

DESPRE EXCURSIILE CU VAPOARELE SERVICIULUI MARITIM ROMÂN

Constantin CHERAMIDOGLU*

După anul 1878 românii au început să se intereseze mai mult de litoralul Mării Negre, de posibilitățile de a-l vizita și a locui aici pe timpul verii. Treptat apar și ofertele de excursii cu diverse tipuri de vase de pasageri, străine la început apoi și românești, pe măsură ce unii proprietari de vase mici descoperă această oportunitate de afaceri, pentru ca ulterior noul înființat Serviciu Maritim Român să ocupe piața în acest domeniu.

Dar înainte de a vedea cum se călătorea cu vasele S.M.R., să rememorăm o excursie mai deosebită, așa cum era prezentată ea de un corespondent ce semna „Philinte”, aflat la Constanța în vara anului 1894:

„Sâmbătă la 13(25) vaporul turcesc sub numele Mahsousse, în urma unui prealabil anunț, a pornit din portul Constanța la ora 9 fără un sfert, spre Mangalia având pe bordul său peste 250 curioși, dintre care cei mai mulți neexperimentați pentru astfel de curse, fără nici o provisiune, desigur ademeniți de promisiunile scrise pe afișul agenției turcești: Bufetul va fi bine asortat, etc. Marea era foarte liniștită. Cătorva pe drum, cam pe la orele 10 ½ făcându-li-se foame, au intrat în bufetul bine asortat și într-o clipă, fără să se fi săturat, au lăsat bufetul vădud de cei 10 pui, atâți erau și mușterii, de supa pregătită, desigur, pentru căpitanul vaporului și de pâinile cumpărate pentru muzica militară care ne însoțea. Au cerut și cafea, dar li s-a spus că nu o au prăjită încă. Noroc că drumul nu ține mult, pe la 12 vaporul acostează la o distanță de vreo trei sferturi de oră de la mal. Vaporul n-a dat drumul la bărci, așa că a trebuit să așteptăm niște păcătoase de bărci conduse de niște tătari din Mangalia. Aceștia sosind cu bărcile lor, pe întrecute la vapor neapărat că și pasagerii și tătarii tot pe întrecute căutau să ia cei dintâiu bărci, ceilalți cât mai mulți mușterii. Din cauza asta la descinderea din vapor, în bărci Marea devenise încetul cu încetul agitată, s-a întâmplat un mic accident. O damă, guvernanta d-rei Rozescu, a căzut în mare între vapor și bărci, a fost însă scoasă după ce s-a udat binișor. (...) Din cauza căderii în apă a guvernantei, cea mai mare parte din pasageri n-a mai îndrăznit să iasă din vapor, mai cu seamă că descinderea nu era supravegheată de nici un matelot al vaporului. Toți cei rămași strigau la cei ce apucase să intre în bărci: *Nicule, Gheorghe, etc. Adu-mi și mie un pui fript, nu uita o sticlă mare de vin și pâine. Dacă nu găsești pui, adu numai*

*Asociația Arhiviștilor și Prietenilor Arhivelor „Ovidius” Constanța.

pâine. (...) La ora 3 vaporul, cu multe fluerături prelungite, ne dăte semnalul de plecare. (...) Flămânzi, o pornim spre Constanța cu speranța că - după cum ne spunea Hassan-pascha, căpitanul vaporului, care nu și-a părăsit din gură un moment narghileaua – cu speranța zic că vom ajunge la ora 6 jum. seara, ne făuream în minte un prânz visat numai de cei flămânzi. La o depărtare de o oră de Constanța, apar vreo 8-10 delfini înaintea vaporului. După obicei se aruncă câte o bucătică de pâine ăstor însoțitori. Să fi jupuit însă și pe Hassan-pascha și tot nu se găsea în tot vaporul așa ceva. La ora 7 intrăm în port, ancora se aruncă, însă nu unde trebuia, se scoate din nou, se aruncă iar și iar se scoate. În fine, după o manevră turcească care a ținut mai tot atât cât și drumul de la Mangalia la Constanța, se aruncă puntea și veseli că am scăpatnumai cu atât, ne ducem care încotro; cei mai mulți la Capato, care se vede că cunoștea bufetelevapoarelor turcești - ne aștepta cu mâncări și băuturi să fi săturat de trei ori atâția câți veneau de la Mangalia”¹.

Lăsând acum la o parte aventura povestită de autorul citat, să încercăm să vedem cum se călătorea cu vasele noului Serviciu Maritim Român, înființat cu greutate înierente, în anul 1895. Alături de vasele achiziționate, „Meteor” și „Medeea”, mai fusese închiriat și vasul german „Cobra”, asigurându-se astfel transportul spre Constantinopol. Despre vasul „Cobra” ziarul citat scria: „Viteza acestui vas este de 16 ½-17 noduri și traseul între Constantinopol și Constanța se face în 12 ½-13 ore. Călătorii găsesc pe acest vas tot confortul necesar. Clasa I-a conține 40 cabine și alte 5 cabine pe punte pentru familii, plus un salon de dormit pentru 20 de doamne; cl. II-a are 20 paturi pentru bărbați, alte 20 pentru doamne. Afară de aceasta fiecare clasă are un salon care servește și de sală de mâncare”. La rândul său vaporul „Meteor” avea o viteză de 15-16 noduri astfel că efectua cursa la Constantinopol în 13-14 ore. „Pentru călători Meteorul are la clasa I-a 31 de cabine pentru bărbați, 10 pentru doamne, un mare salon pentru doamne și un fumoar, la clasa II-a are 30 cabine pentru bărbați și 16 pentru doamne. Afară de aceasta fiecare din clase are câte un salon care servește și de sală de mâncare”².

Ca la orice întreprindere aflată la început, activitatea Serviciului Maritim Român a avut unele scăpări, deficiențe de organizare, dar și erori subiective, care nu au scăpat atenției presei, chiar dacă uneori în spatele unor acuzații grave aduse în paginile ziarelor, putem sesiza intenția politică de a lovi în cei aflați la putere atunci. Și aceasta se vede de multe ori încazul unor comandanți de vase chemați în judecată, acuzați de erori grave, dar

¹„Lupta”, an XI, nr. 2368 din 17 august 1894, p. 2.

²„Epoca”, seria II, an II, nr. 250 din 11 septembrie 1896, p. 1.

care au devenit apoi adevărate modele pentru ofițerii flotei noastre maritime. Ne vom referi în continuare și la un astfel de caz, deși scopul nostru aici este de a arăta cum se desfășurau voiajele vaselor maritime ale statului român. În primăvara anului 1899 corespondentul de la Constanța informa ziarul „Adevărul” despre excursiile efectuate de turiștii români la Constantinopol și Pireu astfel: „Excursioniștii pentru Pireu și Constantinopol au fost foarte mulți, peste 1000 de persoane, care au plecat din Constanța în două vapoare: <<Principesa Maria>> și <<Regele Carol>>. Deși mulți, foarte mulți luaseră bilete pentru Pireu, totuși fie din cauza răului de mare, fie din cauza timpului nefavorabil de la plecare, s-au oprit la Constantinopol și până la Pireu nu au continuat drumul nici 100 de persoane”. Trecând peste impresiile turiștilor de la fața locului, ne oprim asupra altor aspecte amintite de corespondent și care se referă strict la activitatea S.M.R.: „Țin să relev un obicei urât pe care îl are comandantul vaporului <<Regele Carol>>, d. căpitan Periețeanu. Anume, din Pireu trebuia să plece la orele 5 p.m., însă fiindcă d. colonel Anghelescu, maior Popovăț și un inginer de la C.F.R. nu terminaseră vizitarea orașului, comandantul vaporului i-a așteptat până la orele 7, adică a întârziat plecarea vaporului cu 2 ore; iar când vaporul a fost să plece din Constantinopol, d. comandant a dat ordin să se ridice vaporul <probabil *ancora*, n.n. C.C.> exact la ora 10.a.m., deși pe cheu mai veneau mulți români, care țineau să se întoarcă în țară și care strigau să se mai întârzie puțin. Unii au fost nevoiți să rămână în Constantinopol, iar alții, între care un domn Vardala din București, om în vârstă, au sosit în bărci cu bagajul ce aveau și cu multă trudă au ajuns vaporul în largul apei și au putut, cu ajutorul scărilor ce li se aruncase, să câștige acea cursă cu vaporul. Toată lumea de pe vapor era uimită de purtarea d-lui comandant Periețeanu și toți se temeau de vreun accident celor care încercau să ajungă vaporul cu barca. Atragem atențiunea celor în drept, ca să facă pe comandanții vapoarelor române să aibă față de orice personagiu același fel de purtare. Relativ la vaporul <<Carol>> mai atrag atenția asupra modului defectuos în care se face îmbarcarea. Pentru pasageri se pune o punte mică, îngustă și fără trepte, așa că mai toți pasagerii, în special femeile trebuie să se împiedice și să cadă cel puțin o dată. Pentru trecerea bagajelor se pune o punte îngustă de 25-30 cm. pe care trebuie să treacă hamalii cu cuferele pasagerilor; ei bine, trebuie mare precauțiune ca nenorocitul de hamal să nu scape piciorul și să nu cadă în mare. Chiar joi seara s-a întâmplat de a căzut hamalul Sarchiz cu un geamantan; nenorocitul a scăpat grație ajutorului ce i s-a dat de o barcă din apropiere, iar geamantanul cu toate lucrurile dinăuntru erau ude de apă”³.

³ „Adevărul”, an XII, nr. 3505 din 26 aprilie 1899, p. 2.

Despre același comandant însă avea să se exprime, în cu totul alți termeni, autorul citat mai jos.

În anul 1907 dr. Istrati făcea o călătorie la Cairo cu vasul „Împăratul Traian” și publica apoi impresiile sale, având cuvinte de laudă atât pentru vaporul ce funcționa acum cu păcură, sporind astfel confortul călătorilor, cât și pentru echipajul vasului. Reținem câteva din ideile sale: „Modul cum d. comandant Periețeanu îngrijește de călători, grija ce pune pentru tot ce privește vasul său și osteneala că-și dă ca totdeauna noaptea și în părțile cele mai primejdioase, să fie d-sa la cârmă, îi fac cea mai mare cinste și sunt recunoscute de toți și apreciate foarte favorabil și de străini”. Încântat de efectul pozitiv al renunțării la cărbuni, autorul scrie: „zgomotul vasului e așa de mic, încât adesea mașinile nu se auzeau de loc și vasul, când iuțea era scăzută, noaptea, spre a nu ajunge prea curând la anumite puncte, îmi făcea impresiunea că șade pe loc. De regulă zgomotul e incomparabil mai mic ca la un tren”. Mai departe cu descrierea vasului: „A doua zi de dimineață la 8 ore, după o noapte liniștită pe mare, toți călătorii se aflau pe punte. Pentru clasa I-a o punte specială, cea mai înaltă, sta la dispozițiunea călătorilor. Acolo se află și un foarte frumușel salon pentru corespondență și citire, cu numeroase ziare ilustrate și cu un piano; totul iluminat noaptea cu electricitate”⁴.

Presa vremii ne oferă însă și anunțurile privind excursiile organizate de Serviciul Maritim Român, atât în timpul sezonului estival cât și cu alte ocazii. O știre publicată de ziarul „Voința Națională” în vara anului 1899, vorbește despre „excursiile de plăcere”, cum erau cunoscute în epocă, voiajele scurte ale vaselor S.M.R. cu turiști amatori de călătorii pe mare. Dar iată textul articolului: „Duminica trecută a avut loc la Constanța o excursiune de plăcere pe mare cu frumosul vapor al serviciului maritim român <<Principesa Maria>>. Timpul fiind favorabil, reușita excursiunii a fost deplină; au luat parte peste 840 de persoane. Direcțiunea serviciului maritim român, cedând insistențelor reiterate, și doritoare de a procura o nouă distracțiune locuitorilor și vizitatorilor portului nostru, a decis ca duminica viitoare, 22 august (3 septembrie) la orele 3 după prânz, să aibă loc încă o excursiune pe mare, cea din urmă din anul acesta, sezonul verii fiind pe sfârșite. De data aceasta excursiunea se va face cu marele și splendidul vapor <<Regele Carol I>>. Muzica regimentului Constanța va participa și delecta pe excursioniști, tot timpul călătoriei, cu ariile sale cele mai frumoase. Prețul este minim: numai 3 lei de persoană. Dacă timpul va fi

⁴ Dr. C.I. Istrati, București – Cairo, Note de călătorie, București, Editura Librăriei Leon Alcalay, 1907, pp. 31, 32.

favorabil, un enorm succes este dinainte asigurat acestei frumoase distracțiuni”⁵.

În anul 1901 Serviciul Maritim Român organiza o excursie de plăcere la Odessa, cu vaporul „Principesa Maria”; plecarea urma să fie în ziua de 14 (27) august din Constanța, cu sosirea la Odessa pe 15 (28) august la orele 11 dimineața. Întoarcerea era planificată pentru 17 (30) august orele 4 după-amiaza din Odessa, cu sosirea la Constanța în data de 18 (31) august la ora 5 dimineața. Căile Ferate acordau o reducere de 50% din prețul biletelor pe ruta București - Constanța, astfel că prețul întreg al călătoriei București – Odessa era de 109 lei pentru clasa I-a, 67 lei pentru clasa a II-a și 30 de lei pentru clasa a III-a. Interesant este că prețul pentru călătoria de întoarcere era diferit: 75 de lei ptr. clasa I-a, 50 pentru clasa a II-a și 25 pentru a III-a. Biletele se puteau achiziționa atât de la București, de la sediul S.M.R. cât și de la agenția sa din Constanța. Mai aflăm din aceeași sursă că „autoritățile rusești au binevoit a scuti pe participanți de formalitatea pașapoartelor”, iar hrana pasagerilor nu era inclusă în prețul plătit de excursioniști. Organizatorii anunțau de asemenea că dacă numărul minim de pasageri înscriși nu va fi realizat până în ziua de 13 august excursia era anulată⁶.

În vara aceluiași an 1901, portul Constanța era vizitat de o escadră rusă, motiv pentru S.M.R. de a organiza o excursie pe mare cu vaporul „Regele Carol I”. Ca și în alte cazuri și acum se acorda o reducere de 50% la biletele de tren de la București spre Constanța, pentru atragerea a cât mai mulți turiști⁷.

Merită să atragem atenția asupra reclamei unei alte excursii, organizate în primăvara anului 1904 la Constantinopol: „După dorința generală s-a aranjat pentru sărbătoarea Rusaliilor o excursiune spre Constantinopol. Plecarea din București, duminica Rusaliilor 16/29 mai ora 4,10 p.m., din Constanța cu vapoarele serviciului maritim român în noaptea aceleiași zile. O săptămână întreagă la Constantinopol. Prețul socotit din București, clasa a II-a lei 175, din Constanța lei 158. În acest preț se cuprinde întoarcerea, întreținerea completă (afară de băuturi) pensiunea în primul hotel din Constantinopol, excursiunile cu trăsuri sau cu vapoare, vizitarea curiozităților orașului sub conducerea unui interpret, bacșișuri, etc. Cine vrea să întrebuițeze I clasă pe vapor plătește diferența respectivă”⁸.

⁵„Adevărul”, an XVI, nr. 4363 din 19 august 1899, p. 3.

⁶„Adevărul”, an XIV, nr. 4323 din 11 august 1901, p. 3.

⁷„Adevărul”, an XIV, nr. 4303 din 22 iulie 1901, p. 2.

⁸„Adevărul”, an XVII, nr. 5303 din 9 mai 1904, p. 3.

O altă știre din presa centrală anunța cititorii de organizarea unor excursii de zilele de Paște, în anul 1906: „Pentru zilele Paștelor serviciul maritim român a organizat mai multe curse de plăcere cu vapoarele sale la Constantinopol. Pentru aceste curse s-au înscris până acum peste 5000 de persoane, dintre care vreo 150 din țară și restul din străinătate. Printre persoanele din străinătate care vor veni în țară și vor pleca din Constanța la Constantinopol cu vapoarele române, sunt și următoarele: 60 de la Orient-club din Lipsca, 15 profesori arheologi din Heidelberg, 30 elevi și profesori ai liceului ungar din Sibiu, 100 unguri de la Farkarten din Pesta, 40 de la clubul alpin din Lion. Din București, între alții vor pleca 100 membrii din Deutsche Liedertafel”⁹.

Tot din presa vremii aflăm că voiajul dintre Constanța și Constantinopol dura 12 ore, cel până la Pireu 34 de ore, iar cursa Constanța – Pireu – Alexandria se făcea în 64 de ore. Mai lungi erau călătoriile de la porturile dunărene (Brăila și Galați) până la Rotterdam, ce se realizau în 15-17 zile. Prețul biletelor pentru Constantinopol era de 55 de lei la Clasa I-a, 35 de lei la Clasa a II-a și 8 lei și 40 de bani la clasa a III-a. Iată și meniul ce intra în prețul acesta: dimineața (la orele 8 – 9,30) se servea mâncare cu ouă, cafea, ceai, ciocolată, cacao, lapte, cornuri cu unt sau marmeladă; la prânzul de la ora 12 călătorii aveau de ales între: mezeluri, ouă sau pește, mâncare cu carne, friptură, salată, brânză, fructe și cafea turcească; la ora 16, 30 se servea o gustare: ceai cu lapte, cornuri cu unt, marmeladă. Cina era la ora 19,30 și cuprindea: supă, pește, mâncare cu legume, friptură, salată, mâncăruri dulci, fructe și cafea turcească. Mai reținem că biletele de la clasa a III-a nu includeau și masa¹⁰.

O știre din anul 1907 anunța cititorii ziarului „Adevărul” că Serviciul Maritim Român proiectase o excursie de plăcere, cu prilejul sărbătorilor de Paște: „Plecarea din Constanța se va face cu vaporul <<Împăratul Traian>> la 19 aprilie cr. și cu <<Regele Carol>> la 22 curent. Înapoierea din Constantinopol cu vaporul <<România>> se va face la 24 și cu vaporul <<Regele Carol>> la 25 cr. Prețurile de călătorie au o reducere de 50% pe C.F.R. și vapoarele S.M.R.”¹¹.

O telegramă trimisă de pe vaporul „Împăratul Traian” de corespondentul ziarului „Adevărul”, ce semna cu pseudonimul Sylvian, anunța la 13 august 1909: „Un număr de 600 excursioniști români, format de membrii societății <<Artă și Muncă>> din București și <<Cercul Meseriașilor>> din Constanța, se află îmbarcați pe elegantul vapor

⁹„Adevărul”, an XVIII, nr. 5962 din 24 martie 1906, p. 3.

¹⁰„Albina”, an X, nr. 9 din 26 noiembrie 1906, p. 245.

¹¹„Adevărul”, an XIX, nr. 6334 din 12 aprilie 1907, p. 3.

<<Împăratul Traian>> pe drum spre Constantinopol. Suntem acum la gurile Bosforului. Timpul e favorabil. Entuziasmul excursioniștilor e de nedescris”¹². Același corespondent anunța în anul următor că „un număr de 28 absolvenți ai liceului Laurian, sub conducerea d-lui profesor Galin și a d-lui Rusu, secretarul liceului, a plecat astăzi cu vaporul <<Principesa Maria>> în excursie la Constantinopol, unde absolvenții liceului vor sta 10 zile”¹³.

În vara anului 1929 filiala Constanța a Uniunii ofițerilor de Rezervă organiza o excursie la Constantinopol cu pachebotul de lux „România” al S.M.R., cu plecarea la 22 august și întoarcerea la 28 august. Uniunea asigura călătoria fără pașapoarte, iar la această excursie erau invitați „ofițerii activi și de rezervă din țară, precum și familiile și prietenii lor”. Cât despre cheltuieli: „prețurile de persoană, pentru această excursiune sunt fixate astfel: clasa I-a lei 8830; clasa a II-a lei 7830; clasa a III-a, 5950 lei. În aceste sume sunt prevăzute biletele de vapor dus și întors, întreținerea în tot timpul excursiunii, găzduirea la hotelurile de prim rang, taxele pentru automobilele cu care se vor vizita locurile mai importante din Constantinopol, taxele de intrare la muzee, moschei, etc.”¹⁴.

Despre alte excursii organizate în vara anului 1930 aflăm dintr-o publicație sezonieră, „Revista Băilor”, organ bi-săptămânal al stațiunilor balneo-climaterice maritime, care se străduia să ofere publicului aflat pe litoral idei pentru o vacanță frumoasă. Iată un articol în acest sens: „Continuând seria excursiunilor în largul mării, cu vapoarele de lux ale S.M.R.-ului, duminică 20 iulie la orele 3 p.m. vaporul <<Principesa Maria>>, a ieșit în mare. Peste 500 persoane au participat la această frumoasă excursiune, majoritatea călătorind pe mare pentru prima oară. În tot timpul, muzica *Bazei Navale* de sub conducerea d-lui sublt. Dimitriu, a delectat pe excursioniști. S-a dansat pe punte cu mult antren. Bufetul vasului a fost la înălțime ca de obicei. La orele 7 seara vaporul a acostat, cu tot regretul acelora ce ar mai fi vrut să continue excursiunea”¹⁵.

Același vapor „Principesa Maria” avea să efectueze o excursie organizată de S.M.R. la Varna, în zilele de 22-24 august 1930, cu prețul de 2000 de lei de persoană, „pentru ca această excursiune să fie accesibilă oricărei persoane”, după cum suna anunțul apărut în presă¹⁶. În vara anului 1932 Asociația Româno-Bulgară organiza „o mare excursiune la Varna, cu

¹² „Adevărul”, an XX, nr. 7154 din 15 august 1909, p. 3.

¹³ „Adevărul”, an XXIII, nr. 7392 din 6 aprilie 1910, p. 2.

¹⁴ „Revista Băilor”, an I, nr. 10 din 9-13 august 1929, p. 1.

¹⁵ „Revista Băilor”, an II, nr. 17 din 24-28 iulie 1930, p. 1.

¹⁶ „Revista Băilor”, an II, nr. 21-22 din 9-17 august 1930, p. 1.

pachebotul de lux al S.M.R. <<Principesa Maria>>, în zilele de 18-21 august, spre a strânge cât mai mult legăturile de prietenie cu statul vecin”. Anunțul din presă mai adăuga: „în vederea acestei frumoase excursiuni dealungul Coastei de Argint, organizatorii au alcătuit un program cât se poate de bogat. Bal pe bordul vasului, primire oficială la Varna, vizitarea împrejurimilor, recepțiile ce vor atrage desigur un mare număr de amatori”¹⁷. Nu avem prea multe relatări ale călătoriilor pe care pasagerii le faceau cu vasele maritime în perioada interbelică, dar am găsit una istorisită de M. St. Panaitescu în paginile ziarului constănțean „Dacia” din anul 1931, într-un moment mai greu pentru flota noastră maritimă de atunci. Multe vase erau depășite tehnic, altele aveau nevoie de reparații costisitoare, iar criza economică afectase puternic domeniul transportului naval. Dar traficul de pasageri se menținea încă la cote înalte, așa că și interesul pentru soarta acestor vapoare rămânea viu. Să vedem acum ce scria autorul citat mai sus despre călătoria sa la bordul vasului „Regele Carol I”.

„Îmbarcarea s-a făcut la orele 11 noaptea, iar la 12 și jumătate vaporul a ridicat ancora. Când luminile Constanței dispăreau în ceața opacă asemenea minunatelor stele la apariția zilei, regretul trecea neobservat. Și de ce nu? Muzica difuzată de radio și luminile multicolore ce se răsfrângeau pe mobilierul artistic sculptat din sala de lectură și fumoar, evocau un decor măreț. Atmosfera de intimitate pe care amabilul și subtilul comandant Hruher știe totdeauna s-o împartă – fapt confirmat de altfel de toți călătorii ce au voiajat pe această linie – dădea un farmec mai mult călătoriei. Târziu, când fiecare pasager a descins în cabina sa, nu se mai auzea decât zgomotul sacadat al motoarelor ce produceau energia necesară acționării elicelor. Legănările ușoare ale vaporului îți dădeau impresia că dormi într-un balansoar, iar dimineța reconfortat, aspirând avid aerul sărat și purificat, părea că traversezi alte părți ale globului. La orele opt și jumătate dimineța, un sunet de alarmă care se ramifică în ecouri prelungi, răsună peste tot. E gongul care ne invită la gustarea de dimineță. Parte din călători apoi se urcă în fumoar și bibliotecă, iar alții parcurg puntea vasului, ce da aspectul unei promenade. La orele 10 se servește a doua gustare, alcătuită dintr-un bulion însoțit de respectivele și în același timp respectabilele sandwichuri. Din nou pe punte, unde e cald și unde un soare prea puțin anemiatic este însoțit de o briză plăcută. E a doua zi de Crăciun și suntem aproape de intrarea în Bosfor, unde ne întâmpină o flotilă întreagă de bărci pescărești. La 12 și jumătate, în sufrageria clasei I-a este întrunit tot echipajul vasului, căruia i se servește masa tradițională de sărbători. Comandantul, în mijlocul

¹⁷ „Revista Băilor”, an IV, nr. 37 din 7-15 august 1932, p. 1.

marinarilor, răspunde la toți, făcându-le obișnuitele urări. E rar și unic spectacol, pentru noi pasagerii, care admirăm această sărbătoare la care se poate observa rezultatul unei democrații înalte. Am intrat pe Bosfor. De o parte și de alta malurile verzi, cu ziduri crenelate, urme ale unei lumi apuse, presărate cu chiparoși și pini marini. Un tablou superb pe care numai penelul unui adevărat artist l-ar fi putut transpune pe o pânză. Și în cadrul acestui încântător peisaj, dejunul este servit”.

„Buna dispoziție se poate citi pe fața tuturor după acea masă copioasă, apoi cafeaua în fumoar, unde digestia se face lent, în auzul excelentului aparat de radio. La Kavak se ridică pavilionul de carantină, care este scoborât imediat după îndeplinirea formalităților sanitare și a celor polițienești. Vasul care și-a întrerupt scurt timp cursa și-o reia cu o viteză moderată, dând prilej călătorilor să priveasca peisajele necunoscute până atunci. Acostarea la cheu se face la orele 3, în bune condițiuni, fără nicio restricțiune din partea autorităților turcești. După trei zile *Regele Carol* ridică iar ancora, întocmai ca și la sosire, părăsind cheiul în admirația publicului adunat în mare număr. De data aceasta Marea Neagră este bântuită de o furtună violentă. Elementele naturii ce s-au dezlănțuit cu o mare impetuozitate, intenționează oare a aduce o compensație timpului frumos?! Cine poate dezlega misterul capricioasei mări? În timpul nopții pachete mari de apă dau continuu asalt vasului, spălându-i puntea. Nici o teamă! Săltăm pe valuri timp de câteva ore până ce se văd sclipind luminile farului Tuzla. Am ajuns aproape de liman fără niciun incident. Aceasta se datorește numai comandantului care în situații de asemenea natură este permanent la postul său. Încă puțin și ancorăm în port, unde prima noastră senzație la contactul cu pământul o avem prin frigul siberian ce ne pătrunde până la oase. În felul ăsta am încheiat o călătorie plină de impresii plăcute”¹⁸

În vara anului 1931, deci în plină criză economică ce lovise puternic flotele maritime prin reducerea comerțului internațional, Liga Navală reușește să atragă doritori de excursii pe mare, asigurând astfel atât realizarea scopurilor sale statutare cat și o oarecare activitate pentru vasele S.M.R.-ului. Astfel în „Revista Băilor” din iulie 1931 se putea citi următorul anunț: „Liga Navală Română, secția locală, cu concursul societății marinarilor civili <<Regina Elisabeta>> de sub președinția de onoare a M.S. Regina Maria, organizează pentru duminică 19 iulie crt. prima excursiune în largul Mării cu vaporul de lux <<Principesa Maria>>. Plecarea va avea loc din port, la orele 2,30 p.m. și va dura până la 6,30 seara. În tot timpul excursiunei se va dansa la bord, în acordurile orchestrei și fanfarei Bazei

¹⁸ „Dacia”, an XVIII, nr. 4 din 9 ianuarie 1931, p. 1.

Navale. Un bufet excelent și ieftin va fi pus la dispoziția excursioniștilor. Prețul uni bilet este de 100 lei de persoană și 50 lei pentru copii până la 10 ani. Membrii Ligii Navale au o reducere de 40%”¹⁹.

Dar iată altă știre din presa vremii: „Liga navală română, căutând să facă o propagandă cât mai intensă pentru mare și marină, a organizat, cu concursul asociației marinarilor, un număr de excursiuni în largul mării. Din ciclul acestor excursiuni face parte și excursiunea de duminică 2 august, cu vaporul <<Regele Carol I>> al serviciului maritim român. În tot timpul excursiunii, muzica marinei va distra pe pasageri. Prețurile sunt destul de modeste”²⁰. Dacă uneori se comenta în presă despre confortul de pe vasele de pasageri mai vechi, atunci când flota a început să se reînnoiască, aprecierile au fost unanime. Ziarul „Argus” din anul 1932 nota astfel despre vaporul „Ardeal”: „Pentru călători, noul vapor posedă cabine spațioase și bine centralizate precum și un vast salon de restaurant”²¹.

În primăvara anului 1934 S.M.R. organiza alte excursii cu ocazia sărbătorilor de Paște; astfel, vaporul „Dacia” pleca la 1 aprilie pe ruta Istanbul – Pireu – Alexandria – Haifa și întoacerea la Constanța în ziua de 16 aprilie. Vaporul „Principesa Maria” pleca în cursă specială la 6 aprilie, spre Istanbul și Salonic, revenind la Constanța în ziua de 12 aprilie. Cursa obișnuită a vaporului „Regele Carol I” era și ea modificată, vasul trecând prin Istanbul, Pireu, Haifa, Alexandria și retur²². În vara aceluiași an Consiliul de administrație al P.C.A. aproba proiectele pentru construirea unui nou vas de pasageri ce urma a se numi „Carol al II-lea” și se dorea a fi „ultima expresie a tehnicii moderne, a confortului și a eleganței”. În justificarea demersului, se afirma: „Serviciul Maritim Român nu-și va putea regăsi prestigiul de dinaintea războiului, decât construindu-și noi vapoare de călători, elegante și mai ales rapide, care să țină piept cu succes, concurenței companiilor de navigație străine”²³.

Iată un alt exemplu în acest sens, din vara anului 1938: „Serviciul Maritim Român organizează în ziua de duminică 10 iulie o excursie la Mangalia cu vaporul Regele Carol I. Plecarea din Constanța (gara Maritimă) la ora 11. Dejun la bord cuprins în prețul biletului după clasă. Sosirea la Mangalia, ora 13. Excursioniștii pot debarca la uscat cu bărci pentru a vizita plaja, orașul și eventual a face baie. Îmbarcarea se va face la ora 15,20. Înapoierea la Constanța la ora 18. Costul transportului cu bărcile la

¹⁹ „Revista Băilor”, an III, nr. 26 din 14-17 iulie 1931, p. 1.

²⁰ „Adevărul”, an XLIV, nr. 14592 din 29 iulie 1931, p. 3.

²¹ „Argus”, an XXIII, nr. 5865 din 28 octombrie 1932, p. 3.

²² „Buletinul P.C.A.”, an IV, nr. 3 din martie 1934, p. 14.

²³ „Buletinul P.C.A.”, an IV, nr. 7 din iulie 1934, p. 18.

Mangalia privește pe excursioniști. Costul biletului cls. I, 550, cls. II, 450, cls. III, 350, în care intră și dejunul la bord, iar cls. IV fără dejun 250 lei. Muzică și dans. Biletele de vânzare la casele S.M.R. gara Maritimă de luni 4 iulie²⁴. O săptămână mai târziu era planificată o altă excursie, ce ținea de activitatea desfășurată de Liga Navală, organizație implicată în propaganda activităților nautice de la noi: „Liga Navală Română, secția locală, organizează pentru duminică 17 curent, ora 3 d.a., o excursie în largul mării cu poștalul S.M.R., <<România>>. Excursia va dura trei ore. Pentru o cât mai bună reușită, organizatorii au luat toate măsurile”²⁵.

Iată și știrea despre excursia de Ziua Marinei din acel an: „Duminică după amiază, Liga Navală Română secția Y.C.R.R.²⁶, a organizat o frumoasă excursie în largul mării cu poștalul <<Dacia>> al S.M.R. Excursia care a fost foarte populară, a fost din cele mai reușite, timpul fiind admirabil, iar marea bună pentru navigația de plăcere. De notat este faptul că aceasta a fost ultima excursie în largul mării, ce s-a făcut în vara aceasta”²⁷. Despre o altă excursie e vorba în nota următoare referitoare la cel mai modern vas ce intrase în dotarea flotei maritime române: „Cel mai frumos vapor al S.M.R., cu care recent a fost înzestrată flota comercială română și care poate fi socotit ce cel mai luxos atât din Marea Neagră cât și din Orientul apropiat, motonava <<Transilvania>>, și-a inaugurat ieșirea în largul mării printr-o excursie de 15 ore, în care timp a fost admirat întregul litoral dobrogean de la Gurile Dunării și până la Balcic, insula Șerpilor, etc. Vasul a plecat din portul Constanța cu peste 800 de pasageri laora 7 dim. și s-a înapoiat la ora zece seara. Timpul a fost din cele mai prielnice unei reconfortante excursii pe mare, iar participanții la această excursie s-au declarat pe deplin satisfăcuți”²⁸.

Despre cum au sărbătorit călătorii, dar și echipajul vasului „Dacia” Crăciunul anului 1938 în largul Mediteranei, aflăm din paginile unui alt cotidian local, ziarul „Dobrogea Jună”: „Încă de la plecarea în cursă, marinarii de pe vas s-au pregătit în acest scop. Astfel au cumpărat din orașul nostru un majestos brad și și-au confecționat costume de irozi. Ajunul Crăciunului i-a apucat în largul Mediteranei, în dreptul insulei Cipru, în drum spre Beirut. După masa obișnuită, încasatorul Gheorghe Ionescu, organizatorul serbării, secondat de personalul restaurantului, au oferit spre surpriza comandantului și pasagerilor, pomul de Crăciun împodobit cu o

²⁴ „Dobrogea Jună”, an XXXIV, nr. 111 din 5 iulie 1938, p. 1.

²⁵ „Dobrogea Jună”, an XXXIV, nr. 116 din 13 iulie 1938, p. 1.

²⁶ Yacht Clubul Regal Român.

²⁷ „Dobrogea Jună”, an XXXIV, nr. 136 din 17 august 1938, p. 2.

²⁸ „Dobrogea Jună”, an. XXXIV, nr. 139 din 23 august 1938, p. 1.

rară frumusețe și bogăție. După aceasta toate luminile de pe vas au fost stinse, afară de un puternic bec verde din mijlocul bradului. În lumina aceasta semiobscură s-au intonat cântecul pomului de Crăciun, colinde, recitări ocazionale și marșul marinarilor. Marea surpriză ce s-a oferit însă pasagerilor și echipajului, a fost jocul irozilor. În costume pitorești, cu săbii, coifuri, caftane și cojoace, marinarii de la restaurant au jucat <<Vicleimul>> admirat de pasageri, în cea mai mare parte străini. Serbarea a avut un mare succes. Ea a luat sfârșit, oferindu-se pasagerilor daruri, tradiționala plăcintă cu brânză și șampanie românească²⁹.

În anul 1940 flota de vase de pasageri se completează cu vasele „Mangalia”, „Sulina”, „Cavarna” și „Balcic”, considerate ca cele mai rapide ce mergeau spre porturile din Mediterana; din păcate însă epoca excursiilor turistice apusese, războiul era aproape, iar lumea a evoluat apoi în alte direcții. Cunoscutul marinar dar și scriitor, Eugen Botez (Jean Bart) scria în vara anului 1932 un articol bine lucrat despre ceea ce el numea „turismul de apă”, arătând noutatea acestei activități, modul cum ea se realiza la alții, dar și ce făceam, sau mai bine zis nu făceam noi în acest domeniu. Ideile sale merită rememorate astăzi și ele ne ajută să înțelegem contextul în care S.M.R. a desfășurat activitățile sale turistice. Iată câteva dintre ele: „Turismul e un cuvânt proaspăt introdus în vocabularul românesc. N-a ajuns încă să fie cunoscut de marele public și nici nu-i luat în serios de către gravii cârmuitori ai țării. (...) Marile companii de navigație, care s-au îmbogățit pe vremuri transportând emigranți și mărfuri, astăzi lucrează în pierdere. Spiritul comercial a născocit însă noi mijloace de atracție și câștiguri. A intensificat propaganda și reclama pentru a atrage lumea, a deschide pofta călătoriilor pe apă, a ademeni oameni din toate păturile sociale să facă excursii cu vapoare în cuprinsul țării și dintr-o țară în alta. (...) Ziarele sunt pline de reclamele birourilor de turism și a companiilor de navigație ca să momească lumea spre fiordurile Nordului și spre antichitățile Orientului. Nu-i destul să se facă afișe decorative cu itinerare de plecare și sosire a vapoarelor în curse regulate. Se cere mai mult: se caută a provoca dorul de ducă, a atrage, a creea noi curente de călătorii”. Ajungând însă la situația din România, autorul afirma: „Dar la noi? Navigația fluvială și maritimă, - ca și C.F.R. - formează servicii de stat; deci în exploatare nu poate să predominie spiritul comercial. E de prisos să mai arătăm calitățile de bun gospodar ale Statului. Dacă pierde sau câștigă serviciul de exploatare, funcționarii de stat primesc același salariu - sau mai bine zis trebuie să primească. Turismul n-a intra până acum în preocupările direcțiilor respective. (...) S.M.R. (Serviciul

²⁹ „Dobrogea Jună”, an XXXIV, nr. 3-4 din 4 ianuarie 1938, p. 2.

Maritim Român), odinioară fala României în Orient, astăzi în tristă decadere, pierde pentru că nu și-a reînnoit vapoarele și pentru că, în general, numărul călătorilor pe aceasta linie orientală s-a micșorat din anumite pricini, economice și politice. Și totuși avem o situație destul de favorabilă pentru tranzitul mărfurilor și turiștilor în Orient. Suntem în cea mai aproape vecinătate pe apă de punctele de atracție turistică: Stambul, Atena, Cairo, Erusalim. Din toate părțile lumii turiștii vin spre Orientul apropiat. Ce a făcut S.M.R. să atragă curente de turism pe la noi spre Orient? Dacă englezii, francezii, italienii nu prea au de ce să ia drumul prin România, apoi polonezii, cehoslovacii, germanii și turiștii țărilor baltice, pe la noi li-i mai aproape să treacă în Orient. Prin Constanța e drumul cel mai scurt. S.M.R., care trebuie să-și facă o întinsă reclamă în limbile țărilor vecine, nu are până azi nici măcar un ghid în românește, pentru ca cetățenii din Ardeal să afle că pe lângă vapoare nemțești și ungurești umblă și vapoare românești pe Dunăre și Mare. (...) La noi, înalții și gravii funcționari superiori din respectivele direcții, privesc cu dispreț și ironie la orice mijloc de propagandă; le repugnă reclama comercială, care nu șade frumos un lux, bani aruncați pe gârlă sunt cheltuielile de reclamă. <<După ce serviciul pierde să mai dai și bani pentru reclamă!>> - argumentează cu o absurdă logica onor direcția indignată. Ne învârtim dar într-un perfect cerc vicios. Ne vom hotărî să rupem acest cerc, să schimbăm ruginita mentalitate etatistă, să ne folosim de experiența altora mai cumini decât noi?”³⁰.

Din cele câteva exemple din presa vremii, pe care le-am avut la îndemână, putem vedea că publicul din România era interesat de excursiile cu vapoarele pe mare, iar Serviciul Maritim Român a asigurat în bună măsură realizarea acestui gen de turism aflat atunci la începuturile sale, nu numai la noi ci și în alte țării din această parte a Europei. Pe măsură însă ce călătorii se obișnuiau cu asemenea voiaje sporeau și pretențiile de confort, pe care vasele noastre ce îmbătrâneau în acest timp, nu le mai puteau oferi. După trecerea crizei economice din anii 1929-1933 flota își întinerește însă parcul de vase, astfel că celebrele „lebede albe” ale Mării Negre și-au reluat călătoriile cu turiști români și străini, în condiții de nivel mondial, atât în ce privește confortul pasagerilor cât și viteza navelor respective. O istorie a flotei române din secolele XIX-XX nu poate omite acest aspect, al călătoriilor turistice, iar demersul nostru de azi trebuie continuat.

³⁰ „Adevărul”, an XLV, nr. 14868 din 24 iunie 1932, p. 2.

ABOUT SMR VOYAGES

-abstract-

Key words: Romanian fleet, passengers, tourist.

At the end of the 19th century, Romanian ships began to travel with passengers, for tourist purposes, both in the Black Sea and in the Mediterranean Sea. The articles in the press of those years describe the conditions in which these voyages took place, the comfort of the passengers, the speed of the ships and the skill of the sailors. They are thus a good source of information for the history of the Romanian fleet in those years.