

Companii franceze de navigație la Dunărea de Jos și pe Marea Neagră în a două jumătate a secolului al XIX-lea

LUCIA TAFTĂ

În a două jumătate a secolului al XIX-lea, în plin avânt al pătrunderii tehnicii în industrie și comunicații, a crescut importanța economică și strategică a Sud-Estului european. În urma construcției rețelelor de căi ferate și a dezvoltării navigației cu aburi, interesul Marilor Puteri europene pentru integrarea acestei zone în circuitul economic internațional a sporit. Țările de aici, între care și România, deveneau ofertante și parteneri deosebit de atractive pentru sporirea capacităților de schimb și a cifrei de afaceri pentru țările dezvoltate. Principala cale de pătrundere pe piața românească a acestor țări au reprezentat-o investițiile în construcția infrastructurii economiei lor moderne, mai ales în domeniul căilor de comunicație – de uscat și pe apă – pentru conectarea acestei economii la circuitul european. Franța, Anglia, Germania s-au înscris într-o adevărată competiție de alocare a unor investiții în construcția de căi ferate, poduri și șosele, dotarea porturilor românești cu instalații și antrepozite, acestea transformându-se în debușee cât mai bine utilizate pentru mărfurile străine¹. Această concurență se regăsește și în lupta companiilor comerciale pentru transportul pe apă ale Marilor Puteri, pe cele două principale artere: Dunărea și Marea Neagră.

Potrivit intereselor ei comerciale și strategice în bazinul Dunării de Jos și poziției ei de arbitru în Comisia Europeană a Dunării, Franța a căutat să asigure pavilionului francez un loc de frunte în această zonă. Căile Dunării și Mării Negre erau considerate de Franța rute de bază pentru a răzbate mai lesne și mai rapid spre porturile românești, în condițiile în care comunicațiile pe uscat erau controlate de Austro-Ungaria. Încă din 1856, ambasadorul Franței la Constantinopol sublinia rolul unor linii directe de navigație: „Necesitatea de a face din zi în zi mai frecvente, mai rapide, relațiile noastre cu Principatele Dunărene, unde Franța are atâția germeni de fecundat, impune înființarea de linii de navigație ... trebuind să asigure țării noastre partea sa în ocuparea comercială a

¹ Constantin I. Băicoianu, *Istoria politicii noastre vamale și comerciale de la Regulamentul Organic până în prezent*, București, 1904, p. 67; Georges D. Cioriceanu, *La Roumanie économique et ses rapports avec l'étranger de 1860 à 1915*; Paris, 1928, tabloul 1; Paul Cernovodeanu, *Relațiile comerciale româno-engleze în contextul politicii orientale a Marii Britanii (1803-1878)*, Cluj-Napoca, Edit. Dacia, 1986, p. 236-237; *Istoria economică a României*, vol. I, N.N. Constantinescu (coord.), București, Edit. Economică, 1993, ediția a 2-a, p. 121-122; Daniela Bușe, *Finanța franceză în Sud-Estul Europei (1900-1914)*, (I), în „Revista istorică”, t. V, 1995, nr. 1-2, p. 23, 28, 31.

Mării Negre².

Se știe că lucrările Comisiei Europene a Dunării, pentru amenajarea și întreținerea navigației pe Dunăre și la gurile ei, pentru legătura cu Marea Neagră, au contribuit la îmbunătățirea navigației pe acest fluviu și, în consecință, la creșterea mișcării portuare. La Brăila, Galați, Sulina au putut acostă un număr sporit de vase, cu un tonaj mai mare, aducând mărfuri din diversele porturi ale lumii³.

Principalii beneficiari ai navigației în porturile românești au fost austriecii, englezii, francezii, italienii, turcii și grecii. Conform concluziilor, din 1870, ale consulului francez la Galați, lucrările C.E.D. la gurile Dunării și pe brațul Sulina au contribuit la intrarea pe fluviu a vapoarelor cu un tonaj de peste 400 tone și care au efectuat curse de import cu metale și diverse materiale pentru construcția de căi ferate, de asemenea și curse de export cu cereale către Anglia și alte țări europene⁴.

Principalele societăți și companii de navigație străine care și-au disputat serviciile în porturile românești au fost: DDSG – *Donau Dampf Schiffarthgesellschaft*; *Lloyd* – ambele din partea Austro-Ungariei; *Compania engleză de navigație maritimă „Johnston Ltd.”*, cu sediul la Londra; *Compania rusă „Gagarin”*, cu sediul la Odessa, înființată în jurul anului 1878; *Compania germană „Deutsche Levant Linie”*; *Compania italiană „Florio et Rubotino”*; *Compania otomană „Egee”* și *Compania de navigație „Belgia și România”*. Mai adăugăm *Compania greco-orientală*, stipendiată și de englezi, cât și navele Statelor Unite ale Americii, care și-au făcut apariția în Marea Neagră în 1872⁵.

Mai puține date se cunosc despre companiile franceze de navigație. Motivele se pare că se află în lacunele existente în rapoartele consulare și expunerile asupra mișcării portuare ale consulilor și viceconsulilor francezi. Atunci când aceste date există, ele se referă la navele franceze în general, fără a specifica, adesea, cărei societăți aparțin. De asemenea, până în prezent aceste rapoarte și expuneri au rămas inedite pentru istoriografia românească. Specificația numărului de vase, împreună cu tonajul lor, s-a făcut cel mai des în rapoartele consulare engleze și în cele ale C.E.D. Meritul studierii Arhivelor franceze și al introducerii în circuitul științific a informațiilor privind companiile franceze revine istoricilor Constantin Bușe⁶ și Traian Ionescu⁷.

² Constantin Bușe, *Comerțul exterior prin Galați sub regim de porto franc, 1837-1883*, București, Edit. Academici, 1976, p. 97 (conform cu Arhivele M.A.E. a Franței).

³ *Ibidem*, p. 135-136, Paul Cernovodeanu, *op. cit.*, p. 240-241.

⁴ Paul Cernovodeanu, *op. cit.*, p. 272-275; Constantin Bușe, *op. cit.*, p. 136-138.

⁵ Paul Cernovodeanu, *op. cit.*, p. 286; Constantin Bușe, *op. cit.*, p. 139; Georges D. Cioriceanu, *op. cit.*, p. 261-262.

⁶ Constantin Bușe, *op. cit.*, p. 96, 97, 107, 132, 138, 139, 177.

⁷ Traian Ionescu, *Atitudinea Franței în problema Mării Negre și a Dunării în perioada 1856-1883*, mss., p. 34-46.

Cercetările noastre recente la Arhivele Naționale, pe baza microfilmelor făcute în Franța, au dat la iveală și alte informații. Pe temeiul lor și al datelor oferite de istoricii sus-amintiți ne vom strădui să jalonăm principalele momente ale fondării companiilor franceze de navigație la Dunăre și Marea Neagră și, de asemenea, să punem în lumină contribuția lor la desfășurarea relațiilor comerciale româno-franceze în a doua jumătate a secolului al XIX-lea.

Patru societăți de navigație franceze și-au disputat, atât între ele, cât și cu companiile străine, un loc cât mai privilegiat în porturile de la Dunăre și Marea Neagră: *Compania franco-danubiană*, *Compania franco-sârbă*, *Compania „Fraissinet”* și *Compania Mesageriilor Maritime*.

Compania franco-dunăreană sau *Compania franco-danubiană* a fost înființată la inițiativa și prin eforturile societății franceze „Mathias Magnan-Parrot”. Fondatorii societății, între care căpitanul de vas André François Michel Magnan, au trimis, în 1857, nava cu aburi „Lyonnais”, pentru explorarea cursului Dunării până la Belgrad. Primirea ei călduroasă – la cârmă fiind însuși Magnan – a determinat societatea să înființeze *Compania franco-dunăreană de navigație pe Dunăre și pe afluenții ei*⁸. Ea a fost înregistrată legal, la Notariatul din Paris la 13 iunie 1857, cu un capital social de 6 miliarde de franci, în 12000 acțiuni a 500 franci bucata, și cu sediul la Paris, rue de Victoire nr. 43. În aceeași zi, Adunarea generală a acționarilor a numit un *Comitet de supraveghere* format din nouă persoane cu o poziție socială și economică recunoscută și cu o girantă, între care sunt amintiți Mathias, negustor antreprenor de transporturi fluviale, Dumont, negustor armator și căpitanul Magnan. Lista principalilor acționari cuprindea 37 de francezi și 28 de români.

Scopul Companiei era de a asigura comerțului francez accesul la provinciile dunărene, prin organizarea unui serviciu regulat de navigație pentru transporturi de mărfuri și călători. El era deservit de nave moderne cu aburi, pe ruta Marsilia-Galați-Belgrad, Galațiul fiind doar punctul de legătură al serviciului maritim francez dintre Marsilia-Constantinopol-Galați. Navele franceze asigurau schimburile comerciale cu ținuturile limitrofe Dunării, făcând concurență puternicei Companii austriece de navigație pe acest fluviu.

Compania franceză a obținut sprijinul instituțiilor de comerț specializate, Camerele de Comerț din Paris, Nantes și Bordeaux, în toamna anului 1857, ca și al instituțiilor statului, Ministerul Agriculturii, Comerțului și Lucrărilor Publice. Acestea i-au dat avizul pentru o subvenție și o garanție „des intérêts”, de la statul francez. În cele din urmă, din cauza numeroaselor intrigi, atât în Franța, cât și în zonele vizate (concurența austriacă) Compania nu a reușit să-și pună planurile în

⁸ Constantin Bușe, *op. cit.*, p. 97, Traian Ionescu, *op. cit.*, p. 34 (după microfilme franceze, Archives de la Chambre de Commerce et de l'Industrie de Marseille, la D.A.N.I.C., pe care le-am consultat și noi).

practică. Mari case comerciale franceze, neîncrăzătoare încă în comerțul cu zonele Dunării și temătoare de concurența austrieșilor limitrofi, și-au îndreptat atenția către Africa, Asia și chiar America de Sud⁹.

Compania franco-sârbă, dezvoltată din asocierea *Companiei franceze generale de navigație pe Dunăre* și Serbia, și-a propus organizarea unei linii regulate și economice de transporturi comerciale pe apă între Paris și Belgrad, folosind navigația pe Rin-Canale-Marea Mediterană, Marea Neagră, Dunăre. Asocierea cu Serbia putea aduce importante avantaje economice acționarilor francezi, între care concesionarea unei mine de cărbuni și concesionarea pe 30 de ani, în schimbul unei zecimi din producția netă, a unui domeniu bogat în păduri de stejar, zăcăminte de cupru, fier, plumb, huiă, plus instalațiile aferente importate din Anglia. Compania se mai gândea și la alte concesiuni, spre exemplu în Principatele Române. Între acționarii ei îl aflăm din nou pe neobositul și întreprinzătorul căpitan Magnan, alături de Bouillon, Alphonse Comte & Co din Marsilia și Jules Leclerc. În anii 1859-1860, s-au purtat discuții între acționarii francezi și statul sârb pentru transformarea *Companiei generale de navigație* în *Compania generală de navigație franco-sârbă*¹⁰.

În statisticile mișcărilor de navigație pe Dunăre această companie nu apare. Numai din corespondența consulară în Principate aflăm că în 1861 această companie activa. La sfârșitul anului 1861, navigau deja pe Dunăre și Sava două pacheboturi și erau așteptate alte patru nave destinate serviciului fluvial între Galați și Belgrad. Jules Comte, directorul Companiei, venise la Brăila pentru a se informa de posibilitatea concesionării unui debarcader în acest port¹¹. În schimb, există date importante referitoare la *Compania Fraissinet* și *Mesageriile Imperiale* (după 1871 *Mesageriile Maritime*), care s-au remarcat, timp de mulți ani, până la sfârșitul secolului al XIX-lea, pentru transportul de mărfuri și pasageri în bazinul Dunării și al Mării Negre.

Cu sprijinul unor bănci pariziene și al statului, două mari familii de armatori francezi – Fraissinet și Roux – au creat câteva societăți de navigație: *Compagnie marseillaise de navigation à vapeur*, *Société générale des transports maritimes*, *Compagnie de navigation mixte* și *Compagnie des Messageries Nationales* (transformată apoi în *Messageries Impériales Maritimes*). Datorită strădaniilor acestor armatori, sprijiniți de statul francez, marina comercială a Franței s-a redresat și s-a remarcat printr-un serviciu de transport de mărfuri și pasageri în mai multe părți ale lumii, între care Oceanul Indian și Oceanul Pacific, fiefurile clasice rămânând Marea Mediterană, gurile Dunării și Marea

⁹ Traian Ionescu, *op.cit.*, p. 35-38.

¹⁰ *Ibidem*, p. 42-45.

¹¹ D.A.N.I.C., Microfilme Franța. Ministère des Affaires Étrangères, Correspondance Commerciale Consulaire Brăila. rola 135, c. 138-157.

Ncagră¹².

Armatorii Fraissinet, cunoscuți și sub numele de *Casa sau Compania Fraissinet* din Marsilia, au fost cunoscuți în epocă pentru activitățile lor de comerț pe ruta Marsilia-Constantinopol-Brăila și Galați. Tot ei au contribuit la activitățile *Companiei Mesageriilor Imperiale*, punând la dispoziția acesteia unul din cele cinci cargoboturi ale sale pentru serviciul poștal (inclusiv pentru valiza diplomatică). Acest vas a efectuat curse regulate, la interval de o săptămână, între Marsilia și Galați, până în anul 1891¹³.

Compania Fraissinet, care timp de câțiva ani chiar a subvenționat transportul de mărfuri și pasageri pe unele vase ale *Mesageriilor*, va fi nemulțumită de acestea, din cauza întârzierilor navelor lor, ce făceau escale pe perioade lungi de timp la magaziiile agenției centrale de la Constantinopol (de aici se redistribuiau mărfurile venite din diverse colțuri ale lumii, între care și coloniile). În 1865 – conform raportului girantului Consulatului francez de la Galați către ministrul de Externe, Drouyn de Lhuys – *Compania Fraissinet* a renunțat la serviciile *Mesageriilor* pentru transportul articolelor de modă din Franța. Compania a încheiat în acest scop un tratat de corespondență pentru transportul lor pe vasele *Lloyd-ului*¹⁴.

În 1875, serviciul poștal al *Mesageriilor* a încetat să mai fie asigurat săptămânal de *Compania Fraissinet*, el efectuându-se la interval de 15 zile. Motivația de bază a fost implicarea navelor *Companiei* în transportul trupelor franceze la Tonkin, unde armata Franței ducea un război colonial¹⁵.

Pavilionul francez a fost reprezentat în porturile românești în a doua jumătate a secolului al XIX-lea de către cele două companii, *Fraissinet* și *Mesageriile Imperiale*. Principalele operații de import-export ale Franței în bazinul Dunării și Mării Negre se efectuau cu vasele acestora.

Mașinile necesare pentru construirea, între 1872-1874, a cheiurilor portului Galați și a bazinelor de decantare și filtrare a apei potabile scoase din Dunăre au fost aduse din Franța de către *Casa Fraissinet*¹⁶.

După 1878, s-a declanșat o adevărată concurență între cele două companii de navigație, *Fraissinet* și *Mesageriile Maritime*, pentru traficul pe apă între Marsilia și porturile dunărene, inclusiv cele din Basarabia; de asemenea, și pentru legătura cu Constanța (fostă Kustendje), după alipirea Dobrogei la România.

¹² Henri Sée, Ch. Schnerb, *Histoire économique de la France*, Paris, A. Colin, 1939-1951, p. 291.

¹³ *Istoria României*, vol. IV, București, Edit. Academici, 1964, p. 199; Traian Ionescu, *op.cit.*, p. 46.

¹⁴ D.A.N.I.C., Microfilme Franța, Ministère des Affaires Etrangères, Correspondance Commerciale Consulaire Galați, rola 290, vol. 3, c. 525-525v.

¹⁵ *Ibidem*, rola 291, vol. 7, c. 49v.-50.

¹⁶ Constantin Bușe, *op.cit.*, p. 132.

Compania Mesageriilor Imperiale a fost fondată la Marsilia, în 1852, tot din inițiativă particulară, dar și prin subvenții, acordate de instituțiile statului celui de-al doilea Imperiu Francez¹⁷. De aceea, compania s-a numit la început *Compania Mesageriilor Naționale*.

Politica de ajutorare și stimulare a Marinei comerciale în țările europene datează din epoca de început a întrebuirii forței aburilor în navigație. Anglia a folosit prima aceste metode pentru vasele Amiralității. În domeniul Marinei comerciale, Franța a început să le folosească din 1827, iar Anglia din 1837.

Aflate în plin avânt economic și în căutarea de piețe de desfacere a produselor, țările europene dezvoltate au încurajat navigația maritimă și fluvială în trei direcții: 1) lupta pentru internaționalizarea mărilor și a fluviilor; 2) acțiunea pentru reglementarea navigației, 3) încurajarea Marinei comerciale.

În funcție de condițiile în care se găseau transporturile, dar și de puterea propriu-zisă a statului, Marile Puteri europene au luat un ansamblu de măsuri – între care subvenționarea, scutirea de impozite, prime și garanții de „interese” – pentru stimularea, dezvoltarea și ocrotirea navigației. Ele aduceau, în ultimă instanță, profituri statului respectiv. De obicei, statul nu putea să se lanseze în cheltuieli mari – mai ales pentru navele cu aburi –, el preferând să încheie contracte cu societăți private de navigație, pe baza cărora acestea se obligau – în schimbul unor subvenții fixe – să întrețină linii regulate și să transporte în mod gratuit poșta și, cu anumite reduceri, personalul de stat și materialele publice necesare reprezentanților din diverse zone. Societățile respective aveau obligația, de asemenea, să respecte viteza, orarul de transport și tarifele cerute de stat. De asemenea, vasele de comerț trebuia, în caz de război, să fie armate, astfel ca întreaga Marină comercială să se alătore celei de război¹⁸.

De altfel, încă de la început navele *Companiei Mesageriilor* s-au alăturat Marinei de război și au transportat unele trupe, de exemplu, corpul expediționar militar francez în Crimeea. După încheierea conflictului militar, Compania a început diligențele pentru organizarea unui serviciu de transporturi maritime între Marsilia-Constantinopol-Galați-Brăila, în beneficiul relațiilor economice ale Franței în teritoriul Imperiului Otoman, și cu scopul de a combate concurența austriacă. În a doua jumătate a anului 1856 – începutul anului 1857, la solicitările atât ale Companiei din Marsilia cât și ale negustorilor francezi stabiliți în Principatele Dunărene, Victor Placc, consulul Franței la Iași, a intervenit pe lângă ministrul de Externe, contele Walewski.

Populația Principatelor – pleda Victor Placc – preferă produsele franceze și casele de comerț franceze prospere, pe când cele austriece se închid, în pofida

¹⁷ Henri Sée, Ch. Schnerb, *op.cit.*, p. 280.

¹⁸ Victor Slăvescu, *Curs de transporturi. Principii generale. Căi ferate. Navigație fluvială și maritimă*, București, Edit. Cartea Românească, 1930, p. 307-315.

picdicilor de tot felul puse în calea mărfurilor franceze, când vin prin Austria, pe uscat sau pe Dunăre. Aceste mărfuri sunt supuse, pe uscat, în teritoriile austriece, la vămi mari, de multe ori ele ajungând târziu la destinație. Iar adeseori ele sunt cumpărate prin intermediari, ce-și însușesc profiturile. La 23 iulie 1857, Victor Place avea să primească de la Ministerul Afacerilor Externe francez știrea că solicitarea lui a fost avizată favorabil. De asemenea, că se încheiase o Convenție între Ministerul de Finanțe al Franței și *Compania Serviciilor Maritime ale Mesageriilor Imperiale*. Convenția stabilea un serviciu regulat, săptămânal, între Constantinopol și Brăila, cu escale la Varna, Sulina, Tulcea și Galați¹⁹.

Date despre activitatea *Mesageriilor* în anii imediat următori ne-au parvenit și din Arhivele italiene. Un raport al Consulatului Regatului Sardiniei la Galați îl informa pe ministrul Cavour la Torino despre îmbarcarea clandestină a lui „Signor Hamburger”, consul onorific al Danemarcei, ce a girat cu deficiență administrația Băncii – Sucursala Moldova, pe un vapor al *Mesageriei Franceze*, „care a plecat de curând spre Constantinopol”²⁰.

Tot din Arhivele italiene aflăm că, în urma unei circulare trimise de contele Walewski, la 3 mai 1859, Consulatului Sardiniei în Principate, actele de cancelarie ale acestei instituții au încetat de a mai fi transportate pe vasele austriece și au început a fi expediate cu „vaporul poștal francez”²¹.

Consilierul Strambio, de la Consulatul Sardiniei din București, a relevat, în rapoartele sale din 1859 pentru Torino, activitatea și importanța serviciului poștal al *Mesageriilor Imperiale*, ale căror pacheboturi urcau până la Galați, Brăila și Sulina. Pentru perfectarea serviciului de corespondență pe navele *Mesageriilor* – cele care vin la Sulina –, Strambio a arătat că a fost necesar avizul vicconsulului Franței la Tulcea, contele De Louvières²².

Termenul de *pacheboturi* desemna îndeobște navele cu aburi. Traficul de mărfuri și călători al marinei franceze în regiunile Dunării de Jos și Mării Negre s-a efectuat, în general, cu navele *Companiei Mesageriilor Imperiale*²³. Numeroasele rapoarte comerciale și expuneri asupra navigației franceze în aceste zone, pe care consulii le făceau trimestrial sau la sfârșitul fiecărui an, demonstrează acest lucru. Datele statistice din rapoartele asupra navigației nu conțin totuși detalii asupra companiilor cărora aparțin navele. Numai în unele rapoarte sunt asemenea specificări. În altele se face observația că pacheboturile

¹⁹ Traian Ionescu, *op.cit.*, p. 39–41.

²⁰ D.A.N.I.C., Microfilme Italia, Consulatul Sardiniei în Moldova și Valahia, Galați, rola 8, c. 239 (raport din 26 octombrie 1858).

²¹ *Ibidem*, rola 8, c. 441–442 (circulara lui Walewski, Paris, 3 mai 1859) și c. 445 (raport al consulului Sardiniei la Galați, 9 iulie 1859).

²² *Ibidem*, rola 8, c. 532–535 și c. 547–550 (sfârșitul anului 1859).

²³ D.A.N.I.C., Microfilme Franța, Ministère des Affaires Etrangères, Correspondance Commerciale Consulaire Galați, rola 290, vol. 3, c. 523.

aparțin, de regulă, *Mesageriilor Maritime*. Actele și documentele C.E.D. conțin și ele referiri la prezența navelor *Mesageriilor* în porturile românești, unele menționate direct, altele implicit, în rubricile *pacheboturi* – steamere – *vapoare* sau *nave cu aburi*.

Prin compararea datelor din rapoartele consulare franceze cu cele ale C.E.D. am găsit că unele coincid (cele privind numărul de pacheboturi ale *Mesageriilor*).

Compania Mesageriilor Imperiale Maritime a reușit să-și statornicească reprezentanțe în porturile românești și să-și asigure – prin concesionare de la municipalități – debarcadere de acostare și staționare a navelor. În afara activităților de poștă și comerciale, *Mesageriile* asigurau transportul și instalarea personalităților franceze ce reprezentau Franța la Consulate și în C.E.D. Consulul Maurin Bié comunica la Paris, la 16 martie 1858, că a sosit în condiții bune la bordul vasului „Balkan”²⁴, aparținând *Mesageriilor Imperiale*. Același consul va raporta peste câteva luni, la 14 iulie, că un pachebot al *Mesageriilor* face un serviciu săptămânal, sosind în fiecare joi la Brăila. Iar la 1 februarie 1859, într-un raport privind prezența pavilionului francez aci, consulul arăta că din 18 nave sosite în ultimul trimestru, 9 erau pacheboturi aparținând *Mesageriilor Imperiale*²⁵.

Tot în 1859, *Compania Mesageriilor* a intrat în tratative cu municipalitatea Brăilei pentru concesionarea unui debarcader și a unui loc de depozitare a mărfurilor. În urma concursului dat de Mihail și Grigore Marghiloman, unul aflat la conducerea municipiului Brăilei, celălalt în funcția de guvernator al zonei libere Brăila, contractul a putut fi definitivat. Dar lucrările propriu-zise au început abia în vara anului 1864, când se semnalază „că *Mesageriile* s-au pus pe treabă cu debarcaderul”²⁶.

La început, căpitanii navelor aparținând *Mesageriilor Imperiale*, considerându-se protejați de stat, au refuzat să țină legătura cu reprezentanții consulari francezi în porturile românești. De asemenea, ei au refuzat să declare mărfurile de la bord și să facă vizitele de rigoare la consulate pentru controlul și vizarea actelor²⁷. În cele din urmă, aceștia au intrat sub controlul consulatelor și, probabil și după prezența lor în registre, consulii au întocmit situația mișcării portuare. Astfel, un raport al navigației pe Dunăre din 20 noiembrie 1860, întocmit de consulul de la Brăila, semnală prezența a cca 30 pacheboturi ale *Mesageriilor Imperiale*²⁸.

În primele sale operații comerciale la Brăila, agenția *Mesageriilor* a avut câteva conflicte. Între acestea amintim pe cel legat de contractul de transport a

²⁴ *Ibidem*, Ministère des Affaires Etrangères, Correspondance Commerciale Consulaire Brăila, rola 135, c. 59-60.

²⁵ *Ibidem*, c. 66-67; 87.

²⁶ *Ibidem*, c. 91v.-97, 306-307.

²⁷ *Ibidem*, c. 67, 73-76.

²⁸ *Ibidem*, c. 112.

300000 kg grâu la Marsilia, cu negustorul Gerbolini, socrul lui Eugelhardt, funcționar francez în C.E.D. De asemenea, proasta gestiune și delapidarea fondurilor agenției Companiei de la Brăila de către polonezul Cieczkowski au necesitat deplasarea aici a unui inspector și împuternicit al *Mesageriilor*, anume Charles Poirou²⁹.

Navele *Companiei Mesageriilor Imperiale* au continuat să fie solicitate pentru operațiile de import-export dintre Franța și România. Un raport de navigație trimis la Paris de la Brăila, la 16 ianuarie 1861, indica prezența a 21 de nave franceze pentru trimestrul IV 1860, din care 11 erau pacheboturi ale *Mesageriilor Imperiale*. Ele aduseseră articole de modă din Paris, încălțăminte, stofe, mobile, vinuri, lichioruri, săpunuri, lumânări, conserve de pește și carne, zahăr, cafea, produse de librărie-papetărie, arme de vânătoare și plecaseră încărcate, în special, cu cereale românești³⁰.

Un alt raport al Viceconsulatului francez de la Brăila semnală 45 de călătorii ale vapoarelor *Mesageriilor Imperiale* pe anul 1863, de la Marsilia la Dunăre, aproape la jumătate, ca număr de curse, față de Compania austriacă Lloyd (înregistrată cu 92 călătorii)³¹. În anul 1868 au urcat la Brăila 43 pacheboturi ale *Mesageriilor*, cu diverse produse de import, în greutate de un milion de kg și în valoare de peste 4.100.000 de franci. Ele au plecat cu un export de 4.100.000 kg cereale, în majoritate grâne și oleaginoase, din care 9/10 erau destinate piețelor din Marsilia³².

Rapoartele Consulatului de la Galați evidențiază și ele mișcarea pavilionului *Mesageriilor Imperiale* și rolul acestora în operațiile de import-export, transport de pasageri și corespondență pentru anii 1861-1885. Raportul anual asupra navigației franceze, în anexă la depeșa din 20 februarie 1864 a consulului Castaing de la Galați, arată competiția îndârjită cu Compania austriacă Lloyd, în care s-au lansat navele *Mesageriilor*. Acestea au efectuat în 1862 76 transversări și în 1863 86 traversări între Constantinopol și Galați. Pentru a veni în întâmpinarea cererii crescânde de nave – în urma acumulării de mărfuri în magaziile centrale ale Companiei de la Constantinopol – Cortanze, agentul de la Galați, a propus suplimentarea curselor obișnuite cu unul până la trei pacheboturi. De asemenea, el a luat inițiativa organizării în folosul *Mesageriilor* a unui serviciu de transport pe uscat, începând cu iarna 1864-1865, pe Calea Ferată – Kustendje (Constanța) – Cernavodă, în condițiile în care legăturile dintre Bosfor și Dunăre erau dificile. În acest scop, el a cerut Guvernului român avizul pentru instalarea provizorie a unui *birou de vamă* pe malul stâng al Dunării, la Dudești, în fața localității Cernavodă. De aici mărfurile franceze și de altă

²⁹ *Ibidem*, c. 124-125; 129-130.

³⁰ *Ibidem*, c. 112, 131.

³¹ *Ibidem*, c. 319.

³² *Ibidem*, c. 534-536.

proveniență – aduse pe vasele Companiei – puteau fi introduse în Țara Românească, pentru a fi dirijate spre București și alte orașe ale Principatelor. Ministrul român de Finanțe a fost de acord și a dat dispozițiile necesare pentru înființarea biroului de vamă³³.

Între clienții importanți ai agenției din Galați a *Mesageriilor* se numără și Banca Otomană.

Activităților de navigație ale Companiei *Mesageriilor* la gurile Dunării și pe Marca Neagră li se datorează, în principal, „mișcarea” comerțului francez în aceste zone, conform cu aprecierile consulului de la Galați, din 1 martie 1865, adresate ministrului de Externe Drouyn de Lhuys, consulul francez arătând că distanța dintre cifrele de afaceri *Lloyd* și *Mesagerii* s-a micșorat, în favoarea celei de a doua, ia 785.000 franci. Unele nave franceze au ajuns la Ismail și alte orașe basarabene³⁴. Dacă taxele și remunerația ar fi fost mai bune pentru *Mesagerii* – arăta consulul în continuare – activitățile sale ar fi sporit și mai mult. Într-adevăr, *Mesageriile* au avut probleme legate de taxele pentru transport și cu C.E.D. La un moment dat, C.E.D. a vrut să asimileze complet ambarcațiunile cu pânze și vasele pentru călătoriile suplimentare ale *Mesageriilor Imperiale*, scoțându-le pe cele din urmă din categoria pacheboturilor, ce făceau și serviciu poștal. Mai târziu însă, C.E.D. și-a revizuit poziția și le-a făcut o bonificație la casa din Sulina, acordându-le, la fel ca și pacheboturilor poștale, o reducere de până la 40%³⁵.

O informație mai insolită – pentru traficul de mărfuri al *Mesageriilor* – se referă la transportul, în 1865, pe una din navele acestora, a trei urși carpatini vii, oferiți în dar de către domnitorul Al. I. Cuza Muzeului de Istorie Naturală din Paris³⁶.

Numărul pacheboturilor *Mesageriilor* era în creștere de la an la an: în 1866 de 38, în 1867 de 39, în 1868 urcă la 48; a înregistrat o scădere în 1869, la 41.

Cifra pasagerilor nu trece însă de 900-1000 persoane. Ei preferau în continuare *Lloyd* sau alte companii, ca cea engleză *De Morson*, cea rusă (pe ruta Galați-Odessa), *Societatea Dunăreană*, înființată și subvenționată de statul austro-ungar. Pe de altă parte, cifra pasagerilor nu includea și gratuitățile (numai în 1867 au fost cca 240) sau locurile cu taxă redusă acordate piloților francezi și mateloților Stației Navale Franceze la Dunăre, eliberați din serviciu sau pensionați, cât și serviciul pentru C.E.D. (deplasările funcționarilor ei de la un port la altul al Dunării).

Din punctul de vedere al regularității și mai ales al securității serviciilor sale – pentru transportul de valori (bani, obiecte prețioase, valiză diplomatică) – *Mesageriile Franceze* au fost de multe ori preferate. Astfel, *Mesageriile* au

³³ *Ibidem*, Ministère des Affaires Etrangères, Correspondance Commerciale Consulaire Galați, rola 290, c. 495-498v.

³⁴ *Ibidem*, rola 290, c. 499-501v.

³⁵ *Ibidem*, c. 523v.-528v.

³⁶ *Ibidem*, c. 546v.-547.

încasat de pe urma acestor servicii, în 1866, cca 2.969.793 franci, iar în 1867 cca 3.898.390 franci, mai mult decât pentru operațiile de import-export ale mărfurilor³⁷.

Unul din pasagerii marcanți ai *Mesageriilor Imperiale* a fost domnul Carol de Hohenzollern. El a făcut trei călătorii pe Dunăre și Marea Neagră în anii 1866, 1867 și 1869. Prima călătorie (31 oct./12 nov. – 10/22 nov. 1866) a avut drept scop vizitarea cursului Dunării de la Oltenița până la Sulina – unde C.E.D. începuse lucrările de modificare a gurilor fluviului și a principalelor localități basarabene. Timp de 4 zile (5/17 nov.-8/20 nov. 1866), principele Carol a călătorit pe vasul „Le Magicien”, pe traseul Sulina-Ismail-Reni-Bolgrad-Cahul-Galați. În 1867, Carol s-a îmbarcat la Galați tot pe „Le Magicien”. El a călătorit pe Dunăre, însoțit de profesorul francez Desjardins, venit în România cu scopul efectuării unui studiu asupra gurilor Dunării. Traseul urmat a fost prin Chilia, Sf. Gheorghe, Sulina, Ismail, cu escală la lacul Cibrianu, pe micul „braț al oii”, unde o parte din specialiștii C.E.D. ar fi dorit construirea unui port și canal de legătură între Dunăre și Marea Neagră. În cea de a treia călătorie – din 1869 – domnul Carol a plecat, pentru întâlnirea cu țarul Alexandru II, în Crimeea. După ce a sosit la Sulina cu vasul românesc „Ștefan cel Mare”, principele Carol s-a îmbarcat de aici pe pachebotul „Taouride”, al Societății Franceze de Navigație pe Marea Neagră (al *Mesageriilor Imperiale*)³⁸.

În 1870, pacheboturile *Mesageriilor Imperiale* au obținut statutul unor nave de război. La baza acestei acțiuni a stat un incident petrecut în primăvara anului 1870 la Brăila, cu un vapor al *Mesageriilor*. Statutul a fost acordat în luna iulie 1870³⁹, în condițiile în care Franța intra în război cu Prusia. Imperiul francez obținuse o întărire a pozițiilor sale la gurile Dunării, câștigând statutul de nave de război pentru vasele unci companii comerciale poștale.

În statisticile C.E.D., datorită navelor *Mesageriilor Imperiale*, Franța deține întâietatea la „pacheboturile cu aburi” (prin care se înțeleg vasele *Mesageriilor*) pentru anii 1867 și 1868 și trece pe locul doi în 1869 și 1870.

Pacheboturi cu aburi⁴⁰

Țări	1867		1868		1869		1870	
	Nr.	Tonaj	Nr.	Tonaj	Nr.	Tonaj	Nr.	Tonaj
Austro-Ungaria	23	9959						
Franța	38	11054	39	11409	27	7566	18	4828
Rusia	31	3334	32	3424	32	3424	22	2354

³⁷ *Ibidem*, c. 676v.-680v.; 821-822.

³⁸ D.A.Sturdza, *Les travaux de la Commission Européenne des bouches de Danube. 1859 à 1911, Actes et documents*, Vienne, 1913, p. 37-42.

³⁹ Traian Ionescu, *op.cit.*, p. 52-53; D.A.N.I.C., Microfilme Franța, Ministère des Affaires Etrangères, Archives Diplomatiques, Correspondance Politique Consulaire, Bucarest, rola 15, c. 183v.-185; 250v.-253v; 324.

⁴⁰ D.A.Sturdza, *op.cit.*, anexă, tabloul 1.

În afara pacheboturilor de mare tonaj, *Mesageriile* au mai folosit și veliere și vase obișnuite cu aburi. Ele sunt incluse, fără specificație, alături de cele ale *Companiei Fraissinet*, despre care știm, de asemenea, că efectuau curse comerciale între Franța-Marea Neagră și Dunăre, iar unul sau două pacheboturi ale *Mesageriilor* erau subvenționate de *Casa Fraissinet*.

Printre cei mai de seamă consumatori de mărfuri franceze, aduse pe apă de către navele *Companiei de Mesagerii Maritime*, până la Războiul de Independență și în deceniul următor, a fost Casa domnițoare a principelui (regelui, apoi) Carol de Hohenzollern⁴¹.

Din toamna anului 1878, *Compania Fraissinet* – angrenată mai mult în comerțul cu Italia și Spania (deși încărcă produse din porturile Dunării, dar și pentru acestea) – va deveni o concurență acerbă a *Mesageriilor Maritime*. Ea va refuza să mai asigure cu vapoare intercursele acestei companii pe ruta Brăila-Galați-Constantinopol-Marsilia, căutând să preia acest serviciu pentru sine.

Rapoartele lui Wiet, consulul francez la Galați, certifică această competiție. Conform unuia din ele – din aprilie 1885 – *Compania Fraissinet* își organizează un serviciu regulat maritim pentru intercursele Marsilia-Marea Neagră-Dunăre. Raportul prezintă și mișcarea vaselor celor două companii în porturile românești, conform următorului tabel⁴²:

Mișcarea vapoarelor pe Dunăre

a) venind de pe mare și mergând de la Sulina la Galați

	Compagnie	voyages	
		1883	1884
vapeurs réguliers	Cnie Fraissinet	26	33
	M. Maritimes	38	18
vapeurs irréguliers	Isforgues (Marsilia)	1	1
	Commentry (La Rochelle)	1	1
TOTAL		66	53

b) întoarcere de la Brăila la Galați mergând pe mare

	Compagnie	voyages	
		1883	1884
vapeurs réguliers	Cnie Fraissinet	26	30
	M. Maritimes	35	14
vapeurs irréguliers	Commentry (La Rochelle)	1	-
TOTAL		62	44

⁴¹ Traian Ionescu, *op.cit.*, (după fondul Casa Regală de la D.A.N.I.C.), p. 90.

⁴² D.A.N.I.C., Microfilme Franța, Ministère des Affaires Etrangères, Correspondance Commerciale Consulaire, Galați, rola 291, vol. 7, c. 72v.-79v.

În acest tabel sunt menționate sporadic alte două companii franceze, *Isforgues* (din Marsilia) și *Commentry* (din La Rochelle), care au trimis, în anii 1883-1884, câte un vas pe Marea Neagră și la gurile Dunării.

Consulul Wiet semnala, într-un alt raport din 1885, că armatorii Fraissinet au lăsat în serviciul *Mesageriilor* doar un singur vapor, pentru o cursă regulată de poștă între Marsilia și porturile românești, la un interval de 15 zile⁴³.

Agentul diplomatic francez a intervenit, în vara anului 1885, la cererea *Mesageriilor*, pe lângă Ministerul francez de Externe, pentru deschiderea unei linii directe destinată strict pentru poștă și valiză diplomatică⁴⁴.

Alfred Fraissinet, directorul general al Companiei cu același nume de la Galați, îl vizitase, în iunie 1885, pe consul, plângându-se de concurența pe care i-o făceau *Mesageriile* și de refuzul lor „de a abandona linia Dunării”, exprimat de Lécas, administratorul lor general din acest port⁴⁵.

Cele două companii rivale, *Fraissinet* și *Mesageriile*, erau însă solicitate de mulți negustori din Basarabia și Crimeea (între care și cei din Societatea de navigație rusă a prințului Gagarin), pentru organizarea unui serviciu al vapoarelor franceze între Ismail-Tulcea-Galați-Odessa. În vara anului 1886, armatorul principal al companiei ruse, prințul Gagarin, s-a deplasat la Galați și București și a încercat să încheie cu Malavasi, agentul *Mesageriilor*, un contract de transbordare de mărfuri și pasageri. Lipsa de vapoare a companiei franceze a stopat însă proiectul⁴⁶.

Consulul francez de la Galați a căutat să aplice rivalitatea celor două companii. Convins de necesitatea prezenței pavilionului francez în porturile românești și importanța lor în traficul de mărfuri și călători – întrucât multe din acestea erau preluate de navele concurente germane și engleze – el a recomandat guvernului de la Paris un proiect de întărire navală a Franței în Sud-Estul european. Astfel, el i-a sugerat posibilitatea asigurării, fie de către *Compania Fraissinet*, fie de către *Mesageriile Maritime*, a unei linii de navigație de la Anvers la Barcelona, cu trecere prin Gibraltar în Marea Mediterană, spre Marsilia și porturile italiene, având ca puncte terminus porturile românești de la gurile Dunării și Marea Neagră⁴⁷.

O ultimă mențiune a prezenței Companiei *Mesageriilor Maritime* în porturile românești o avem din 1887 – conform datelor existente în rapoartele consulare franceze. Între documentele Consulatului de la Galați există un protest al *Administrației Companiei Mesageriilor Maritime* contra abuzurilor municipalității orașului în chestiunea taxelor de cheiaj. Administrația socotea că

⁴³ *Ibidem*, rola 291, vol. 7, c. 49v.-50.

⁴⁴ *Ibidem*, c. 79v.-81v.

⁴⁵ *Ibidem*, c. 131v.-132v.

⁴⁶ *Ibidem*, c. 134v.-135; 451.

⁴⁷ *Ibidem*, c. 633v.-636.

ele fuseseră deja reglementate prin legile din 1871 și 1872, iar Compania avea aici un debarcader în concesiune, lucru pentru care taxele nu ar mai fi trebuit cerute vapoarelor companiei⁴⁸.

În concluzie, putem opina că prezența și activitatea vapoarelor companiilor franceze la gurile Dunării și Marea Neagră s-au încadrat în politica statului francez de a-și asigura debușee comerciale și de a-și lărgi aria de influență economică. În favoarea acestei opinii stau mărturie subvențiile și primele date de Guvernul Franței și obligațiile contractuale ale companiilor ce decurg de aici.

Activitățile companiilor franceze au dus la dezvoltarea unei rețele de căi de navigație între Franța și bazinul Dunării și Mării Negre și a relațiilor comerciale în această zonă, servind, totodată, politicii generale a statului francez de a-și muta granițele influenței politice în raport cu puterea de expansiune a economiei sale.

⁴⁸ *Ibidem*, c. 807v.-813.