

CREAREA SERVICIULUI MARITIM ROMÂN ȘI PRIMELE INIȚIATIVE ALE COMPANIEI PE „LINIA ORIENTALĂ”

Paul DOMINTE*

Abstract: The foundation of The Romanian Maritime Service and its first company initiatives in “Eastern Line”

The foundation of The Romanian Maritime Service in 1887 has established a turning point for the economical independence of the modern Romania.

The Romanian Maritime Service has been created for two reasons: the first one was to develop the commercial relationship between Romania and the countries from Europe and the Middle East, and the second one was to attract the international trading and travellers traffic from Western Europe and East Mediterranean towards the Romanian Black Sea harbours. In that circumstances Constantza Black Sea port has become a keypoint in the journeys to Constantinople and the Straits (Bosphorus and the Dardanelles), then towards the turkish and greek harbours and the Aegean Sea with terminus station Egyptian Alexandria. Fortunately, for nowadays historians, a lot of written evidence about travels on this maritime route and equipments have been preserved, especially about those regarding the Romanian Maritime Service. The information transmitted by travellers play an important role in recreating the image of life on the sea at the beggining of XX-th century.

In the same time the civil ships which brows on the Eastern Line have represented a national pride source.

Keywords: *The Romanian Maritime Service, Eastern Line, maritime fleet, Black Sea, ship*

Perioada de la sfârșitul secolului al XIX-lea și începutul secolului al XX-lea reprezintă epoca unei remarcabile evoluții a transporturilor maritime, atât din perspectiva tehnicii, cât și a pescajului. Este o epocă de mari realizări în domeniu, în care se trece definitiv de la vasele de lemn cu pânze, la cele de oțel, de mare tonaj și de la propulsia motoarelor cu aburi, având drept sursă de energie cărbunele, la cele cu elice care folosesc mai ales combustibili lichizi, având un randament

* Profesor dr., Liceul Teoretic „Decebal”, Constanța.

superior și capacitatea de a dezvolta viteze de croazieră mari¹. România a fost prinsă și ea în vârtejul transformărilor încercând să țină cât mai mult pasul cu noul prin crearea unui serviciu de navigație propriu.

În anul 1887 Parlamentul României a votat actul normativ prin care se înființa „un serviciu național de navigație pe Dunăre și Mare”, Serviciul Maritim Român, sau, pe scurt, S.M.R., lege promulgată la 9 ianuarie 1888 în Monitorul Oficial. Odată cu votarea acestei legi s-a acordat și un credit inițial de 6 milioane lei pentru cumpărarea de vase. Se poate ridica întrebarea: ce a determinat autoritățile românești să creeze un serviciu de navigație civilă de stat? În primul rând faptul că România dispunea de un număr infim de nave sub pavilion propriu, situație ce reiese chiar din raportul de ședință parlamentară. În 1885, de pildă, din 1.427 de bastimente ce au ieșit din porturile românești, marina comercială a României era reprezentată numai prin trei corăbii cu pânze ce puteau să transporte până la 500 de tone marfă. Deși a fost votată cu mare entuziasm de Cameră, legea de creare a S.M.R. nu s-a aplicat, dar o putem considera, cel puțin „de jure”, actul de naștere a flotei maritime civile moderne pe plan național.

Odată cu începerea lucrărilor la podurile peste Dunăre – ce conectau Dobrogea la C.F.R. – statul român a obținut „ca trenul internațional Paris-Constantinopol, Orient-Express” să fie prelungit până la Constanța, îndată ce podul va fi terminat”. Concurența Bulgariei și Serbiei punea însă România în situația riscantă de a fi ocolită de traficul de călători prin construirea unei căi ferate sud-dunărene, caz în care s-ar fi pierdut și beneficiile de pe urma închirierii celor aproximativ 600 de km, cât măsura drumul de fier pe sectorul românesc. Pentru a evita aceasta, statul român a apelat la Societatea de navigație austriacă „Lloyd”, căreia i-a solicitat să asigure cu navele sale linia Constanța-Constantinopol, dar Viena nu a răspuns ofertei românești. Drept urmare, prin decretul regal de la 28 Aprilie 1895, Direcția Generală a Monopolurilor Statului a fost autorizată să realizeze un serviciu maritim, pentru care avea la dispoziție 2 milioane lei².

¹ John BELCHEM, Richard PRICE (ed.), *A Dictionary of Nineteenth-Century History*, Penguin Books, London (G.B.), 2001, p. 412.

² *Orient-Express-ul* a fost simbolul epocii de aur al transportului pe cale ferată. Trenul, care lega Parisul prin Munchen, Viena și Budapesta cu Bucureștiul, făcea până în capitala României 67-68 de ore, o adevărată performanță pentru acele vremuri. Conceptul nou pe care-l introducea, având drept inițiator pe Georges Lambert Casimir Nagelmackers, acredita un nou model în afacerile de transport pe cale ferată; acela al trenului de călători rapid, de mare distanță (express-ul), format numai din vagoane de dormit, cu toalete și alte facilități, precum și scaune cu arcuiri ce eliminau trepidațiile trenului. Aceasta a determinat ca *Orient-Express-ul* să devină o adevărată legendă pentru confortul și eleganța sa aristocratică – vezi *Cronica ilustrată a omenirii, vol. 10. Perioada imperialismelor (1871-1914)*, Editura Litera, București, 2011, p. 132. În ceea ce privește traseul *Orient-express-ului* pe teritoriul românesc, menționăm faptul că de la București se creaa legătura spre capitala otomană prin portul Constanța.

² Alexandru V. CASIMIR, *Drumul nostru către „Țara lui Soare-Răsare”*, Institutul Grafic „Schenk”-Burbea, Galați, 1912, p. 15-19.

Alte două motive ce stau la baza implicării statului în investițiile maritime ne apar chiar la unele mărturii din epocă. 1. necesitatea atragerii către țara noastră a unei părți a traficului internațional; 2. nevoia de a servi „utilității publice, chiar sub pedeapsa ca statul să piardă după urma întreprinderilor sale”. În acest context s-a preconizat crearea unei flote maritime de mare viteză, care să folosească și la transportul de călători precum și a unei flote comerciale, cu viteză economică, alcătuită din așa numitele *cargoboate*[s.n.] „destinate a acoperi prin veniturile ce vor produce, deficitele rezultând din exploatarea serviciilor de mare”³ și unde inițiativa particulară trebuia să fie consistentă. Această gândire s-a impus în epocă sub influența doctrinei liberale „Prin noi înșine” și putem face observația că ea a fost generată mai degrabă de rațiuni ce țineau de orgoliu național, decât de cele de ordin economic. Ca atare statul român a investit destulă energie și bani în S.M.R., dar rezultatele nu au fost pe măsura așteptărilor. Una dintre cauze pare să fie legată de frecvențele mutări administrative. S.M.R. a fost atribuit până în 1912 rând pe rând „când la Regie când la Căile ferate când la Ministerul Lucrărilor Publice, când la direcția căilor de comunicație pe apă, când făcându-l instituție aparte”. În același timp sumele investite de statul român pentru dotarea S.M.R., deși par mari, erau relativ modeste în raport cu necesitățile⁴ și chiar dacă au înregistrat progrese reale în timp, utilitățile s-au dovedit până la urmă insuficiente cantitativ, dacă este să ne raportăm la situația globală. Astfel, în 1912 România dispunea de zece vapoare: 5 de pasageri-poștale și 5 de mărfuri, sau „cargoboate” (sic!), ceea ce o plasa pe unul dintre ultimele locuri în lume în ceea ce privește parcul de nave, mai precis în poziția 26, după Uruguay⁵. Iată pe scurt istoricul lor. La început S.M.R. a lucrat cu vase cumpărate sau închiriate. Ministerul a pus la dispoziție 2 milioane lei, fonduri care au fost utilizate pentru cumpărarea în 1895 a primelor 2 vapoare: „Meteor” și „Medeea”. În 1896 S.M.R. a fost alipit C.F.R. și a primit un credit de 10 milioane „pentru construcțiuni de noi vapoare”, sumă din care s-au cumpărat: vasul de pasageri „Principesa Maria”, fostul yacht „Ignatio Florio” care a costat 1.526.252 lei; vaporul „Regele Carol”, care a costat 2.447.480 lei și „cargoboatele”: „București”, „Turnu-Severin”, „Iași”, „Dobrogea” și „Constanța” pentru suma de 4.156.688 lei. Astfel s-au creat cele 2 linii de mărfuri: linia Arhipelagului și linia Occidentală, precum și linia Constanța-Constantinopol-Egipt, mixtă, de mărfuri și călători⁶. Așadar în 1897 navele care asigurau cursele la Constantinopol erau: „Medeea”, „Meteor”, „Cobra”, „Ignatio Florio”, ultimul înlocuindu-l pe „Cobra” în 1896⁷.

³ Articolul este citat în „Universul”, București, 1897, an XV, nr. 236, 10(22) Octombrie 1897, p. 1. Radu D. Rosetti împărtășea opinia că orice sacrificiu pentru patrie nu este în van și că „obrazul subțire cu chelțul se ține” – vezi Radu D. ROSETTI, *Din Egipt. Note de călătorie*, Ediția a III-a, Editura Librăriei „Universale” Alcalay & Co., București, [s.a.], p. 16.

⁴ A. V. Casimir, *op. cit.*, p. 20.

⁵ *Ibidem*, p. 23-24.

⁶ „Anuarul General al Dobrogei. Căluza Administrativă, Comercială, Industrială”, București 1925, p. 107

⁷ „Universul”, București, an XV, nr. 174, 29 Iulie(10 August) 1897, p. 2.

Câteva date tehnice sunt utile pentru a înțelege anvergura acestor nave⁸. Vasul „Cobra” a funcționat puțin, era pe cărbuni, avea tracțiune cu zbaturi și a navigat un an și jumătate până la Constantinopol. El a fost închiriat de S.M.R. – din cauza unei avarii la o căldare a navei „Meteor”⁹ – de la Dl. Balin, directorul societății de navigație Hamburger-americanische Linie (cu sediul în Hamburg, n.n.), în noiembrie 1895. Statul român plătea proprietarului 32.500 lei pe an, iar acesta era obligat să suporte toate cheltuielile de întreținere, personalul, cu excepția combustibilului. Vasul avea o lungime de 81 metri, 10,5 metri lățime și 4,5 metri adâncime și folosea un motor pe cărbuni. Capacitatea de înmagazinare era de 78 tone cărbuni, dar pentru a face o călătorie dus-întors la Constantinopol îi erau necesare 90 tone, deci trebuia să alimenteze. Viteza era de 16,5-17 mile noduri/oră și parcurgea pe vreme favorabilă traseul Constanța-Constantinopol în 12-13 ore. Vasul a fost dotat cu tot confortul necesar pentru acea vreme: 40 cabine de clasa I, și alte 5 pe punte pentru familii și un salon de dormit pentru 20 de doamne; la clasa a II-a 20 de paturi pentru bărbați și 20 pentru doamne. La fiecare clasă exista salon pentru servit masa. Vasul era întrebuințat exclusiv pentru transportul de pasageri și doar incidental transporta și 5-7 tone de mărfuri, în general legume și fructe din capitala otomană.

„Meteor” a fost cumpărat de Regia Monopolurilor Statului cu suma de 800.000 lei și avea tracțiune pe elice, spre deosebire de Cobra care folosea zbaturi. Transporta și mărfuri, până la 650 de tone. Avea 79 de metri lungime, 9 metri lățime și 5 metri adâncime, rezervoare pentru 150 de tone cărbune, în condițiile în care la o cursă consuma 57 de tone și – cu o viteză mai mică decât „Cobra”, 15-16 noduri – străbătea distanța până la Constantinopol în 13 ore și jumătate – 14 ore. Era dotat cu 31 de cabine pentru bărbați și 10 pentru femei, plus un mare salon pentru doamne și un fumoar, la clasa I, iar la cl. a II-a 30 de cabine pentru bărbați și 16 pentru doamne. La fiecare clasă era câte un salon pentru servit masa.

„Medeea” era tot un vas mixt, pentru mărfuri și călători. Nava circula și pe ruta Brăila – Galați – Tulcea – Sulina – Constanța – Constantinopol. A fost cumpărată de regie cu 200 mii lei, avea un tonaj de 519 la marfă și o viteză de 10 noduri; lungimea 66,5 metri; lățimea 9,25 metri; adâncimea 4,5 metri și consuma dus-întors 48 de tone cărbuni. „În ceea ce privește călătorii, numărul de cabine este suficient”, ne revelează laconic un izvor de epocă.

România mai dispunea în 1896 de două vapoare care făceau serviciul de remorcare în Bosfor: „Viitorul” și „Constanța”, moment în care se preconiza că vor mai fi achiziționate trei noi vapoare de călători și alte 2 mixte – în contul creditului de 10 milioane lei de care am vorbit deja, în ideea ca unul dintre cele 3 vapoare noi să ajungă până la Alexandria, iar dintre cele trei mixte în „Arhipelag, atingând Mitileni, Smirna, Chios, Samos, Canea și Creta”. Cum S.M.R. a „putut să

⁸ Pentru aceste date vezi și Marian MOȘNEAGU, *O istorie tragică a Marinei Comerciale Române*, Editura Ex Ponto, Constanța, 2006, p. 342-349.

⁹ *Ibidem*, p. 343.

înlesnească drumul – ca timp mai cu seamă – între Englitera și Constantinopol, căile ferate a[u] început să atace serviciul în ziare” precum: „Le Stamboul”, „The Levant and Eastern Express”, „Le Moniteur Oriental” etc. care apăreau în capitala turcă, în încercarea de a demonstra că linia de fier Belgrad-Sofia-Constantinopol era mai scurtă decât serviciul făcut de români¹⁰.

După toate aceste eforturi, în 1900 S.M.R. a intrat într-un moment de cumpănă din cauza situației generale a României, aflată în plină criză economică. De fapt criza a fost financiară, dar provocată de recoltele slabe ce au urmat secetei din 1899. Urmarea? Finanțele publice au fost date peste cap, iar datoriile acumulate pe seama marilor construcții necesare modernizării țării și infrastructurii au condus noul guvern conservator – în frunte cu nemilosul Petre P. Carp – spre adoptarea unor soluții extreme, în scopul micșorării deficitelor bugetare. Guvernul avea de ales între: vânzarea unor întreprinderi ale statului pentru a acoperi găurile din buget, stoparea modernizării, creșterea impozitelor sau scăderea salariilor și bineînțeles că a întreprins ceva în stil românesc, adică o amestecătură. În ceea ce privește prima soluție, primul ministru a propus la 11/24 iulie în parlament, printre altele, vânzarea flotei de Dunăre și a celei maritime, iar S.M.R. a fost la un pas de înstrăinare. Cum marile puteri abia așteptau o oportunitate pentru vânzarea S.M.R., la București a venit Kothe, director la Deutsche Levant Linie. Acesta s-a oferit să cumpere contra sumei de 6.700.000 lei tot materialul serviciului și se angaja să exploateze cele 2 linii existente: Constanța-Constantinopol, sub pavilion german și Constanța-Rotterdam sub pavilion românesc, dar cu condiția unui sprijin guvernamental¹¹. S.M.R. a scăpat de înstrăinare ca prin minune. De fapt una dintre cauzele pierderilor înregistrate de Serviciu Maritim a fost, după cum arăta Radu D. Rosetti, scutirile acordate unor persoane importante, fenomen care s-a extins până acolo încât Anghel Saligny chiar i-a cerut scriitorului să nu facă prea multă reclamă S.M.R., pentru că serviciul risca să rămână fără venituri. În aceste condiții s-a luat măsura ca celor ce li se acordau gratuități la biletul de călătorie să-și plătească măcar „*fraiul*”, adică masa și cabina. Soluția nu a condus la acoperirea datoriilor S.M.R., astfel încât acestea au ajuns la 2 milioane de lei pe an¹². Dacă adăugăm și călătorii clandestini, numeroși, cum mărturisea Panait Istrati pe la 1905, ne putem forma o imagine asupra cauzelor ce au generat pierderi serviciului.

În luna mai 1902 Ministerul Lucrărilor Publice a aprobat concluziile raportului prezentat de către directorul S.M.R. cu privire la construirea a două noi vapoare, în vederea prelungirii „liniei orientale Constanța-Constantinopol până la Alexandria Egiptului”.

Prima cursă a unui vas S.M.R. pe mare este cea a vaporului poștal „Meteor” între Constanța și Constantinopol¹³. Vasul „Meteor” nu a circulat prea mult, pentru

¹⁰ „Epoca”, București, seria II, anul II, nr. 250, 11 Septembrie 1896, p. 1.

¹¹ Ion BULEI, *Lumea românească la 1900*, vol. I, Editura Fundației PRO, București, 2004, p. 264.

¹² R. D. Rosetti, *op. cit.* p. 15.

¹³ Articolul intitulat „Marina Națională” face referire la conferința ținută de inginerul Cr. Cristescu „asupra marinei noastre” – vezi „Timpul”, București, an XXI, nr. 39, 20 Februarie (4 Martie) 1899, p. 1.

că a eșuat în 1898. Mai toți pasagerii sosiți în portul Constanța au acuzat neglijența conducătorilor vasului și nepriceperea lor, precum și faptul că mergea cu viteză mare, deși înainte cu 20 de minute de impactul cu stâncile s-a văzut „farul din localitate și dar se știa că sunt în apropiere de mal”¹⁴. Tragedia nu a împiedicat dezvoltarea traficului maritim, iar efectul direct a fost că, pe măsură ce portul Constanța și-a dezvoltat infrastructura, buletinele meteo tipărite în ziarele din Capitală au început să transmită starea vremii și cea a mării, atât la Sulina cât și la Constanța¹⁵.

La 1 iulie 1898 au fost botezate în portul Constanța navele „Regele Carol I” și „Principesa Maria”. Vasul „Regele Carol I” a făcut curse încă de la intrarea în serviciu pe traseul Constanța-Constantinopol-Alexandria, deși Linia Orientală nu fusese prelungită în acel moment până la acest port. „Principesa Maria” era ceva mai mic, dar a fost considerat „tot atât de luxos și de elegant ca cel dintâi”. Inaugurarea celor 2 vase s-a făcut într-un cadru festiv, așa cum avea să se obișnuiască orașul cu ocazia celor mai diverse evenimente: „Mulțimea de lămpi electrice, înșirate într’un mod artistic, între catargurile înalte ale pachebotului, între cel de la proră și cel de la pupă, prezintă o priveliște din cele mai splendide, care se observă de la o distanță destul de mare. Mai mulți căpitani ai vaselor străine cari se aflau în port, vizitând aceste vase, au rămas încântați de ceea ce au văzut”¹⁶, scria cu mândrie patriotică vestitul cotidian Bucureștean „Universul”, cu ocazia lansării la apă.

În ceea ce privește caracteristicile tehnice: vasul „Carol I” a fost construit în șantierele de la Fairfield Gowan Glasgow la un preț de 2.500.000 lei și pus în serviciu la 13 Iulie 1898. Vaporul era lung de 106,70 metri și avea o lățime de 12,80 metri. Avea 18 cabine cu 48 de paturi la clasa I și 20 de cabine cu 60 de paturi la clasa a II-a. Pentru mărfuri avea 3 cale în care încăpea o cantitate de 650 tone. Era propulsat de 2 motoare, 2 elice și dezvolta o viteză de lucru de 18 noduri pe oră și o forță de 6.500 C.P.¹⁷. „Ca confort « Carol I » nu lasă nimic de dorit. Are trei clase pentru pasageri; clasa III, cum nu se vede la nici un alt vapor, are locuri separate pentru bărbați și femei, Cabine speciale pentru M.M. L.L: regele și Regina, un salon de muzică, unul de lectură, fumoare pentru fiecare clasă, săli de mâncare de-aseenea etc. etc.”. Echipajul vasului era numeros, 90 de persoane, iar primul comandant, Iulius Müller, un marinar cu experiență (fusese căpitanul vasului „Meteor” și însărcinat cu recepția tuturor navelor care deserveau linia Brăila-Rotterdam). Încă din epocă nava „Carol I” a căpătat statutul de „unul dintre cele mai confortabile și rapide vase din Marea Neagră, Archipelag și Mediterană”¹⁸.

„Principesa Maria”, fosta navă „Ighațio Florio”, a fost cumpărată în 1897 de către statul român pentru o sumă de 1.526.253 lei și rebotezată după numele soției

¹⁴ „Drapelul”, București, an I, nr. 235, 26 Februarie 1898, p. 2.

¹⁵ „Constituționalul”, București, an III, nr. 730, 21 Decembrie (2 Ianuarie) 1891, p. 3.

¹⁶ Vezi articolul semnat: „Urzică” în „Universul”, București, an XVI, nr. 172, 4(16) Iulie 1898, p. 1.

¹⁷ G. Christodorescu, *op. cit.*, p. 160. După alte surse vasul era lung de 104 metri, cu un diametru de 22 de metri și era dotat cu două motoare și 2 elice – „Universul”, an XVI, nr. 173, 5/17 Iulie 1898, p. 1.

¹⁸ *Ibidem*.

viitorului moștenitor al tronului¹⁹. Nava a fost construită în șantierele italiene de la Orlando, Livorno. Vaporul a fost pus în serviciu la 6 Decembrie 1896, avea 86,1 metri lungime și o lățime de 10,6 metri, cu 16 cabine și 48 de paturi la cl. I, 12 cabine și 48 de paturi la cl. a II-a, era dotat tot cu două motoare și două elice ce dezvoltau 4.113 C.P., cu o viteză de 16, maxim 18 noduri pe oră și o capacitate de încărcare de 250 tone²⁰. Deși interiorul era la fel de confortabil ca al „Regelui Carol I”, s-a considerat că întrecea toate vapoarele existente „ca artă și lux”²¹. Din 1897 „Principesa Maria” și „Cobra” au asigurat cursele la Constantinopol de trei ori pe săptămână, după care Cobra a fost înlocuit de „Carol I”. În 1899 s-a încercat realizarea unei legături pe relația: Constanța-Pireu cu nava „Carol I”, care a efectuat 18 curse și Constanța-Salonic cu „Principesa Maria”, 8 curse. În sfârșit, fiind prea uzat, în 1902 „Medeea” a fost vândut de statul român pentru 9.759 lei²².

Nici nu a demarat bine construcția vaporului „Regele Carol I”, că s-au și ivit primele critici. Conservatorii în special au fost foarte porniți și au considerat pretenția statului român de a construi vase de dimensiuni mari lipsită de sens și o cheltuială inutilă ce apăsa asupra bugetului. După părerea lor, România ar fi trebuit să rămână pentru linia Constanța-Constantinopol la vase de genul „Meteorului”, de dimensiuni și viteză medie pentru acele vremuri și să nu se hazardeze la punerea în serviciu a unor nave de dimensiuni de peste 100 de metri și viteze mai mari de 15 noduri, ale căror mașini puternice consumau 150 de tone cărbune pentru un „voiaj dus-întors”, ceea ce în bani însemna 3.750 lei. În sfârșit, deși vasele românești erau construite să transporte și mărfuri, conservatorii au preconizat eșecul acestora de a acoperi toate cheltuielile de exploatare. În ceea ce privește ideea că acest vas ar fi putut să deservească Linia Orientală până la Alexandria, ipoteza trebuia „cu desăvârșire înlăturată, deoarece pe lângă alte defecte, «Regele Carol» mai are și pe acela de a avea cabinele de cl. I și de lux așezate în jurul căldărilor, ceea ce face ca șederea în ele să fie insuportabilă pentru clima noastră, cu atât mai mult a Egiptului”²³. Trebuie totuși să recunoaștem că pentru acea vreme vasul „Regele Carol I”, cu cei 106 metri ai săi, a intrat în rândul navelor europene mari de transport de persoane, atâta vreme cât transatlanticul german «*Kaiser Wilhelm der grosse*» al companiei North German Lloyd, cu cei 198 metri ai săi era considerat cel mai mare vapor din lume la acea dată și le apărea contemporanilor ca fiind „curat fenomenal”²⁴.

Până în 1905, când a fost achiziționat vasul „România”, traficul de călători a fost fluctuant, după cum se poate observa din tabloul de mai jos²⁵:

¹⁹ Avea 19 cabine la clasa I, 2 de lux și 12 de clasa II-a – vezi M. Moșneagu, *O istorie tragică ...* p. 343.

²⁰ G. Christodorescu, *op. cit.*, p. 160-161.

²¹ „Universul”, București, an XVI, nr. 173, 5(17) Iulie 1898, p. 1.

²² M. Moșneagu, *O istorie tragică...*, p. 344. Autorul nu indică numele cumpărătorului.

²³ „Timpul”, București, an XXI, nr. 11, 16 (28) Ianuarie 1899, p. 1.

²⁴ Vasul german se deplasa cu o viteză de 22 noduri pe oră și avea o capacitatea de transport de „600 pasageri de clasa I, peste 300 de clasa II, peste 800 de a III[-a]”. – vezi *ibidem*, nr. 39, 20 Februarie (4 Martie) 1899, p. 1.

²⁵ G. Christodorescu, *op. cit.*, p. 183.

Nr. crt.	An financiar	Număr călători
1	1898	22.812
2	1899	22.786
3	1900-1901	16.111
4	1901-1902	14.625
5	1902-1903	20.251
6	1903-1904	19.100

Tot privitor la călători, 76% din cei 19.100 au circulat în anii 1903/1904 cu bilete de trafic maritim local, 10% cu bilete de trafic combinat cu C.F.R. și 14% cu bilete în trafic internațional. În traficul local majoritatea au fost muncitori portuari sau agricoli ce călătoreau la clasa a III-a și făceau acest drum de două ori pe an. În ceea ce privește pasagerii: 14% au circulat la clasa I, 17% la clasa a II-a și 69% la clasa a III-a, ceea ce arată că majoritatea călătorilor mergeau cu bilete ieftine, așa-numiții „călători de punte”, fapt de natură să producă pierderi la încasări²⁶.

În anul 1905 numai 2 vapoare mai deserveau Linia Orientală: „Regele Carol I” și „Principesa Maria”. Numărul mare de ore pentru exercițiul 1903-1904 – timp în care „Regele Carol I” s-a aflat în marș 1.631 de ore și a efectuat 64 de călătorii, pentru care a parcurs 25.088 mile pe linia Constanța-Constantinopol, în timp ce „Principesa Maria” 1.186 de ore, cu 42 de călătorii și jumătate, pentru care a străbătut 16.567 mile, deci mai puțin – a determinat statul român să achiziționeze noi nave. În 1906 S.M.R. a trecut sub autoritatea și administrația directă a Ministerului Lucrărilor Publice. În același an i s-a acordat un credit de 1.500.000 lei, în 1907 altul, de 1.383.392, la care se adăuga un împrumut de încă 1.000.000 lei, bani cu care s-au construit alte 3 pacheboturi mari, comandate în atelierele de la Saint Nazaire: „România” pentru o sumă de 2.221.400 lei; „Dacia” pentru 2.385.130 lei; „Împăratul Traian” pentru 2.460.701 lei. În 1912 s-a acordat un nou credit de 3.000.000 lei și s-au cumpărat vapoarele: „Bucegi” și „Carpați” a câte 7.200 tone și „Dorostor” de 1.395 tone²⁷, care însă au circulat pe Linia Occidentală, din portul Brăila.

Vasul „România”, achiziționat de S.M.R. în 1905, era construit de „Société des ateliers et chantiers de la Loire”, în șantierul de la Saint Nazare, iar lucrările au durat un an și 5 luni, fiind realizate după planurile Direcției Generale a C.F.R. Cu o lungime de 108,6 metri, lățime 12,75 și adâncime 6,47 metri „două mașini cu triplă expansiune de 7.200 cai putere” și o viteză ce putea să depășească 19 noduri, „România” a devenit cel mai mare și puternic vas de călători de care dispunea S.M.R. până în acel moment. Putea să transporte 102 călători la clasa I, 36 la clasa a II-a și 300 la clasa a treia și era dotat cu instalații speciale, de ultimă oră pentru

²⁶ *Ibidem*, p. 183-184.

²⁷ „Anuarul General al Dobrogei. Căluza Administrativă, Comercială, Industrială”, București 1925, p. 107

acele vremuri: ventilatoare electrice la toate nivelurile pentru navigație în zonele toride „cu aparate de fabricat gheață (sic!) și băi la toate etajele”, un adevărat lux în epocă, la care se adăugau instalațiile de descărcare²⁸. Vasul – care avea un deplasament de 3.500 tone, din care 1.800 tone marfă, rolul său fiind acela de a prelungi linia Constanța-Cospoli până la Smirna și Pireu – a sosit la 3 aprilie 1905 în portul Constanța, făcând parte din aceeași clasă cu nava „Regele Carol I”²⁹.

„Împăratul Traian” avea 3.000 de tone, o viteză de 18 noduri și dezvoltă o putere de 6.000 C.P. În sala de mese a navei se afla un tablou al cuceritorului Daciei, pictat în ulei de Costin Petrescu, plus alte patru cu subiecte din țară. Vasul era alimentat cu păcură, număra 72 de angajați: fochiști; mecanici; chelneri, iar bucătarul „politic, conștiincios”. Personalul era aproape în totalitate românesc, cu excepția unui elvețian, un șef intendent, plătit cu 300 de lei lunar³⁰. Pentru clasa I, la etaj, exista un salon special pentru corespondență și citire dotat cu gazete, un pian și iluminat electric, plus încălzire la calorifer, ceea ce a creat un confort excepțional pentru vremea rea³¹. În ciuda criticilor conservatorilor, dr. Istrati remarca în 1907 că toți călătorii ce au circulat cu vasul „Împăratul Traian” erau foarte mulțumiți de serviciile personalului navigant S.M.R., cu excepția grecilor, din motive de concurență lesne de înțeles³².

„Dacia” a fost construit în 1907³³ tot la Saint Nazare, 18 mile viteză, 70 de oameni personal, 108 călători la cabinele de cl. I, inclusiv de lux, 50 la a II-a, și la nevoie până la 600 la a III-a, dotat și el cu băi, calorifere, ventilatoare, lumină electrică³⁴.

După achiziționarea noilor vapoare traficul a crescut simțitor pe vasele S.M.R., de aproape două ori și jumătate, astfel încât a atins 55.223 persoane în 1912, din care 6.857 la cl. I; 2.489 la cl. a II-a și 38.877 la clasa a III-a. Se poate observa că preponderent a rămas transportul de lucrători sezonieri, la clasa a III-a. În schimb, noile nave, pe păcură, aveau tancuri ce le permitea să navigheze până la 2.500 mile, deci ceva mai mult decât drumul dus-întors Constanța-Alexandria, ceea ce le-a conferit o mai mare autonomie pe mare³⁵. În 1907 dr. Istrati remarca progresele rapide făcute de români în privința instruirii marinarilor, față de situația anterioară, când cei ce deserveau liniile S.M.R. erau în majoritate străini³⁶.

²⁸ G. Christodorescu, *op. cit.*, p.160.

²⁹ Ziarul „Dobrogea jună” ne mai transmite și alte informații tehnice, asemănătoare cu cele date de Christodorescu, cu mici diferențe: vaporul avea 107 m lungime și 14 înălțime, două motoare și două elice care dezvoltă o viteză medie de 18 noduri pe oră – vezi „Dobrogea jună”, Constanța, an I, nr.19-20, 17 Aprilie 1905, p. 1-2.

³⁰ C. I. ISTRATI (doctor), *București-Cairo. Note de călătorie*, Editura Librăriei Leon Alcalay, București, 1907, p. 28.

³¹ *Ibidem*, p. 32.

³² *Ibidem*, p. 30.

³³ Th. GÎLCĂ (inginer), *Expansiunea economică a României în Orientul Apropiat prin Serviciul Maritim Român*, Regia Autonomă a Porturilor și Căilor de Comunicație pe Apă, București, 1932, p. 57.

³⁴ C. I. Istrati, *op. cit.*, p. 28.

³⁵ Th. Gîlcă, *op. cit.*, p. 51.

³⁶ C. I. Istrati, *op. cit.*, p. 29.

Navele de poștă ale S.M.R., cum se numeau cele mixte de călători și mărfuri, au fost preferate celor ale altor companii chiar și de către străini din mai multe motive: majoritatea vaselor erau noi și se alimentau cu păcură, ceea ce le făcea să fie mai curate și să nu murdărească hainele; serviciul se realiza mai ușor și cu multă promptitudine; personalul era mai puțin obosit, pentru că, în cazul motoarelor pe cărbuni, 8 fochiști trebuiau să arunce 5.000 kg. de cărbuni pe oră în cuptor, ceea ce nu era cazul la cele pe păcură; motoarele consumau o cantitate de combustibil mai mică și aceasta ofereau o mai mare autonomie pe mare; vasele aveau motoare silențioase, aproape că nu se auzeau³⁷. O altă facilitate deosebită a vaselor de la S.M.R. a fost dotarea lor cu telegrafie fără fir, descoperire de ultimă oră care a trezit admirația contemporanilor³⁸. Radu D. Rosetti scria că vasele S.M.R. datorită facilităților pe care le ofereau, erau preferate celor ale altor companii chiar de către persoane importante, precum: Directorul vămilor turcești, un englez, care nu pleca în țara lui decât pe vasele S.M.R.; de asemenea amiralii care veneau să-și inspecteze incognito trupele, chiar kedivul (prințul regent) Egiptului, toți călătoreau cu navele serviciului nostru maritim³⁹. În sprijinul celor de mai sus vin și informațiile despre persoane străine de rang ce preferau să călătorească cu vasele S.M.R.: în 1900 de pildă locotenentul-colonel M. Rachid, șeful de stat major turc și consulul Fuad Bei au călătorit la Constantinopol cu vasul „Regele Carol I”⁴⁰, nu cu unul al marinei imperiale.

Constituirea S.M.R. a nemulțumit companiile de navigație străine și a provocat replica dură a presei din țările care s-au văzut concurate de marina civilă română. În fond era vorba de afaceri! S-a ajuns la reflecții jignitoare, de pildă că personalul nostru navigant era atât de slab pregătit încât ziarul „Servet” din Constantinopol făcea afirmația că „marinarii serviciului român au găsit mijlocul să se illustreze prin scufundări istorice [pe] care le-ar fi evitat cel mai mic patron de barcă” și a cerut „ca amiralitatea imperială [turcă] să supuie (sic) la un examen de capacitate pe acești căpitani care sunt lipsiți de ori-ce brevet serios”⁴¹.

Statul român a încurajat voiajarea pe Linia Orientală și a introdus tot felul de facilități. În 1899 se organizau călătoriile la Constantinopol și Pireu (Atena) „în condițiuni de confort și de prețuri cât se poate de avatagioase”. Astfel, cu ocazia sărbătorilor de Paști s-au eliberat pentru Constantinopol, de către direcția generală a C.F.R., bilete la jumătate de preț, la clasa I și a II-a, de la principalele stații din țară, atât pentru trenuri cât și pentru vapoare. În schimb pentru Pireu biletele de cl. I, II, se eliberau numai de la București, fie de la Gara de Nord, fie de la biroul S.N.R. din Piața Teatrului. Pentru cl. a III-a bilete se puteau obține și de la Brăila, Galați și

³⁷ *Ibidem*, p. 31-32.

³⁸ *Ibidem*, p. 196.

³⁹ Radu D. ROSETTI, *Din Egipt. Note din călătorie*, Editura Librăriei „Universale”, Alcala & Co., București, p. 17.

⁴⁰ „Universul”, București, an XVIII, nr. 184, 7 Iulie 1900, p. 2.

⁴¹ Publicația otomană este citată în „Timpul”, București, an XXI, nr. 45, 27 Februarie (11 Martie) 1899, p. 1.

Constanța. Cei care se hotărau ulterior să viziteze și Pireul puteau să-și procure bilete cu o reducere de 25% față de prețul obișnuit direct de la Constantinopol. Plecarea era Joi (15/27 aprilie – Joia Mare în acel an), la ora 10 seara, pe vasul „Carol I”, deja considerat cel mai frumos și rapid vas din Marea Neagră. Prețurile variau între 135,5 și 54 lei, în funcție de clasă și distanță⁴². Se poate lesne observa cât era de avantajoasă călătoria pe mare din Constanța. În 1903 funcționau noi reduceri: 50% pentru călătorii la Constantinopol, via Constanța, în zilele de Paște și Rusalii, în rest 25%, pentru biletele dus-întors, pe aceeași rută, valabile până la 30 de zile, cu bilete ce puteau fi procurate la stațiile mai mari din țară⁴³. Apoi, cu începere de Joi, 7/20 aprilie 1905, linia Constanța-Constantinopol a fost prelungită până la Pireu, Duminică, 10/23 aprilie, până la Smirna și, în final, până la Alexandria Egiptului.

Pentru exemplificare dăm în tabelul de mai jos itinerariul cu orele de plecare/sosire a vapoarelor S.M.R. în anul 1906⁴⁴.

Nr. crt.	Ruta	Plecare	Sosire
1	Constanța- Constantinopoli	Joi – 11 ½ p.m. (noaptea)	Vineri – 11 ½ a.m. (ziua)
2	Constanța-Pireu	Sâmbătă – 10 a.m.	Duminică – 8 a.m.
3	Pireu – Constantinopoli	Duminică 5 p.m.	Luni 3 p.m.
4	Constantinopoli - Constanța	Marți – 10 a.m.	Marți – 10 p.m.
5	Constanța – Smirna (via Constantinopoli – Mitileni)	Duminică – 11 ½ p.m.	Miercuri – 7 a.m.
6	Smirna – Constanța	Joi – 6 p.m.	Sâmbătă – 10 p.m.
7	Constanța – Alexandria	Joi – 11.30 p.m.	Luni – 4.30 a.m.
8	Alexandria – Constanța	Vineri – 6.30 p.m.	Marți – 10.30 p.m.

Prețul билетelor pe cele 2 trasee variau de la 50 la 140 lei, Constanța-Pireu, și de la 50 la 260 lei, Constanța-Alexandria, în 1906, evident tot în funcție de confort, după cum urmează: ⁴⁵

Nr. crt	De la	până la	Clasa	Bilete întregi		Bilete de copil		Bilete dus-întors	
				lei	b.	lei	b.	lei	b.
1	Constanța	Constantinopol	I	55		32	50	78	50
			II	35		22		51	80
			III	8		4	20	-	
2	Constanța	Dardanele	I	90		57	50	134	50
			II	60		37	50	88	50
			III	10	50	5	25	-	
3	Constanța	Mitileni	I	100		62	50	147	50
			II	70		42	50	101	50
			III	12	60	6	30	-	

⁴² Prețurile au fost publicate în „Timpul”, București, an XVII, nr. 93, 5 aprilie 1899, p. 3.

⁴³ G. Christodorescu, *op. cit.*, p. 178.

⁴⁴ I. Mendonide (doctor), *Băile de Mare de la Constanța-Mamaia*, Tipografia „Speranța”, București, 1906, p. 118.

⁴⁵ *Ibidem*, p. 119.

4	Constanța	Smirna	I	115		72	50	170	50
			II	75		47	50	11	50
			III	14	80	7	40	-	
5	Constanța	Pireu	I	140		87	50	206	50
			II	95		60		141	
			III	18				-	
6	Constanța	Alexandria	I	260		157	50	420	
			II	160		100		260	
			III	30		15		-	

Tarifele aveau mențiuni speciale: „Biletele de clasa a II-a nu dau dreptul la hrană pe vapor”. Prețurile sunt exprimate în lei aur. Biletele de ducere și întoarcere erau valabile 90 zile. În 1914 navele „Principesa Maria”, „Împăratul Traian” și „România” făceau curse la Constantinopol, 5-6 zile dus-întors (drumul popriu-zis dura o zi) cam de două ori pe săptămână, dar și curse locale „ocazional”, de o zi, Constanța-Balcic⁴⁶.

S.M.R. a mai avut o linie, cea „Occidentală”, sau Linia Dunăre-Rotterdam, cum era cunoscută în epocă, care a ajuns să fie deservită în 1903 de 5 nave de marfă: „București”; „Iași”; „Turnu-Severin”; „Dobrogea” și „Constanța”, vase dotate și cu un număr redus de cabine pentru călători. Ea avea ca puncte terminus Brăila pe Dunăre și Rotterdam în Belgia, dar deservea și porturile românești Constanța, Sulina și Galați. Pe timp de iarnă, când Dunărea era înghețată, capul de linie se afla la Constanța. Distanța era de 3.522 de mile între Brăila și Rotterdam, via Constanța și 3.498 de mile, direct prin Constantinopol. Rostul acestei linii a fost de a stimula comerțul cu statele occidentale, dar și de a acoperi prin beneficiile aduse pagubele ce rezultau din exploatarea liniei poștale orientale, linie pe care vapoarele aveau viteză mare și multe foloseau păcură, astfel încât costurile de combustibil erau simțitor mai mari pe ruta orientală. Principalele articole de export au fost grânelor iar de import cărbunii. Punerea în circulație a Liniei Occidentale a trezit, după cum era de așteptat, reacția adversă a Angliei și Belgiei⁴⁷.

Vasele S.M.R. au fost folosite și de refugiați politici din Imperiul otoman, sau, invers, de clandestini ce vroiau să ajungă la Alexandria, așa cum a fost cazul lui Panait Istrati. Din rândul celor dintâi cel mai celebru poate că a fost dr. Ibrahim Temo, cunoscut patriot ce a militat pentru dezrobirea Albaniei, refugiat la Constanța pe bordul vasului „Meteor” cu ajutorul unor studenți macedo-români, din cauza represaliilor sultanului Abdul Hamid împotriva Junilor Turci⁴⁸.

⁴⁶ Lista de prețuri era urmată de apecificația: „Biletele locale cu hrană pe vapor. Biletele de clasa a II-a nu dau dreptul la hrană pe vapor. Prețurile sunt exprimate în lei și bani aur. Biletele de ducere și întoarcere valabil 90 zile” trecută la rubrica „Observații” – vezi „Curierul Constanței”, an. I, nr. 1, 23 Martie 1914, p. 2.

⁴⁷ G. Christodorescu, *op. cit.*, p. 173.

⁴⁸ Gelcu Sefedin MAKSUTOVICI, *Dr. Ibrahim Temo (1865.1945) – animator al vieții spirituale turco-tătare din Dobrogea*, în Tahsim GEMIL (coordonator), *Lucrările simpozionului internațional Originea tătarilor. Locul lor în România și în lumea turcă. Constanța, (17-20 noiembrie 1994)*, Editura Kriterion, București, 1997, p. 334.

Navele S.M.R. nu au scăpat ochiului atent al monarhului român. În 1913 acesta a inspectat vaporul „Carol I”, unde a fost primit de întreg echipajul, aliniat pe 2 rânduri. Aici el s-a interesat de progresul vaselor noastre de comerț⁴⁹, dovadă că suveranul urmărea cu atenție dezvoltarea navigației maritime.

Activitatea S.M.R. a fost afectată mult de izbucnirea Războiului Mondial. Din cauza închiderii strâmtorilor, la 5 august 1914, linia Constanța-Pireu-Alexandria a fost sistată. De aceea navigația a fost redusă la curse regionale. În iunie 1914 România a cumpărat de la ruși nava mixtă, de mărfuri și pasageri: „Petersburg”, rebotezată „Durostor” și care a activat pe linia Constanța-Balcik, până la 14 noiembrie 1915, când și această linie a fost sistată⁵⁰. Astfel Războiul Mondial aducea după sine colapsul activității portuare și navigante.

În timpul războiului vasele S.M.R. au fost retrase la Odessa și Sevastopol, unde au suferit unele stricăciuni. Cum flota dunăreană a fost confiscată de bulgari, la începutul anului 1919 ruta occidentală de pasageri până la Marsillia și „pentru porturile engleze” a fost asigurată de vasele S.M.R. „Împăratul Traian” și „București”, care înainte de război funcționau pe Linia Orientală, iar „Principesa Maria” pe ruta Constanța-Constantinopol, nu și mai departe, pe vechea rută, aceasta fiind suprimată probabil din cauza situației complicate din Orient ce a dus la dezintegrarea Imperiului Otoman. Vaselor care mergeau spre Occident li s-a atribuit importantul rol de a aproviziona Dobrogea și restul țării „cu alimentele oferite de aliați”⁵¹. Apoi a fost repusă în serviciu nava „România”⁵². Traseul spre Occident era prin Constantinopol – Pireu – și Mesina spre Marsillia. În 1919 portul Constanța a fost tranzitat de contratorpilor englez „Heliotrope”, iar „Scandier”, tot britanic, aducea 6.000 de tone de cărbuni pentru francezi, în timp ce vasul „Împăratul Traian” trebuia să ducă în patrie 20 de ofițeri și „trupe franceze”⁵³. Astfel, în ciuda distrugerilor, S.M.R. a fost una dintre instituțiile românești care și-a reluat cel mai rapid activitatea după război. În martie 1919, vasele poștale „Dacia”, „Împăratul Traian”, „România” și „Regele Carol” de pe fosta Linie Orientală deja au început să facă drumuri până în Franța⁵⁴.

Constituirea S.M.R. – prima companie de navigație maritimă civilă de stat de la noi din țară – a fost unul dintre cele mai semnificative evenimente în procesul de afirmare a statului român după obținerea independenței. Cheltuielile, de multe ori nejustificate, generate de o proastă administrare și, mai ales, de lipsa capacității de a lupta cu evaziunea și clandestinii, nu au descurajat statul în politica sa navală și, în egală măsură, a conectat românii la călătoriile pe mare, element de oarecare noutate pentru un popor mai degrabă sedentar. Mărturiile despre aceste călătorii, care încep să fie redescoperite în timpul din urmă, după izolarea impusă de regimul

⁴⁹ „Universul”, București, an XXXI, nr. 143, 27 Mai 1913, p. 1.

⁵⁰ M. Moșneagu, *O istorie tragică...*, p. 346.

⁵¹ „Dacia”, București, nr. 31? (ilizibil la Biblioteca Centrală Universitară), 9/22 Ianuarie 1919, p. 3

⁵² „Dimineața”, an XVI, nr. 4608, 8 Februarie 1919, p. 1.

⁵³ *Ibidem*, nr. 4622, 22 Februarie 1919, p. 2.

⁵⁴ „Gazeta Dobrogei”, Constanța, an III, nr. 1, 9 Martie 1919, p. 1.

comunist, reprezintă o oglindă veridică a entuziasmului de care erau cuprinși vilegiaturiștii ce navigau cu navele S.M.R. la începutul secolului al XX-lea. În același timp, apetența statului român de a achiziționa pentru cetățenii săi nave maritime moderne, chiar de ultimă oră, ce dezvoltau viteze și condiții de transport performante, ni se pare lăudabilă – dacă este să luăm în considerație numeroasele priorități pe care le avea un stat tânăr – în ciuda eforturilor financiare și a piedicilor puse în calea afirmării sale pe plan internațional. Dacă este să privim numai din perspectiva unor calcule economice reci, de moment, unele critici din epocă ne pot conduce la ideea că efortul statului român pentru a avea propriul său serviciu de navigație maritimă a fost un eșec. Dacă însă este să luăm în considerare beneficiile obținute de pe urma conectării la Orient-Express, deschiderea spre toate zările pe care a creat-o această oportunitate, precum și cele ale formării unui personal navigant care, iată, și astăzi este foarte apreciat pe Mapamond, deși acum nu mai avem flotă, putem concluziona că S.M.R. și-a atins scopurile pentru care a fost creat. De aceea am considerat acest moment aniversar important pentru una dintre laturile mai puțin obișnuite ale activității și mentalului colectiv românesc, călătoriile și comerțul pe mare.