

NOUILE VAPOARE

ALE

SERVICIULUI MARITIM ROMÂN *)

Pâna în anul 1904, Serviciul Maritim Român, — care pe atunci făcea parte din administrațiunea C. F. R., constituind un serviciu distinct al acestei administrațiuni, — n'a avut, în afară de cele cinci cargobote (*București, Iași, Constanța, T.-Severin și Dobrogea*) și de două vase de servitute (remorcherelle *Sulina și Viitorul*), ~~vase pe care le posedă și astăzi~~, de cât două vapoare de mare viteză, vapoarele „*Regele Carol I*” și „*Principesa Maria*”, ambele vapoare cu câte două elice, primul de un tonaj brut de 2369 t., cu o putere de mașini de 6.500 cai ind., putând realiza o viteză maximă de 18 noduri, la un deplasament de 3.350 tone; al 2-lea de un tonaj brut de 1.605 t., cu o putere de mașini de 4.200 cai ind., putând atinge o viteză maximă de 16¹/₂ noduri la un deplasament de 2.140 tone; primul construit în Anglia în anul 1895, cel al 2-lea cumpărat din Italia (fost „*Ignazio Florio*” în 1897.

Mai avusese, ce e drept, acest serviciu, cu mult mai înainte chiar de a se comanda vaporul „*Regele Carol*” și a se cumpăra vaporul „*Principesa Maria*”, și anume chiar de la înființarea serviciului, de pe când el făcea parte din Administrația Regiei Monopolurilor Statului, un alt vapor într-o viteză de mare viteză, vaporul „*Meteor*”, vapor cu două elice, de un tonaj brut de 1.266 t., cu o putere de mașini de 3.150 cai ind., putând da o viteză maximă de vre-o 15 noduri, precum și un mic vapor cu o singură elice „*Medea*” de un tonaj brut de 819 t., putând transporta călători și marfă cu o viteză maximă de vre-o 11—12 noduri la o dezvoltare maximă de putere de circa 750 cai ind.; mai avusese în fine, în 1896, în serviciul său și un mic vapor cu roți „*Cobra*” care

*) Comunicare făcută la Societatea Politehnică în seara de 15/28 Decembrie 1908.

putea transporta călători și marfă cu o viteză maximă de vre-o 12—13 noduri. Acest din urmă însă nici nu era proprietatea Serviciului, ci fusese numai închiriat pe timp de 6 luni de zile (de la Nov. 1895 până la Aprilie 1896); „Meteor”, de și la origina Serviciului Maritim Român, vaporul de rezistență al Serviciului, iera un vapor vechiu cu caldarile vechi, slăbite și vecinic în reparațiune, el nu a fost nici-o-dată un vapor de viteză și a și pierit în circumstanțe tragice pe coastele Bulgariei în ziua de 22 Februarie st. v. 1898; iar „Medea”, vapor mic, vechiu și slab, n'a avut niciodată o reală importanță și a și fost vândut în 1903 ca aproape neutilizabil.

Se poate deci zice cu drept cuvânt că până în 1904 Serviciul Maritim Român nu avusese de cât două vapoare de mare viteză: vapoarele „Regele Carol” și „Principesa Maria”.

Aceste două vapoare făceau serviciul de călători, poșta și marfuri pe scurta linie de abia 200 mile Constanța-Constantinople, pe când cargobotele mergeau de la Braila și Galați la Rotterdam. Conducătorii de atunci ai Serviciului Maritim se gândeau, de cât-va timp deja, la întinderea liniei de mare viteză — a liniei zise „orientală”, pe când linia de mică viteză, cea a cargobotelor se numea, și se numește și acum linia „occidentală” — mai departe spre Pireu, Smirna și Alexandria. Se făcuse chiar, în 1899 și 1900, mai multe curse de încercare cu vapoarele „Medea”, „Principesa Maria” și „Regele Carol” pe linia Constantinople-Salonic și Constantinople-Pireu, pentru a se vedea cam pe ce trafic de călători și marfuri s'ar putea conta în acele regiuni. Serviciul Maritim se arata foarte mulțumit de rezultatele obținute și mari speranțe se nutreau pentru timpul când linia orientala ar ajunge să se întindă până la Alexandria. Marii optimiști se gândeau chiar la Indii și aceasta nu numai ca la un fel de ideal de realizat într'un viitor mai îndepărtat, ci ca la un lucru ce s'ar putea realiza foarte curând. Numai cu două vapoare însă nu era posibil a se merge mai departe de cât Constantinople și de aceea se făceau mari eforturi pentru a se obține creditele necesare pentru a se construi încă cel puțin două vapoare de mare viteză. În 1899 se pusese chiar în licitațiune construcțiunea a două noi vapoare poștale, o comisiune examinase ofertele primite și recomandase chiar oferta uneia din casele concurente (oferta casei Napier din Glasgow); prețurile cerute însă pentru noile vapoare erau cam mari, bani disponibili în casa Statului nu prea mulți: scurt,

Ministerul decide a nu se da curs licitațiunei și construcțiunea nouilor vapoare rămâne amânată pentru timpuri mai bune.

Administrațiunea C. F. R. avea însă un fond de asigurare a vapoarelor sale, — fond care se constituise încă de la crearea Serviciului Maritim Român și care creștea neconținut prin depozite anuale de 5^o/₁₀₀ din încasările brute ale vapoarelor, — fond care era menit a servi la cumpărarea de vapoare noi pentru a înlocui pe cele pierite în sinistre sau a face reparații mari la cele avariate. Acest fond ajunsese în 1903 a întrece suma de 2.300.000 lei și cum o asemenea sumă era aproape suficientă pentru a plăti un vapor de mărimea vaporului „Regele Carol“, — ea mai având încă a crește până la data terminării și plăței vaporului — se decide în Ianuarie 1903 punerea în licitațiune a unui *vapor de călători, poștă și marfă pentru linia Constanța-Constantinopole-Alexandria (Egipt)*.

Direcțiunea generală a C. F. R. însărcinează atunci Serviciul Maritim și pe cel de Ateliere ca de comun acord să stabilească programul și condițiunile de construcțiune ale noului vapor. Se decide ca noul vapor să fie de importanța vaporului „Regele Carol“, dispunându-se însă alt-fel lucrurile întru cât privește mai ales saloanele și cabinele vaporului, pentru a se evita inconvenientele amenajărilor de pe „Regele Carol“, căci vaporul „Regele Carol“, de și de altmintelea un excelent vapor, nu prea e fericit dispus în unele privințe (cabinele de cl. I în mare parte în vecinătatea căldărilor, deci aproape nelocuibile în o mare parte a anului, cabine pentru personal în număr cu totul insuficient, loc prea mult rămas neutilizat în corpul și pe punțile vaporului, etc). Se întocmește atunci un plan de dispozițiune generală și o specificațiune generală a noului vapor și se trimit scrisorile de invitațiune la licitațiune.

Noul vapor trebuia să poată transporta 100 călători de cl. I, 30 călători de cl. II, circa 300 călători de cl. III și 1.000 tone de marfă, luând totodată și combustibilul și apa necesară călătoriilor lui (500 t. de păcură și 180 t. de apă dulce). Pescagiul lui sub greutatea maximă de încărcare prescrisă (de 1.680 t.) nu trebuia să întrecă 18 picioare engleze și la încercările de viteză, care urmau a se face cu această încărcare maximă prescrisă (încărcare realizată parte prin lest pus în calele de mărfuri ale vaporului parte prin apă inmagazinată în balasturile sau rezervoriile lui de apă), el trebuia să poată realiza cel puțin o viteză de 18 noduri, vântul neîntrecând gradul 3 al scării Beaufort, cu o consumațiune de cel

mult 700 grame de carbuni pe cal indicat și pe oră (se admitea totuși pentru consumațiune o toleranță de 10% dacă viteza de 18 noduri era realizată). Incercările de recepțiune ale vaporului urmau a se face la șantierul ce va fi construit vaporul; ele aveau a se face cu cărbuni, șantierele străine de construcțiuni navale necunoscând suficient chestiunea întrebuintărei păcurei ca combustibil pentru a putea garanta o cifră oare-care de consumațiune; vaporul însă trebuia să fie inzestrat cu toate instalațiunile necesare pentru a întrebuinta în serviciu păcura ca combustibil.

Din punctul de vedere al solidității și al flotabilității, vaporul trebuia să satisfacă condițiunile *Biurolui Veritas* pentru cea mai înaltă clasă de navigațiune: + (⊕ Div. 3¹, 1 1 L *). Pe lângă acestea el trebuia să satisfacă exigențele lui *Board of Trade* din punctul de vedere sanitar.

Au fost invitate la această licitațiune 19 șantiere de construcțiuni navale (din Anglia, Franța, Italia, Germania, Belgia, Danemarca și Austria); d'între acestea numai 14 au trimis ofertele lor, iar 5 nu.

Licitațiunea a avut loc în ziua de 8 August 1903. Ofertele au fost apoi examinate de cele două servicii, Maritim și de Ateliere și Tracțiune și s'a recomandat, ca cea mai avantajoasă, oferta șantierului „*Ateliers et Chantiers de la Loire*” din St. Nazaire (Franța). Acest șantier oferea a construi noul vapor pentru suma de 2050.000 fr., proiectul prezentat de șantier odată cu oferta sa răspundea complet programului stabilit, șantierul accepta toate condițiunile impuse privitor la construcțiunea vaporului și se obliga a preda vaporul în termen de 15 luni de la data semnării contractului.

De observat și interesant chiar e că d'între toate ofertele primite, singură oferta șantierului „*Ateliers et Chantiers de la Loire*” era acceptabilă, în limitele sumelor de care se dispunea la acel moment pentru plata noului vapor. Căci, neținându-se seamă de o

*) + însemnează: construit sub supraveghiere specială.

1, vapor de cl. I (cea mai înaltă), din punctul de vedere al încrederii ce merită ca soliditate,

⊕ că vaporul e capabil să plutească. în caz de avarii, chiar dacă două din compartimentele sale etanșe ar fi pline cu apă;

Div. 3¹/₈, că vaporul e în perfectă stare ca corp,

1, în perfectă stare ca lemnărie,

1, în perfectă stare ca armament (ancore, lanțuri etc.),

1., long cours adică capabil de a naviga pe toate mările globului.

ofertă a șantierului „*Forges et Chantiers de la Mediterranée*” din Hâvre, după care vaporul ar fi costat numai 2200.000 fr. dar care ofertă nu putea fi acceptată de oare-ce prevedea căldări de un alt sistem de cât cel prescris și nici nu răspundea complet programului tratat, și lăsându-se la o parte și oferta șantierului „*Germania Werft*” din Kiel, care nu corespundea programului de oare-ce nu garanta viteza de 18 noduri de cât cu o încărcare maximă de 1000 tone (în loc de 1680 tone, cum se cerea), și care ofertă se urca la 2343.000 lei, oferta cea mai puțin urcătă, ca cost, după aceea a șantierului La Loire era o ofertă a șantierului „*Forges et Chantiers de la Mediterranée*” din Hâvre, după care vaporul costa, în condițiunile cerute, suma de 2400.000 lei, adică mai mult de cât suma de care se dispunea în acel moment (exact 2331.900 lei, în efecte și 3830 lei în numerar). Celelalte oferte erau cu mult mai scumpe deci cu totul inabordabile deși unele din ele remarcabile prin proiectele de construcțiune prezentate¹⁾. Prin urmare singură oferta șantierului „La Loire” din St. Nazaire se putea admite, fără a se eși din marginile sumelor de care se dispunea, cu atât mai mult încă — nu trebuie a se pierde aceasta din vedere — că era de așteptat ca să se mai ivească și oare-care cheltueli suplimentare pentru lucrări suplimentare cerute în cursul construcțiunii și mai cu deosebire că în afară de plata vaporului mai erau încă și alte cheltueli de suportat pentru dânsul: cumpărarea obiectelor de inventar (argintărie, cristalărie, plăpămarie etc.) circa 90.000 lei; cheltuelile de supraveghiere a construcțiunii lui, circa 15.000 lei; aducerea vaporului în țară, circa 30.000 lei numai pentru cărbuni și unsoare, etc.

Noul vapor a și fost comandat șantierului din St. Nazaire; serviciul de Ateliere și Tracțiune a fost însărcinat de direcțiunea Generală C. F. R. cu supraveghierea și controlul construcțiunii și subsemnatul însărcinat de acest serviciu cu controlul și supraveghierea lucrărilor în șantier. ²⁾

- 1) Ast-fel: Oferta „Fairfield Shipbuilding” din Glasgow 2.696.000 lei.
 Oferta „Nederland-Scheepbouw Maat.” din Amsterdam, 2.777.000 lei.
 „ „Stettiner Vulcan” din Stettin, 2.921.900 lei.
 „ „Gio Ansaldo & Co.” din Genua, 2.980.000 lei.
 „ „Fratelli Orlando” din Livorno, 3.300.000 lei. etc.

2) Având ca asistent pe d-l inginer I. D. Ghica din serviciul maritim.

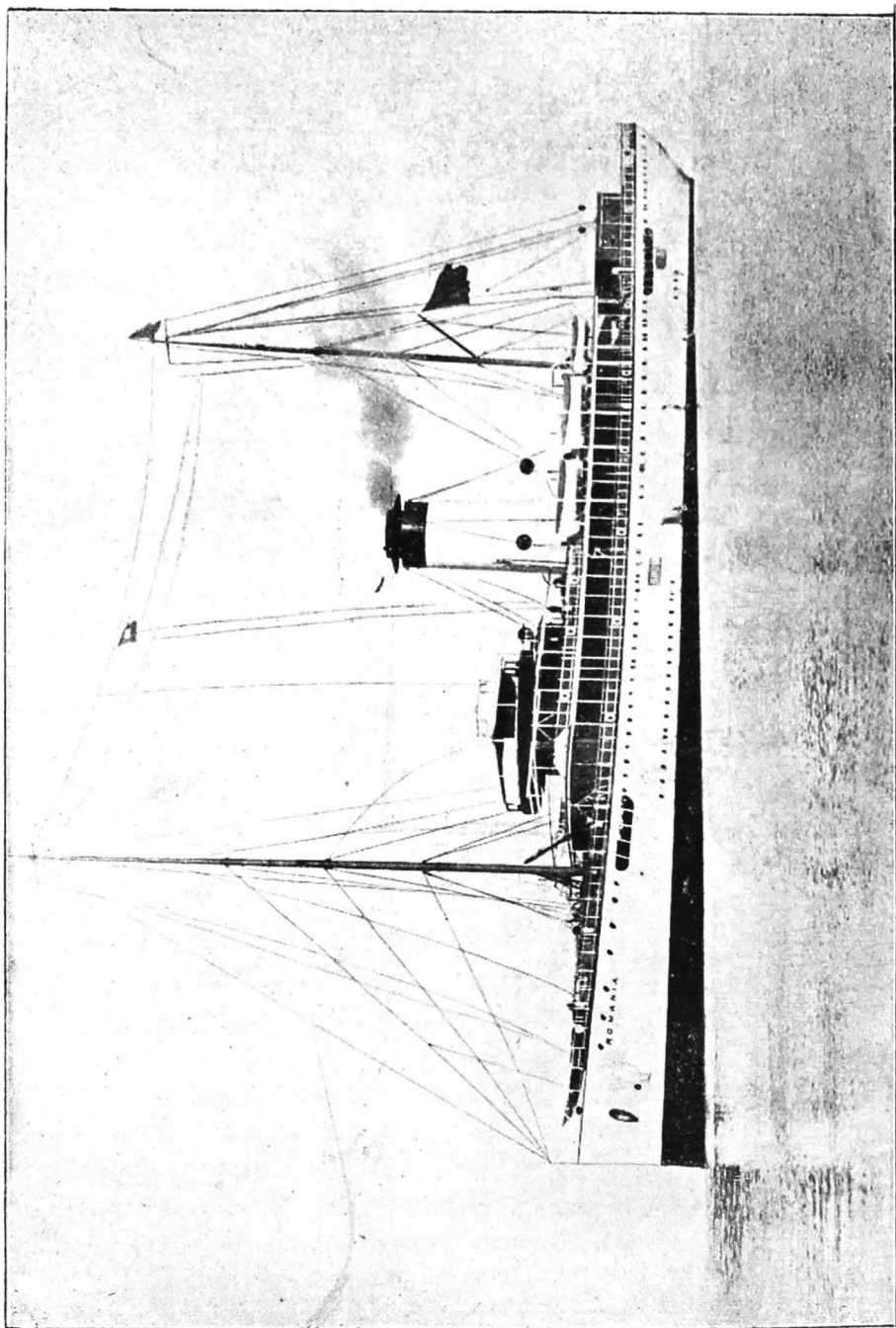
Cred util a adăuga că chiar de la început, la semnarea contractului, s'a adus proiectului șantierului „La Loire“ mai multe ameliorări de o reală importanță: unele din ele privitoare la dispozițiunea cabinelor și saloanelor, paturi etc.; altele privitoare la construcțiunea corpului vasului, în scop de a-și da cât mai multă soliditate și rigiditate (bordarea cu tablă de fer a întrepunților inferioare din calele de mărfuri, atât la prova cât și la pupa, în loc de lemn cum prevedea proiectul șantierului, etc.); altele în fine pentru a pune în mai bune condițiuni înmagazinarea păcurei și a apei dulci în compartimentele de water-ballast (admițându-se înmagazinare numai de apă dulce în compartimentele de sub caldari și mașini și dispunând înmagazinare de păcură numai în balasturile de sub calele de mărfuri; separându-se prin spații goale vizitabile balasturile de păcura de cele de apă dulce, pentru a se exclude cu totul posibilitatea unei patrunderi a păcurei în apa de alimentație a caldarelor, etc.).

În urma, în cursul construcțiunii, s'au mai făcut încă și alte ameliorări, executându-se lucrări ce păreau necesare vaporului și care nu erau prevăzute în oferta șantierului (diverse furnituri și instalațiuni în saloane și cabine, separațiune etanșă în tancurile mari de păcură, pompe de serviciu și de caldă suplimentare, acționate direct de balancierii mașinilor motrice, instalarea unui aparat sistem Temperley pentru a se putea încălca direct din vagoanele de pe cheu mărfuri în cala de la prova, a vaporului, bite de amaragiu pe puntea principală a vaporului, filtru Harris suplimentar la mașini, etc.); toate aceste lucrări suplimentare au trebuit plătite separat așa că costul vaporului, de la 2050.000 fr. cât fusese la început, a ajuns la urmă, când vaporul era complet terminat, la suma de 2140.000 lei, -- în afara totuși de cumpărarea obiectelor de inventar, aducerea vaporului în țară etc. În totul noul vapor revine, inclusiv aducerea lui în țară, botez etc. la suma de 2.263,899 lei ¹⁾.

Acest nou vapor, caruia abia pe la finele construcțiunii lui i s'a dat un nume, numele de „România“, a fost lansat în ziua de 10 Oct. st. n. 1904 și a fost complet terminat în Februarie 1905.

1) Celelalte vapoare ale Serviciului Maritim Român costaseră:

Vaporul „Meteor“	800.000 lei
„Medea“	150.000 „
„Regele Carol“	2.447.470 „
„Principesa Maria“	1.526.253 „



Vaporul „România“

Încercările de recepțiune au fost făcute aproape de insula Belle-Ile (cam în fața orașului Lorient) în ziua de 22 Martie 1905 de o comisiune compusă din: d-l Inginer Inspector-General Th. Dragu, Șeful Serviciului de Ateliere și Tracțiune, ca Președinte și din d-l Cap. Comandor I. Coandă, Directorul Serviciului Maritim și subsemnatul ca membri.

Încărcarea vaporului prescrisă pentru încercări s'a realizat parte prin apa pusă în balasturi, parte prin nisip pus în calele de marfuri. Viteza realizată la aceste încercări a fost de *18.127 noduri*, deși domnea un vânt destul de simțitor de S. V. (rest al unor furtuni care duraseră vre-o 15 zile și care ne împiedecaseră de a face mai curând încercările) și cu toate că marea era încă simțitor agitata, cu hulă de S. V., iar consumația de combustibil a fost de *0^{kg}.703* carbuni pe cal și pe ora; deci condițiunile impuse de contract complet satisfăcute.

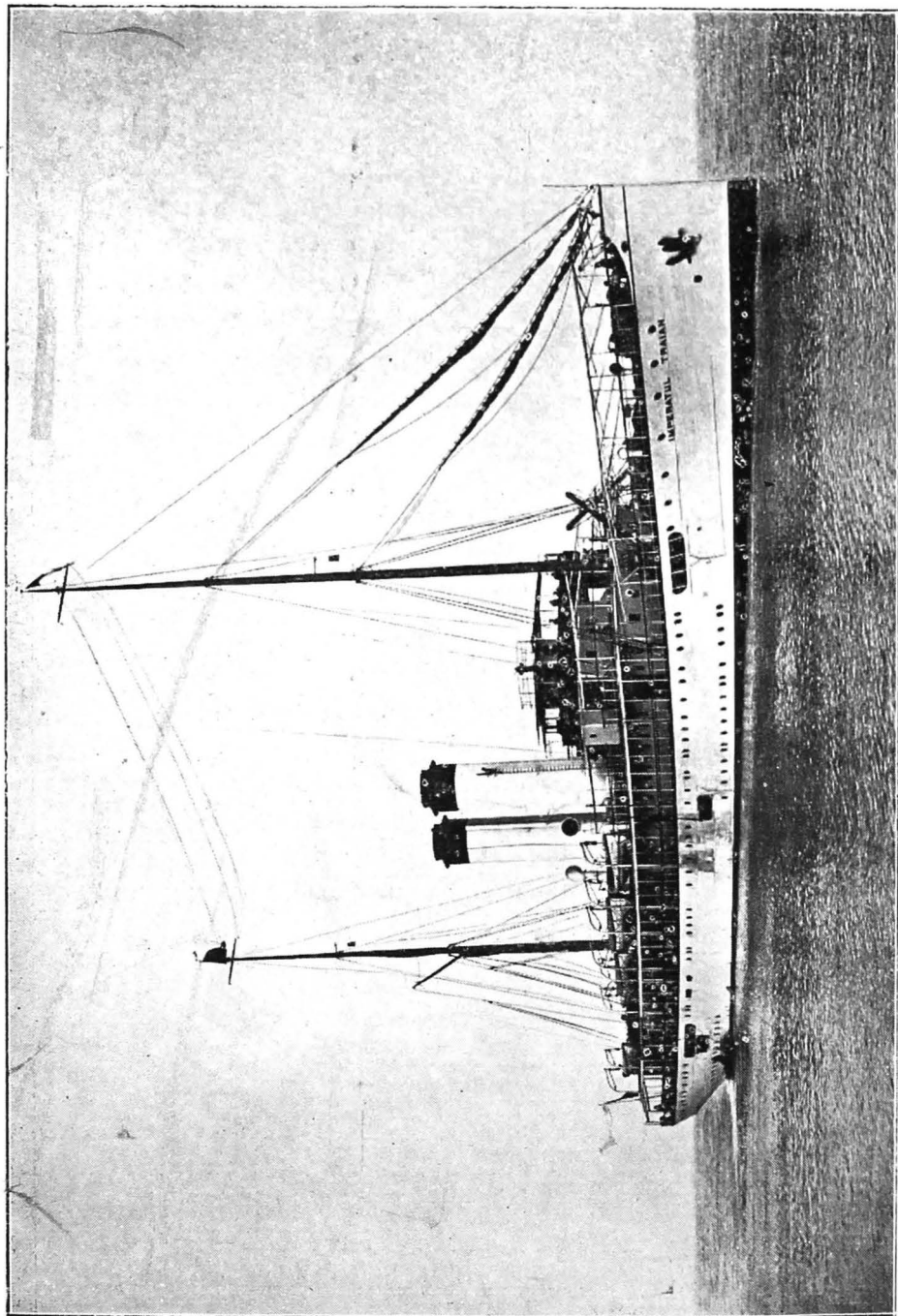
Imediat după facerea încercărilor de recepțiune și complectarea terminare a tuturor instalațiunilor lui, noul vapor e adus în țară. În ziua de 16 April st. n. el sosește la Constanța; aci i se montează instalațiunile de ars păcura care deși fuseseră pregătite dela Șantier nu au putut fi montate acolo și au trebuit aduse în calele de marfuri, căci vaporul a făcut călătoria lui dela St. Nazaire și până în țară cu carbuni. La câteva zile după sosirea lui în Constanța, în ziua de 15 Maiu st. v. vaporul e botezat de M. S. Regele dându-i-se numele de „*România*”, și puține zile după aceea el începe cursele sale pe linia Constanța-Constantinopole prelungită de o cam dată numai până la Smirna și Pireu.

Vaporul „*România*” se prezenta, atunci la început, în condițiuni excelente: încercările de recepțiune dădusera rezultate cu totul mulțumitoare, în timpul călătoriei dela St. Nazare la Constanța precum și în cursele dela Constanța la Constantinopol, Smirna și Pireu el se comportase bine din toate punctele de vedere: viteză, stabilitate, bune calități nautice, Serviciul Maritim era încântat de dânsul; publicul îl găsea frumos și confortabil deși, de sigur, mult mai puțin luxos în unele părți de cât „*Regele Carol*”; vaporul părea a nu avea decât calități. Totuși el nu era lipsit de oare-care defecte, dintre care unul — cel pe care de altmîntrelea experiența l-a arătat în urma ca cel mai important — atrăsese în mod foarte puternic atențiunea subsemnatului încă din timpul construcțiunei vaporului, de pe atunci chiar când vaporul era abia în membre; acest defect era că pupa

vaporului, — pupa lungă, afinată, îngustă ca un cuțit în partea ce stă în apă, formă foarte bună de altfel pentru viteză — părea de o construcțiune prea de tot ușoară, prea puțin rigidă, așa că era de așteptat ca în serviciu ea să vibreze exagerat făcând penibilă starea călătorilor din acea parte a vaporului, dacă nu chiar să producă uzări anormale în arborii elicelor ori poate chiar și accidente la acești arbori. Subsemnatul fusese chiar atât de impresionat de acest inconvenient ce părea că-l are pupa vaporului, încât a insistat, încă din timpul construcției, atât pe lângă Direcțiunea Șantierului din St. Nazare (care executa corpul vaporului), cât și pe lângă cea din St. Denis (care executa mașinele motrice, elicele și arborii de elice), precum în fine și pe lângă Biouroul Veritas, (care dădea cota de clasificățiune a vaporului și avea dreptul a impune constructorului orice întărire ar fi crezut utilă vaporului) pentru a se modifica în limitele posibilului construcțiunea pupei făcându-se mai rigidă; în zadar însă, căci Biouroul Veritas se preocupa numai de soliditatea vapoarelor ce clasifică, iar nu și de rigiditatea sau confortul lor și el găsea vaporul destul de solid; iar șantierul, căruia nu i se putea impune nimic în aceasta privință — el având contractul încheiat asupra unor anumite planuri de construcțiune a corpului vaporului — susținea ca vaporul e nu numai solid dar și suficient de rigid, și avea și toată răspunderea asupra lui. Lucrurile au rămas deci neschimbate și pupa vaporului s'a construit conform proiectului șantierului.

Adevărul e ca la început inconvenientul pupei prea puțin rigidă nu s'a arătat de loc sau aproape de loc, pe de o parte din cauză ca vaporul era cu totul nou iar pe de alta și mai ales din această cauză, pentru că în timpul primelor lui călătorii și în tot timpul chiar a celor șase luni de garanție, vaporul a navigat pe un timp excepțional de bun (era și în timpul verei), fără furtuni și fără mare prea agitată. Vaporul părea deci ca da deplină satisfacțiune și părerea generală era că e un excelent vapor.

Numai cu noul vapor însă — și cu cele două de mai înainte, „Regele Carol“ și „Principesa Maria“ — nu se putea prelungi linia orientală de cât până la Smirna și Pireu; pentru a se putea prelungi până la Alexandria, mai trebuia cel puțin încă un vapor. Și cum Ministerul se arăta favorabil comandării unui alt vapor iar Serviciul Maritim foarte mulțumit de „România“, se decide imediat, fără a se mai ținea licitațiune, pentru a nu se mai pierde timp, a se comanda tot șantierului „Ateliers et Chantiers de la Loire“ din



Vaporul „Impăratul Traian.”

St. Nazaire un nou vapor, identic cu „România” cu același preț ca și „România” adică 2.140.000 fr. Și astfel se comandă vaporul „*Impăratul Traian*”¹⁾ vapor menit a permite să se realizeze în fine speranța de mult nutrită de Serviciul Maritim Român: prelungirea liniei sale orientale până la Egipt. Contractul s'a semnat în ziua de 1 Iunie 1905, adică aproape doua luni după sosirea „României” în țară. După propunerea subsemnatului, care era ferm în ideea sa că pupa vaporului „România” nu e de ajuns de rigidă, s'a prevăzut în un plan și o notă anexată la contract, ca noul vapor „*Impăratul Traian*”, de și având forme identice cu „România”, pentru a nu se micșora viteza, sa aibă totuși pupa sa mult mai rigid construită de cât „România” (s'au prevăzut la pupă mai mulți pârți, longitudinali și transversali, cari pe „România” erau de lemn sau nu existau de loc, să fie metalici pe „*Imp. Traian*”; s'a prevăzut ca puntea superioară care era de lemn pe „România” să fie complet metalică, la pupă, sub bordajul de lemn, etc.) Noul vapor se mai deosebea încă de „România” prin aceea că avea două coșuri, pe când „România” avea numai unul foarte mare și cam puțin estetic; că *tontura* sa la pupă să fie mai mare cu circa 15 cm. (la execuție ea s'a făcut chiar după insistența subsemnatului cu 20 cm. mai mare) de cât pe „România”, etc. și a fost necesar a se face încă o însemnată modificare față cu „România” și care se impunea ca o consecință a faptului că pupa vaporului „*Imp. Traian*” era sensibil mai grea de cât a „României”: spre a se ușura pupa noului vapor, în serviciu, s'a micșorat cala de mărfuri de la pupă, rezervându-se antrepuntea ei superioară numai pentru călători de clasa III-a (prin aceasta se micșora capacitatea de transport a noului vapor cu circa 150 t. de marfă; se ușura însă pupa și se ameliora situațiunea călătorilor de cl. III-a, cari pe „România” erau mai puțin bine adăpostiți pe vreme rea). Cred util a arăta aci că toate aceste ameliorări aduse pe „*Imp. Traian*” nu au fost plătite cu un supliment de plată, de oare-ce Direcțiunea generală a C. F. R. nu admitea ca noul vapor, comandat prin bună înțelegere să coste mai

(1) În acele momente se pregătea în București marea expoziție care avea a serba 40 ani de domnie a M. S. Regelui Carol I și împlinirea a 1800 ani de la colonizarea Daciei de către împăratul Traian; se reamintea deci foarte vie amintirea evenimentelor petrecute acum 18 secole pe pământul României de azi și aceasta explică de ce vaporului comandat în acel moment i s'a dat numele marelui împărat și de ce vaporului comandat câte-va luni mai târziu i s'a dat numele de „*Dacia*”.

mult de cât primul care fusese comandat în urma unei licitațiuni: surplusul de cost pentru întăriturile de la pupa, pentru cele 2 coșuri etc. a fost acoperit prin economii realizate în construcția noului vapor față cu „România” (s'a suprimat tirajul forțat sau mai bine tirajul asistat cu care era inzestrat „România”, ca puțin util pe un vapor care avea a arde păcură ca combustibil în căldările sale, și nici probabilitate fiind ca va arde vre-o dată cărbuni și că prin urmare va putea avea nevoie de un astfel de tiraj; s'a suprimat aparatul „Temperley”, care se arătase în serviciu de o manipulare dificilă, înlocuindu-se cu 2 macarale obișnuite; s'a bordat cu pin în loc de teak punțile vaporului în interiorul localurilor acoperite (a roofurilor); etc.).

În aceste condițiuni s'a făcut în lunie 1905 comanda vaporului „Împăratul Traian”. Cu supraveghierea și controlul construcției în șantier e însărcinat tot subsemnatul (1) și lucrările se încep imediat.

În timpul construcției se aduc noului vapor importante modificări, față cu cele prevăzute în contract, modificări dictate de condițiunile noi în care s'a găsit Serviciul Maritim Român după încheierea convențiunei cu marea companie germană de navigațiune „Norddeutscher Lloyd” din Bremen. Aseasta convențiune, încheiată în toamna anului 1905, adică la câte-va luni după comandarea vaporului „Împ. Traian” trebuia așa spera pe atunci Serviciul Maritim Român să dea liniei noastre orientale un avânt neînchipuit atrăgând pe la noi curentul de călători din America și Europa spre Egipt. Se voia acum un mai mare confort și un mult mai mare lux, pe vapoarele românești, pentru ca să fie mulțumiți și acești noi oaspeți deprinși cu atâta confort și cu atâta lux pe vapoarele din occidentul Europei și în special pe marile vapoare ale Companiei „Norddeutscher Lloyd”. S'a decis atunci a se ameliora amenajarea cabinelor de cl. I de pe „Împ. Traian”, s'au prevăzut cabine de lux, s'a mai mărit și ameliorat pe cât posibil salonul restaurant, fumaarul și salonul de lectura de cl. I, s'au ameliorat amenajările și instalațiunile privitoare la bufet, combuză (magazie de lucruri de ale mâncărei) ghețăria, etc. Și cum la acea epocă vaporul nu era prea înaintat ca construcțiune, toate aceste ameliorări și înfrumusețări s'au putut face plătindu-se numai diferența de cost între ceia-ce se pre-

(1) Având ca asistent pe d-l inginer Sc. Greceanu din Serviciul de Ateliere și tracțiune.

văzuse la început și ceia-ce se cerea acum, fără a se mai produce și cheltueli prin distrugere de lucrări deja executate.

Profitând de faptul că Ministerul acorda sume însemnate de bani pentru sporiri și ameliorări pe vaporul „Imp. Traian“, subsemnatul, care tot considera că nu se făcute tot ce trebuie pentru rigiditatea vaporului (s'a spus mai sus că sumele de care se dispunea la facerea contractului erau limitate) a propus și o sumă de ameliorări în construcțiunea corpului vasului, între altele cabinele personalului vaporului, între puntea principală și cea superioară, și care pe „România“ aveau păreții de lemn, să se facă cu păreți metalici (căptușiți bine înțeles cu un vegrajiu de lemn); construirea, spre pupă, a unei cale speciale de bagaje cu păreții complet metalici, etc., și câteva ameliorări la mașini ¹⁾. Toate aceste propuneri au fost aprobate, cu atât mai mult că de la venirea iernei și a timpului rău vaporul „România“ începuse a-și arăta toate defectele și mai ales insuficienta de rigiditate ²⁾, — așa că în definitiv vaporul „Imp. Traian“ a ieșit simțitor ameliorat față cu „România“ nu numai în ce privește confortul și luxul ci încă poate și mai mult ca soliditate și rigiditate.

Pe când vaporul „Imp. Traian“ se afla încă în construcție,— prin Oct. 1905 — Ministerul decide construirea unui al 3-lea vapor, pentru ca Serviciul Maritim să aibă ast-fel și un vapor de rezervă, celelalte constituind abia strictul necesar pentru asigurarea serviciului la Alexandria. De data aceasta însă se ține licitațiune; Serviciul de Ateliere și Tracțiune stabilește ca și în trecut, de comun acord cu Serviciul Maritim, programul și condițiunile de construcțiune ale vaporului, subsemnatul e rechemat pentru câteva săptămâni în țară pentru întocmirea specificațiunei generale și a planurilor anexate la dânsa. Se prevede în aceste planuri și în această specificațiune un vapor aproape identic cu vaporul „Imp. Traian“, un vapor conținând toate ameliorările și sporirile acestuia, plus încă și altele care s'au mai putut realiza, fără a se schimba mărimea și formele cor-

(1) S'a mai mărit diametrul pompelor suplimentare de serviciu și de cală pentru a li se spori debitul; s'a instalat o traversă de comunicațiune între pompele de circulațiune ale condensozilor pentru ca una din ele să poată servi, în caz de avarie a celeilalte, la ambii condensozii etc.

(2) Aceste defecte, mai ales vibrațiunile pupei, s'au agravat încă cu timpul, așa în cât acum în urmă vaporul „România“ a trebuit trimes în un șantier de construcțiuni navale spre a se consolida.

pului vasului: se sporește, cât a mai fost încă posibil, mărimea cabinelor de lux și a roofurilor ce conțin restaurantul, fumoarul și salonul de lectură de cl. I, precum și rooful restaurantului de cl. II, se mai măresc puțin bunkerele mari de păcură, pentru a se putea lua pe vapor a aprovizionare de circa 600 t. păcură (în detrimentul celei de marfuri de la mijloc, care e puțin micșorată); se bordează cu tablă, sub lemn, puntea superioară a vaporului aproape pe toată lungimea ei se îngroașă tablele roofurilor și se prevede o mai puternică legătura a lor cu planșeul și cu tavanul; se mai adaugă o macara de 2 t. putere pentru cala de marfuri de la provă etc., și cum toate aceste adaosuri ar fi micșorat stabilitatea vaporului, se sporesc cu 2,5 mm., grosimile tuturor tablelor de la fundul vaporului (kilă, table de gabord, carlingă centrală, table normale, varangele de la mijlocul vaporului și tavanul dublului fund, în total circa 30 tone material adăugat în plus la fundul vaporului) ceea ce mai are și avantajul de a spori încă soliditatea și rigiditatea vaporului.

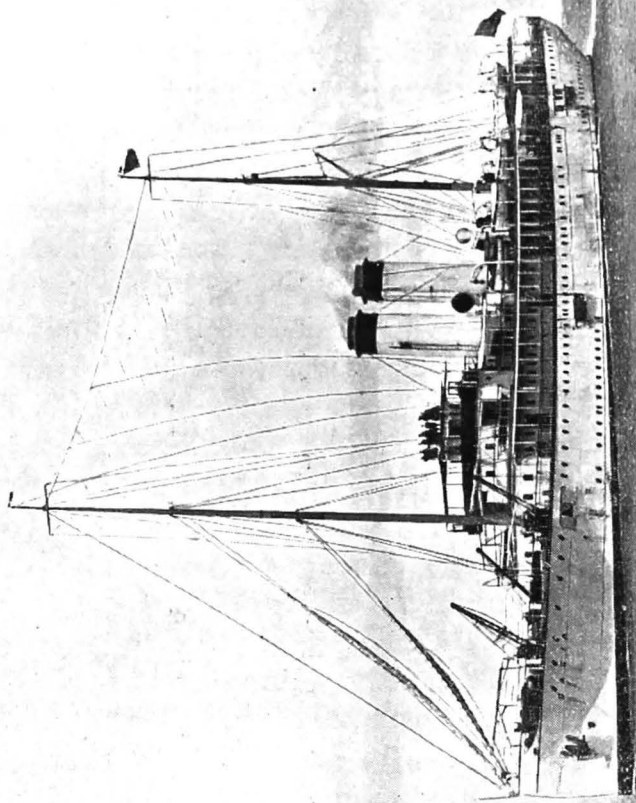
La licitațiune au fost invitate 29 case; nu au trimis însă oferte de cât 17 case. Licitațiunea s'a ținut în ziua de 25 Ianuarie st. n. 1906. Oferta cea mai ieftină a fost tot aceea a șantierului „Ateliers et Chantiers de la Loire ¹⁾” din St. Nazaire, căruia i s'a și dat comanda noului vapor: *Dacia* — pentru suma de 2.295.000 fr. Contractul se semnează la 3 16 Februarie 1906 și lucrările se încep curând după aceea.

Puțin după acestea, la 1 Aprilie 1906, Serviciul Maritim Român se separă de administrațiunea C. F. R., rămânând ca un serviciu separat al Ministerului de Lucrari Publice. Subsemnatul de și în serviciul C. F. R. rămâne totuși însărcinat a duce până la sfârșit construcțiunea celor două vapoare „Imp. Traian” și „Dacia” ¹⁾.

Între acestea construcțiunea vaporului „Imp. Traian” înainta neconținut; el fu lansat în ziua de 10 Maiu 1906 și complet terminat în Septembrie acelaș an; Toate sporirile și ameliorările ce i

(1) E interesant, credem, a spune uci că, dacă la toate aceste licitațiuni șantierale franceze au cerut prețurile cele mai mici, aceasta se datorește mai ales faptului ca statul Francez acordă șantierelor de construcțiuni navale franceze prime de construcțiune pentru vapoarele de comerț, construite pentru alte țări, prime ce variază cu tonagiul și puterea vapoarelor și care pentru un vapor ca „Dacia” se urcă la peste 300.000 fr.

(2) Având ca asistent pe D-l E. Varetton mecanic principal în Serviciul Maritim.



Vaporul „Dacia“

s'au adus în curs de construcțiune i-au sporit simțitor prețul: din 2.140.000 fr. cât fusese la început, costul acestui vapor a ajuns la sfârșit, când vaporul a fost complet terminat (inclusiv aducerea lui în țară, cumpărarea obiectelor de inventar etc.) la suma de 2.460.701 lei. Recepțiunea lui s'a făcut de o comisiune compusă din d-l Căp. Comandor I. Coandă, Directorul Serviciului Maritim, ca președinte și din subsemnatul, d-l Comandor C. Boerescu, Inspectorul vapoarelor S. M. R. și d-l E. Vareton mecanic principal S. M. R. ca membri. Incercările de recepțiune s'au făcut în ziua de 8 Sept. 1906, tot în fața bazei dela Belle-Ile ca și cu România. Rezultatele obținute la aceste încercări au fost aproape identice ca acele obținute la încercările României ¹⁾, lucru ce era și de așteptat, dat fiind că ambele vapoare aveau aceleași forme, mașinile lor motrice și elicele identice și pescagiul lor același la încercări. Vaporul se primește, e adus în țară unde sosește la 16 Septembrie 1906; aci i se montează instalațiunile de ars păcură și puțin după aceea începe cursele pe linia prelungită de astă dată până la Alexandria.

Vaporul „Dacia“, care între acestea înainta în construcțiune, a fost lansat în ziua de 12 Februar st. n. 1907; complet terminat a fost în Iunie același an, și încercările de recepțiune au fost facute în ziua de 6 Iulie st. n. 1907 tot lângă Belle-Ile, de o comisiune compusă din d-l Căp. Comandor P. Popovätz, sub-directorul S. M. R. ca președinte și din subsemnatul și d-l E. Vareton mecanic-principal S. M. R. ca membri. --- Rezultatele obținute la încercări au fost aproape identice cu cele de la „România“ și „Imp. Traian“, atât ca viteză ²⁾ cât și ca consumațiune de combustibil. Vaporul a fost primit, a fost adus în țară, unde a sosit la 21 August 1907, i s'au montat instalațiunile de ars păcură și a și început, la câteva zile după aceea, cursele pe linia Constanța-Constantinople-Smirna Alexandria (vapoarele noastre nu mai mergeau acum și la Pireu, din cauza ruperei relațiunilor cu Grecia). --- Cu micile suplimente de lucrări cerute în cursul construcțiunii lui, vaporul „Dacia“ a revenit, complet terminat și inclusiv aducerea lui în țară, inventar etc., suma de 2.608.855 lei.

Vapoarele „Imp. Traian“ și „Dacia“ fac de atunci serviciul

(1) Viteza totuși numai de 17,87 nod. din cauza unei mări foarte defavorabile.

(2) Viteza totuși numai de 17,88, din cauza carenei foarte murdare (vaporul stătuse în basen nemișcat și necurățit 33 de zile).

pe linia Constanța-Constantinople-Alexandria și se compoarta după cunoștința subsemnatului, în mod satisfăcător.

Această scurtă expunere istorică a construcțiunii vapoarelor „România”, „Imp. Traian” și „Dacia” terminată, voiu căuta a arăta în trăsături generale pentru a fi cât mai scurt posibil construcțiunea acestor vapoare, caracteristicile lor, modul cum ele au fost amenajate și inzestrate și a da și oare-care detalii mai interesante privitoare la construcțiune, arătând tot-o-data și principalele diferențe între aceste trei vapoare. Voiu lua pe rând: corpul vasului, amenajările cabinelor și a saloanelor, mașinile și căldările cu instalațiunile de ars păcura, aparatele de salvare, serviciul sanitar și de incendiu, aparate de manevră, aparate de încărcare și descărcare a mărfurilor etc. — În fine voiu arăta rezultatele încercărilor de girațiune și de oprire în mers făcute cu vaporul „Dacia” în timpul călătoriei lui de la St. Nazaire la Constanța, precum și încercărilor făcute cu acelaș vapor în cursul aceleiași călătorii, pentru a determina cerința de putere a vaporului la diferite viteze.

(Va urma).

GR. G. STRĂTILESCU

Inginer-Şef.

în serv. de Ateliere și Tracțiune a C. F. R.