii considerate firești:

„I. Că S.M.R. este o necesitate economică și națională a statului nostru.

II. Că ar fi o crimă națională a ne gândi să-l vindem.

III. Că crearea unei societăți de navigație, căreia statul să-i cedeze parcul său de vapoare, ar fi o mare greșală economică, întru-cât subvenția ce forțat ar trebui să-i acorde statul ar întrece deficitul actual, fără ca statul să mai fie stăpân pe vasele sale.

IV. Că pierderea de la linia orientală de pasageri e generală oricărei linii de pasageri și ca atare nu este ceva anormal, și în sfârșit:

V. Că aceasta pierdere se poate lesne acoperi prin profitul ce l-ar aduce vase de mare tonaj, pe care statul, dacă vrea să scape de deficitul ce impută azi S.M.R., este obligat să le construiască de urgență, înlocuind actualele cargoboturi absolut demodate și costisitoare”⁹.

În anul 1911 I. Rusu Abrudeanu reia seria articolelor în sprijinul S.M.R.-ului, în preajma discutării bugetului în parlament. Iată ce nota el în acest sens: „Serviciul maritim român a trecut în ultimii patru ani printr-o adevărată criză, fiind amenințat chiar într-un timp, din cauza deficitului ce da, să fie cedat unei societăți străine, în care Statul să ia parte ca simplu acționar în schimbul parcului de vapoare ce i-ar fi pus la dispoziție. Această nenorocită idee n-a prins și pentru cinstea țarei acesteia n-a fost decât o simplă idee de rău gust, provocată de aversiunea prin nimic justificată a unor politicieni în contra serviciului maritim”¹⁰.

Câteva zile mai târziu, continua discuția, pornind de la ideea că „detractorii serviciului maritim român, când vor să combată această folositoare instituție națională, pun mereu înainte deficitele pe care le dă, fără să-și dea însă socoteală că asemenea deficite sunt inerente oricărei societăți de navigație”. Apreciind că statul făcuse „un sacrificiu real pe 15 ani, de 20.000.000 lei”, autorul argumenta necesitatea implicării financiare a statului în aceasta activitate de importanță economică și morală deosebită. „Ce sunt în realitate deficitele S.M.R.? Nimic altceva decât expresia bugetară a faptului

⁹ „Adevărul”, an XXIII, nr. 7577 din 22 martie 1910, p. 1.

¹⁰ „Adevărul”, an XXIV, nr. 7717 din 7 martie 1911, p. 1.

că acest serviciu are absolută nevoie de o subvenție anuală pentru a se putea menține și ele nu depind decât de condițiile economice în care se face această exploatare de Stat. Pentru ca un serviciu de navigațiune să meargă bine, este absolută nevoie de navluri rentabile. Ei bine, pentru linia noastră Dunăre – Rotterdam, navlurile au fost rentabile până la 1903, până când bugetul acestei linii s-a soldat mereu cu excedente. De la 1903 însă navlurile încep să scadă în mod continuu, ceea ce atrage după sine în mod fatal apariția deficitului. După o socoteală făcută, s-a pierdut până în anul curent în medie câte 4000 lei la fiecare călătorie a unui cargobot de la Brăila la Rotterdam. Deficitele liniei orientale au început odată cu înființarea acestei linii. Ele sunt datorate speciei vapoarelor poștale, care în toată lumea dau deficite dacă nu sunt subvenționate. Dovada despre aceasta o avem în faptul că Anglia plătește anual subvenții diferitelor societăți de navigație însemnata sumă de aproape 29 milioane, Franța 27 milioane, Germania 11 milioane, Rusia 10 milioane, etc.” Citându-l pe Cezar Boerescu, din broșura căruia preluase datele respective, ziaristul nostru scrie mai departe: „Cu toate cusurile inerente vapoarelor de călători, totuși marile societăți de navigație construiesc vapoare poștale din ce în ce mai uriașe, iar statele le acordă subvenții din ce în ce mai mari. Cauza acestui lucru, care pare paradoxal la prima vedere, este că vapoarele poștale constituie legături constante care măresc încet, dar sigur relațiunile dintre popoare prin schimbul regulat de călători, poștă și mărfuri, spre progresul general al țărilor”¹¹.

După Primul Război Mondial situația parcului de vase al S.M.R.-ului preocupă atât politicienii cât și jurnaliștii vremii, mai toți solicitând implicarea statului în înnoirea flotei comerciale. Vasele se învechiseră, viteza lor scăzuse iar gradul de confort era în urma concurenței. Redăm în continuare câteva rânduri dintr-un articol publicat de Nic. Fleva în „Gazeta Bursei și a Marinei” în anul 1927, preluat de presa constănțeană, interesată și ea de această temă: „Aceste vase care toate la încercări au realizat între 18,5 și 19,5 (<<Romania>>) noduri viteză orară, iar în serviciul curent navigau, normal și fără eforturi cu 17 mile pe oră, actualmente cu greu de abia mai pot obține 14 - 15. Dar căldările lor sunt atât de uzate încât riscul de accidente grave amenință în orice moment și dacă vasele pot face încă față șchiopătând exigențelor, faptul se datorează neconținutelor reparații de cârpeală la care sunt supuse în șantierul Stenya de la Constantinopol, precum și excelențelor ofițeri și valoroaselor echipaje care și azi fac faimă pavilionului național”¹².

¹¹ „Adevărul”, an XXIV, nr. 7735 din 25 martie 1911, p. 1.

¹² „Dacia”, an XIV, nr. 229 din 20 octombrie 1927, p. 1.

Pe baza informațiilor obținute de la reprezentantul S.M.R.-ului la Constantinopol, ziarul constănțean „Dacia” aprecia importanța flotei noastre de pasageri la acea vreme. Din datele privind traficul de pasageri prin portul Constantinopol, ziaristul citat constata „superioritatea numerică a Serviciului Maritim după proporția traficului, superioritate ce rezultă din faptul că Lloyd Triestino în 229 curse a transportat 7695 călători, în timp ce S.M.R.-ul, numai în 134 curse a transportat 5412 călători”. Adăuga apoi: „Faptul este destul de elocvent și indică un adevărat succes al unicei linii de navigație românești, care, cu mijloace extrem de reduse și cu nimic avantajată, face o reală concurență întreprinderilor similare străine, ce cu un număr de curse covârșitor față de cursele S.M.R.-ului și cu vase – trebuie s-o recunoaștem, mult superioare – nu pot totuși atrage quantumul călătorilor de pe vapoarele noastre. (...) „În decursul celor 30 de ani de existență S.M.R. și-a câștigat un bun renume, grație modului conștiincios cu care marinarii români s-au comportat întru deservirea traficului de pasageri. În situația actuală, cu vapoarele sale uzate și ieșite din rândul acelor moderne S.M.R.-ul nu-și va putea menține însă prestigiul și importanța de până acum. Trebuie achiziționate vase noi, rapide și amenajate conform cerințelor timpului. D. comandor Mărgineanu, directorul general al S.M.R.-ului a anunțat mai de mult comanda unor asemenea paqueboturi, însă au trecut multe luni de zile fără ca faptul să devină realitate. Să nădăjduim totuși că așteptările nu ne vor fi înșelate”¹³.

Cu prilejul unei adunări de la Camera de Comerț din Constanța, din vara aceluiași an, comandorul N. Negru, „unul din cei mai distinși marinari ai țării noastre” – cum îl prezenta presa locală, și-a exprimat opiniile sale asupra situației de la S.M.R., consemnate apoi sub formă de interviu în ziarul „Dacia”, de unde le cităm în continuare: „Serviciul Maritim Român n-adeuce nici un câștig statului întrucât cheltuielile paqueboturilor sunt foarte mari, iar cargoboturile nu folosesc de nimic pentru că sunt complet învechite și aproape nici nu pot naviga. Totuși se văd vase bune, ca „Durostorul”, care de luni de zile stau la cheiuri, când ar putea fi exploatate în mod folositor. Unii afirmă că e mare consumația, iar navlul ce s-ar putea obține actualmente, nu poate aduce câștig. Dacă aceasta-i situația vasele ar trebui imediat vândute. Paqueboturile, pe liniile deservite în prezent, nu-și mai au rostul, pentru că nu-s pasageri. Ar fi fost mult mai interesant ca legăturile să fie Constanța – Marsilia, dat fiind că traficul de călători dintre Franța și România este apreciabil. Imediat după război s-au făcut curse între Constanța și Marsilia, cu escale la Constantinopol, Pireu și Neapoli și deși aveau oarecare

¹³ „Dacia”, an XV, nr. 22 din 1 februarie 1928, p. 1.

rentabilitate s-a renunțat la ele spre a se intensifica legăturile cu Orientul. Or linia occidentală își avea rostul când relațiunile cu Germania erau strânse, când această țară avea o trecere înlesnită pe teritoriul nostru”.

Referindu-se concret la starea vaselor, comandorul Negru spunea: „Dintre vapoarele noastre de pasageri singurul pe care se mai poate conta, fără riscuri și fără a ne face de râs în ochii străinilor este <<Dacia>>. Cârpelile făcute <<Regelui Carol>>, <<României>>, etc., sunt doar reparații sumare și neadmisibile pentru vase de pasageri”. Soluția găsită de cel citat: „Să se aducă vase mixte, adică pentru pasageri și mărfuri, așa cum au mai toate întreprinderile de navigație străine, ale căror vapoare vin prin porturile noastre”. Pe de altă parte, ca și alți observatori, c-dorul Negru vedea ca principal vinovat Statul și sistemul sau birocratic ce parazita orice întreprindere economică la noi. Pe lângă reproșuri el venea însă și cu unele propuneri și considerăm necesar să le reproducem aici: „e necesară o radicală reorganizare a Serviciului Maritim. În primul loc e nevoie imperioasă ca în fruntea serviciului să fie un om de comerț, un agent ori director comercial. Să dispară pleiada de funcționari, în special cei de întreținere. În această direcție e suficient să se aloce fiecărui comandant de vas o sumă din buget și să existe în porturi câte o firmă furnizoare, cu care să ia contact comandanții. Se restrâng astfel formele și cheltuielile. Agenții să se rezume la vânzările de bilete și la încărcături. Astăzi la un serviciu maritim redus la patru vase de călători fără călători, sunt întrebuințați peste o sută de funcționari ce necesită numai o cheltuială de aproximativ șapte milioane lei, cu totul s-ar putea îndeplini cu cel mult zece slujbași. Trebuie de asemenea să dispară anomalia ca centrul serviciului să fie la București. E nevoie ca administrația să se concentreze în întregime la Constanța. În altă ordine de idei, dar tot în legătură cu organizarea, ar fi de dorit să se îmbunătățească situația materială a personalului de bord, ofițeri și marinari, starea acestora fiind precară, când pe lângă că muncesc o viață pe salarii mici, parte nu au nici cel puțin drept la pensii”¹⁴.

În anul 1929 cunoscutul ziarist scriitor, dar și om politic Nicolae Batzaria lua și el poziție față de măsurile de austeritate ce afectau Serviciul Maritim Român. Redăm în continuare câteva din ideile sale în această privință: „Oricât ar fi socotită ca o necesitate ineluctabilă, hotărârea Regiei autonome a porturilor și căilor de comunicație pe apă, de a reduce până aproape de desființare flota de comerț, odinioară așa de mândră și glorioasă, nu este mai puțin adevărat că vestea aceasta trezește sentimente de o adâncă părere de rău ca în fața pierderii a unui ce foarte scump și prețios. Nu este

¹⁴ „Dacia”, an XV, nr. 137 din 3 iulie 1928, p. 1.

chiar așa de îndepărtată vremea, când vasele române, cochetele și atât de elegantele vase de comerț române, erau un obiect de mândrie și de bucurie pentru noi toți. Aveam și noi ce arăta străinătății, ai cărei călători găsiseră o apreciere așa de bună, că pentru traficul în porturile Orientului apropiat le preferau tuturor vapoarelor altor societăți de navigație”. Și articolul continuă în aceeași notă de nostalgie și tristețe față de soarta acestui serviciu maritim: „înainte de război, pe când mă găseam la Constantinopol, sosirea sau plecarea unui vapor al Serviciului Maritim Român era un spectacol frumos, impunător, la care lumea alerga să asiste. Iar călătorii nu se puteau felicita îndeajuns pentru iuțeala acestor vase, pe care nu le opreau din drum niciun fel de intemperii și furtuni, pentru eleganța îngrijită și pentru confortul ce găseau în ele. Și pe când alte vase soseau sau plecau aproape goale, toate locurile de pe vapoarele românești erau reținute cu multe zile mai înainte. Și nu erau puțini care judecau România, despre puterea și prestigiul ei, după modul cum se înfățișau vapoarele care purtau pe marile Europei frumosul nostru tricolor. Iar acum se anunță lichidarea lor. E drept că se comunică menținerea mai departe a vaselor pentru traficul de călători, în schimb cargoboatele de marfuri vor fi desfăcute în întregime. Din opt câte sunt toate, cinci vor fi scoase în vânzare, iar celelalte trei vor fi închiriate”.

Autorul articolului nu avea încredere însă în menținerea vaselor de pasageri pe piața internațională, având în vedere atât lipsa unor garanții reale privind implicarea statului în acest domeniu, dar și neîncrederea sa în capacitatea statului român de a administra eficient această companie. Dar iată ideile exprimate atunci de N. Batzaria: „de la război încoace, societăți străine, impunându-și sacrificii însemnate, au construit și amenajat vapoare, care, atât ca viteză, cât și ca eleganță și confort, au lăsat în urmă vasele de călători române, care altădată țineau recordul. Din partea noastră nu se încerca nicio efortare pentru a recăpăta locul de frunte ce-l ținusem atâția ani de zile. E un fel de resemnare înaintea unei fatalități, căreia parcă n-ar fi chip să te împotrivești. Lăsăm complet în seama particularilor români și a societăților străine de navigație traficul de marfuri și nu mai reacționăm pentru a ieși din starea de inferioritate în care am fost puși în ce privește traficul de călători. Sunt constatări triste și sunt pierderi cât se poate de dureroase, pierderi în care partea morală și națională copleșește pe cea materială”.

Explicațiile găsite de N. Batzaria se leagă mai ales de modul în care statul putea să gestioneze această activitate. Dar iată ce scria autorul citat: „Au eșuat tratativele duse cu un grup financiar englez pentru comercializarea Serviciului Maritim Român, iar exploatarea acestui serviciu se soldează cu un deficit anual de aproape 80 milioane de lei (exact, 79 de milioane). Și deoarece deficitul acesta îl dădea aproape în întregime traficul de mărfuri,

s-a hotărât lichidarea vaselor care transportau mărfuri. Serviciul Maritim Român fiind acum o instituție autonomă, instituția aceasta nu înțelege să lucreze în pagubă, iar statul nu e dispus ca din bugetul său, a cărui echilibrare nu este o problemă tocmai ușoară, nu înțelege să facă sacrificii așa de însemnate. Lichidarea se impunea deci ca o necesitate, care n-avea cum să fie înlăturată”. În legătură cu eșuarea tratativelor, autorul se întreba de ce nu s-au contactat și alte grupuri financiare interesate, dar și dacă „nu cumva afacerea era propusă în condițiuni greu de acceptat pentru finanța străină sau se prezintă ca o afacere puțin rentabilă și ispititoare?”. Este însă mult mai sigur în explicația deficitului bugetar: „răspunsul este cât se poate de simplu, dar și cât se poate de adevărat: *pentru că era un serviciu de stat*, dovedind, prin urmare, nepriceperea statului în asemenea domeniu, pornirea lui spre risipă, puțința de abuzuri – într-un cuvânt lipsa oricărui simț gospodăresc. E încă un faliment al statului negustor, care în întreprinderi de asemenea natură vede posibilitatea de căpătuire a cât mai numeroși partizani, aceștia văd posibilitatea de învârteli mai mari sau mai mici, dar nimeni nu vede interesul întreprinderii și nu se gândește la succesul ei material. Așa se face că, pe când societăți particulare de navigație, puse din toate punctele de vedere în condițiuni de inferioritate, izbuteau, totuși, să realizeze beneficii, Serviciul Maritim Român prezenta regulat un bilanț deficitar. Iar an de an vapoarele se învecheau, își pierdeau soliditatea și viteza, dădeau îndărăt în ce privește confortul și eleganța. Nimeni nu se gândea că în fiecare an trebuia pus ceva deoparte pentru amortizarea și primenirea lor. În aceiași ordine de idei, celelalte autorități ale statului, în loc să facă tot posibilul pentru a contribui la dezvoltarea Serviciului maritim Român, la intensificarea traficului, făceau, dimpotrivă, tot posibilul, ca să-i reducă puterea de acțiune”¹⁵.

În timpul regimului lui Carol al II-lea tonul articolelor din presa noastră se îndulcește, iar pe fondul unei creșteri economice reale, eforturile pentru înlesnirea exporturilor de mărfuri românești sporesc, iar flota comercială revine în centrul atenției publice. Ziarul vieții economice de atunci, „Argus”, publica astfel în anul 1932 un articol dedicat flotei comerciale, susținând noua politică în domeniu. „În ultimul timp – nota ziaristul ce semna cu inițialele C.T. - dându-se o deosebită atențiune dezvoltării serviciului maritim român, trecut sub autoritatea Regie autonome P.C.A., s-a luat în studiu rezolvarea acestei probleme și în urma examinării amănunțite a modului cum să se poată mai bine profita de exploatarea transporturilor, s-a decis sporirea parcului de vase cu unități de tonaj mare care la nevoie să poată transporta pe lângă mărfuri, pasageri și eventual

¹⁵ „Adevărul”, an XLII, nr. 14088 din 24 noiembrie 1929, pp. 1, 2.

animale. Astfel s-a cumpărat noul vapor denumit <<Ardeal>>. (...) Deocamdată prin cumpărarea vaporului mixt <<Ardeal>> s-a făcut un însemnat pas pentru realizarea scopului urmărit, însă se simte necesitatea de achiziționare a cel puțin două unități la fel pentru înființarea liniei de navigație proiectată în programul de activitate al S.M.R.”¹⁶.

Iată un alt exemplu în acest sens, dintr-un articol publicat tot în ziarul „Adevărul”, în anul 1937, sub titlul „Dezvoltarea flotei comerciale maritime românești”: „Prin noua organizare a traficului pe cale maritimă cu statele din Levant, direcțiunea generală a S.M.R.-ului speră să acopere o cincime din transporturile românești cu vasele S.M.R. Linia Levant-ului va avea de aci înainte, în loc de 14 curse, 18 curse regulate, cu o capacitate de transport mărită cu circa 1500 vagoane. În felul acesta, posibilitățile de export în Egipt, Siria și Palestina, care constituie centre importante de desfacere pentru produsele noastre, vor fi mai mari. Direcțiunea generală a S.M.R. a mai hotărât să revizuiască tarifele vapoarelor mixte, care transportă pasageri și mărfuri, astfel ca ele să fie sub nivelul celorlalte companii de navigație străine, care servesc traficul cu Levantul. Noua politică de transport pe care a inaugurat-o de la 1 iulie direcțiunea S.M.R.-ului, va găsi aprobarea întregă a celor pe care îi preocupă dezvoltarea flotei noastre comerciale și expansiunea comerțului nostru în Orient și Occident. Din cauza lipsei unui parc suficient de vapoare moderne, exportul produselor noastre agricole, forestiere și petroliere nu se poate face în ritmul impus de conjuncturile favorabile de pe piețele de import. (...) Sunt foarte dăunătoare dificultățile tehnice din calea valorificării la export a produselor noastre, pe care le creează lipsurile de care suferă navigația maritimă română. Anul trecut – exemplifica S. Semilian, autorul textului citat – s-au negociat pe piața britanică de produse alimentare, mărfuri în valoare de 356 milioane lire sterline, ceea ce reprezintă jumătate din valoarea totală a importului în Anglia. Or, din cauză că n-avem o legătură maritimă regulată, rapidă și directă cu Anglia, România țară eminentamente agricolă, nu a putut concura pe piața britanică, cu produsele ei alimentare și mai ales cu acele produse, care fiind perisabile, nu pot suporta un transport prea lung, făcut în condiții rudimentare. Aceeași situație defavorabilă o constatăm la traficul vaselor maritime de pasageri. Nedispunând de vapoare de pasageri rapide, care să corespundă cerințelor diferitelor categorii de călători, transportul de călători a fost mai totdeauna deficitar din punct de vedere al rezultatelor materiale. Nu aceeași este situația companiilor de navigație poloneze, care înregistrează frumoase beneficii, de pe urma exploatarea liniilor maritime, ce au ca punct de plecare Constanța. Și Polonia

¹⁶ „Argus”, an XXIII, nr. 5865 din 28 octombrie 1932, p. 3.

este doar o țară nouă, cu o flotă creată deabia după război”. Adăuga apoi câteva avantaje provenind din specificul României: „în afară de salarii mai reduse pentru echipaj, dat fiind faptul că traiul la noi este relativ mai ieftin, vasele comerciale românești pot să aibă la îndemână și cel mai ieftin combustibil, care este păcura. Reparațiunile vaselor s-ar putea efectua aproape în întregime în șantierul și uzinele din țară. Dispunem, apoi și de mai toate materialele de bord și de mașinile necesare vapoarelor și ne putem dispensa chiar de uleiurile speciale de mașină, fabricate la Istanbul”¹⁷.

Au existat însă și opinii mai virulente la adresa organizării marinei noastre comerciale și mai ales a dotării sale insuficiente cu vasele necesare. Iată un fragment dintr-un articol publicat de revista Ligii Navale Române în primăvara anului 1936: „Până când nu au văzut și copiii că străinii ocolesc vasele noastre, până când nu au observat și naivii citind în ziare că pasagerele noastre au început a sta mai mult în șantier la reparații, decât în mare, până când nu s-a observat că adunând costul reparațiilor unui pasager din vreo 3-4 ani, s-ar fi putut construi unul nou, nu ne-am putut hotărî să construim alte două noi...”¹⁸.

Generalul Paul Teodorescu, ministru al Aerului și Marinei (1938 - 1940), expunea într-o frumoasă pledoarie „pro domo” politica statului român la acea vreme în domeniul maritim: „planul nostru pentru dezvoltarea marinei comerciale de mare și de Dunăre este deja pus în aplicare. Aproape lunar ne sosește un vas. După punerea în serviciu a celor două motonave <<Basarabia>> și <<Transilvania>>, sosesc 4 cargoboturi de capacitate a 600 vagoane transport. Până acum au sosit <<Sulina>> și <<Cavarna>> și vor mai sosi două - <<Mangalia>> și <<Balcic>>. Chiar de la venirea lor au fost puse în linie. <<Sulina>> a făcut un transport în America. S-a dus plin și s-a întors cu produse necesare țării noastre. Acum este plecat într-o nouă călătorie. <<Cavarna>>, de abia sosit a intrat la încărcare. După calculele noastre, *dacă mai facem trei voiajuri în America, ne scoatem toate cheltuielile*. Dacă ținem seama că pentru navlu primim devize forte, vedem importanța care apare dintr-o marină comercială puternică”¹⁹.

Oprindu-ne aici cu consemnarea opiniilor exprimate în presa vremii față de activitatea S.M.R.-ului, ne permitem câteva concluzii. În primul rând amintim că ne-am rezumat la analiza imaginii acestui serviciu așa cum reieșea ea din presa vremii, fără a lua în calcul și opiniile exprimate de politicieni sau de specialiștii din domeniu, precum comandorul N. Ionescu-Johnson,

¹⁷ „Adevărul”, an LI, nr. 16395 din 13 iulie 1937, p. 4.

¹⁸ „Marea Noastră”, nr. 4/1936, p. 54.

¹⁹ Paul Teodorescu, *Rostul marinei în viața națiunii*, Conferință ținută în cadrul Asociației scriitorilor militari, Institutul de Arte Grafice Marvan, S.A.R., f.a., p. 14.

inginerul Mihalopol sau alții care îndeplineau funcții de conducere în structurile din care făcea parte și S.M.R. Aceasta pentru a nu transforma lucrarea într-una de strictă specialitate și a evita analizele economice pretențioase, care fără îndoială își au rostul lor, dar noi am dorit să ne aplecăm asupra imaginii S.M.R. așa cum era ea percepută de opinia publică a vremii. Astfel din sursele cercetate și prezentate aici reiese că S.M.R. se bucura de o imagine favorabilă în societatea românească, era considerat ca o investiție necesară economiei românești, o mândrie am putea spune, a societății noastre aflată atunci în plin proces de modernizare și creștere economică. Ambiția de a avea o flotă proprie, a potențat efortul financiar al statului, iar opiniile nefavorabile au fost rare și fără efect, cu toate că de-a lungul vremii S.M.R. a trecut prin perioade grele, iar unii politicieni au solicitat vânzarea acestei întreprinderi către capitalul străin. Dar opinia publică, exprimată prin presa vremii, a respins categoric aceste variante de rentabilizarea a S.M.R. prin apelarea la capitalul străin, considerând că flota comercială a statului român era o emblemă a țării, reprezentând țară și forța sa economică dar și politică în lume. Articolele bine documentate ale unor jurnaliști importanți ai vremii, au provocat luări de poziție din partea unora din cei implicați direct în activitatea flotei comerciale, dar în același timp ne arată atenția deosebită de care beneficia chestiunea flotei în mentalul colectiv al vremii. Această flotă comercială nu era privită ca oricare altă activitate economică a unei regii autonome, profitul și rentabilitatea sa nu erau urmărite în mod necesar, ci se dorea ca statul să investească sume mai mari, să modernizeze flota, pentru a asigura existența ei în condițiile concurenței de pe acea piață a transporturilor internaționale. În acest scop niciun sacrificiu nu era prea mare, gândeau cei ce dirijau atunci opinia publică din România, iar existența și performanțele S.M.R.-ului li se datorează în bună măsură.

***THE IMAGE OF THE ROMANIAN MARITIME SERVICE IN THE
PRESS OF THE TIME***

-abstract-

Key words: Romania, merchant fleet, newspaper.

Romania's maritime merchant fleet was established in 1895 and has been in the public eye since the beginning. It was seen not only as an economic necessity for ensuring trade relations with the world, but also as a national pride for the young Romanian state. The newspapers of the time paid

special attention to the problems that this fleet had during its existence and supported the efforts to modernize the commercial maritime fleet.