

ACTIVITATEA COMPANIEI FRANCEZE DE NAVIGAȚIE FRAISSINET & CO. ÎN REGIUNEA DUNĂRII DE JOS

Rezumat: Pentru istoricii economiei și de afaceri, Pacea de la Adrianopol dintre Rusia și Turcia (1829) marchează adevăratul început al concurenței pe piața hinterlandului dunărean. După obținerea independenței politice în 1878, România și-a propus să-și consolideze prezența economică pe piețele internaționale. Noua orientare comercială a țării către Austria-Ungaria, prin prevederile Convenției vamale din 1875, a avut rezultate vizibile asupra comerțului general al României în perioada războiului comercial (1886–1892) împotriva monarhiei dualiste. Schimbări profunde în structura porturilor dunărene Brăila și Galați au fost introduse în 1883. Regimul de porto-franco a fost desființat, iar guvernul liberal de la București a început dezvoltarea porturilor maritime românești. Folosind ipoteza menționată mai sus, acest articol analizează principalele aspecte legate de rivalitatea dintre Marile Puteri și companiile franceze în lupta pentru integrarea cerealelor în porturile-depozit internaționale.

Această rivalitate a contribuit la înființarea casei de navigație Fraissinet & Co., care a concurat cu alte companii străine. Pe lângă beneficiile economice obținute din activitățile sale de transport maritim, compania franceză a avut acces la informații detaliate despre diverse aspecte ale porturilor românești. La sfârșitul primei părți a secolului al XX-lea, comerțul românesc de cereale, care a dominat timp de un secol, a pierdut teren în fața comerțului cu petrol. Referințele relevante utilizate în această lucrare (bibliografii și publicații statistice) provin de la Arhivele Naționale ale României, Filiala Galați, Fondul Comisia Europeană a Dunării, și de la Arhivele Diplomatice ale Ministerului Afacerilor Externe.

Cuvinte-cheie: Dunărea, Marea Neagră, navigație, comerț internațional, rivalitatea economică.

*Cristian CONSTANTIN,
cristian.constantin@hotmail.com.

cercetător

independent,

Brăila;

E-mail:

Interesele companiilor franceze nu au reprezentat un prototip de acaparare a navigației și comerțului de pe sectorul maritim al Dunării. Demersuri similare au fost întreprinse de către societățile controlate de capitalul și guvernele unor alte mari puteri europene, precum companiile dirijate de Viena [D.D.S.G. (Erste Privilegierte Oesterreichische Donau Dampfschiffahrts Gesellschaft) și Lloyd din Trieste], Berlin (Deutsche Levante și Bayerischer Lloyd) și Sankt Petersburg (Societatea de navigație Prinț Gagarin și Societatea rusă de navigație pe Marea Neagră și Dunăre). La acestea se adaugă numeroasele case de navigație ale grecilor ionieni, dirijate în spiritul și beneficiul adepților liberalismului economic din City-ul londonez, dar și companiile din principalele porturi italiene.

Epopoea societății de navigație franceze Fraissinet & Co., în arealul gurilor Dunării, constituie un episod (aproape) neexploatat de istoriografia universală. Referiri sumare au fost publicate în studiile realizate de Lucia Taftă¹, Emil Octavian Mocanu² și Süleyman Uygun³, dar nu s-a insistat asupra întregului cadru geopolitic în care a fost creată această companie în bazinul nord-vestic al Mării Negre⁴. Studiul de față își propune să scoată în evidență contextul înființării, evoluția și climatul în care s-a procedat la lichidarea acestui transportator maritim din regiunea Dunării de Jos. Prezența și activitatea casei franceze de navigație a constituit una dintre expresiile interesului geopolitic promovate de Quai d'Orsay în arealul extins al Mării Negre, înscriindu-se în spectrul amplu al contribuției alogene la dezvoltarea porturilor din bazinul pontic în secolul al XIX-lea și prima jumătate a veacului următor⁵.

¹ Pentru informații relative la navigația franceză la Dunărea de Jos, a se vedea Lucia Taftă, *Documente inedite despre companiile franceze de navigație la Dunărea de Jos și Marea Neagră în a doua jumătate a secolului al XIX-lea*, în „Revista Istorică”, tom 10, nr. 1–2, 1999, pp. 163–173; eadem, *Companii franceze de navigație la Dunărea de Jos și în Marea Neagră în a doua jumătate a secolului al XIX-lea*, în „Revista Arhivelor”, vol. 11, nr. 1–2, 1999, pp. 136–150;

² Emil Octavian Mocanu, *Portul Brăila de la regimul de porto franco la Primul Război Mondial (1836–1914)*, Brăila, Editura Istros a Muzeului Brăilei, 2012.

³ Süleyman Uygun, *Fransız Fraissinet Vapur Kumpanyası (La Compagnie Fraissinet) Ve Osmanlı Limanlarındaki Faaliyetleri*, în „Karadeniz İncelemeleri Dergisi”, vol. 24, 2018, pp. 97–140.

⁴ Traian Ionescu, *Atitudinea diplomației franceze în problema Mării Negre și a Dunării de Jos, de la Congresul de la Paris (1856) până la Congresul de la Berlin (1878)*, în „Revista de istorie”, tom 33, nr. 11, 1980, pp. 2125–2143; Iulian Cârțână, *Problema Dunării în relațiile româno-franceze până la Primul Război Mondial*, în „Timpul istoriei”, vol. II. Profesorului Dinu C. Giurescu, vol. îngrijit de Ioan Scurtu și Mihai Sorin Rădulescu, București, 1998, pp. 284–298; Dan Berindei, *La France et la probleme du Danube aux conférences du Vienne et au Congres de Paris (1855–1856)*, în „Revue Roumaine d'Histoire”, tom 40–41, 2001–2002, pp. 173–179.

⁵ Gelina Harlaftis, *A History of Greek Owned Shipping: The Making of an International Tramp Fleet, 1830 to Present Day*, Routledge, Londra, 1996; eadem, Radu Păun (edit.), *Greeks in Romania in the*

Studiul de față valorifică informații din documente inedite aflate la Arhiva Diplomatică a Ministerului de Externe al României din București în fondul Problema 68 (Societăți de navigație fluvială, maritimă, aeriană: române și străine). Citarea corectă a acestor surse este îngreunată de carențele arhivistice existente la numerotarea filelor, legate uneori aleatoriu, din dosarele fondului anterior menționat. Datele din Arhiva MAE de la București sunt completate de informațiile desprinse din parcurgerea fondului Comisiei Europene a Dunării, disponibil la Serviciul Județean Galați al Arhivelor Naționale ale României, și din consultarea unor documente nevalorificate din cadrul Serviciul Județean Brăila al Arhivelor Naționale ale României. Inexistența, cu mici excepții, a unor lucrări dedicate companiilor de navigație străine care au activat în porturile dunărene ne limitează abordarea acestui demers științific doar la o analiză pe termen lung a evoluției societății de navigație Fraissinet & Co., fără a o supune unor analize comparative temeinice cu alte companii similare care au operat în porturile românești. Doar consultarea temeinică a fondurilor arhivistice din marile porturi europene poate că ar oferi o șansă pentru reconstrucția unor serii econometrice destinate raporturile de schimb franco-române intermediate cu sprijinul vaselor societății Fraissinet.

* * *

Corespondența comercială a fraților bulgari Hristo și Evloghie Gheorghiev permite reconstrucția unor episoade relevante din istoria economică a pieței dunărene. Portul Marsilia a reprezentat, pentru cei doi frați, un spațiu important în activitatea comercială desfășurată de aceștia în cadrul relațiilor avantajoase de schimb cu antrepozitele occidentale. Arhiva de proveniență franceză a fraților Gheorghiev a permis completarea documentelor ce au rezultat din activitatea lor pentru a contura și mai mult importanța și influența de care s-au bucurat în epoca în care au activat cei doi antreprenori bulgari⁶. Majoritatea corespondenței fraților Gheorghiev a fost purtată cu o serie de asociați direcți din mediul de afaceri al Franței, dar compania celor doi bulgari stabiliți în spațiul românesc demonstrează beneficiile serviciilor altor asociați. Prin intermediul lui P. Teologul din Manchester și Franguli Rodocanachi din Livorno se primeau periodic informații referitoare la mișcarea comercială de pe piața franceză. Din cele 100 de documente

19th Century, Alpha Bank Historical Archives, Atena, 2013; Evrydiki Sifneos, *Imperial Odessa: Peoples, Spaces, Identities*, Brill, Leiden, 2017.

⁶ Anca Dobre, Felicia Lebădă, *Rolul fraților Gheorghiev în comerțul franco-englez al țărilor române*, în „Hrisovul”, S.N., tom 2, 1996, p. 214.

de proveniență franceză din cadrul arhivei fraților Gheorghiev, 74 au fost expediate din Marsilia, 23 din Paris, 1 din Montpellier, 1 din Vichy și 1 din Evian⁷.

Pe fondul afirmării curentului politic din România care s-a pronunțat pentru detașarea țării de vechile capitulații cu Poarta otomană și îndreptarea vieții comerciale românești către piața europeană, au fost încheiate câteva convenții comerciale cu majoritatea partenerilor economici ai statului român încă înainte de obținerea independenței de stat din 1878. După încheierea acordurilor comerciale cu Austro-Ungaria (1875), Marea Britanie (1876) și Germania (1877)⁸, s-a încercat concretizarea unui demers similar și cu oficialitățile de la Paris.

Relațiile comerciale româno-franceze au fost animate de politica pro-unionistă a împăratului Napoleon al III-lea și pe fondul politicii de susținere a Imperiului Otoman de către cercurile decizionale de pe malurile Senei. După 1856 statul francez a încurajat inițiativa privată a diverșilor negustori și bancheri dornici să speculeze realitățile economice din arealul extins al Mării Negre. Schimburile comerciale franceze, în bazinul pontic și al Dunării de Jos, s-au realizat mai ales prin intermediul navigației maritime. În valori relative, schimburile comerciale efectuate de francezi cu România au reprezentat 25% din întregul comerț al Franței. După înfrângerea celui de-al Doilea Imperiu Francez de către Prusia din 1871 s-a consemnat o scădere a interesului Franței pentru produsele agroalimentare ale hinterlandului danubian și o îndreptare tot mai atentă spre posibilitățile de exploatare ale coloniilor sale de peste mări⁹. Franța s-a situat, până la 1877, între pozițiile II–IV în cadrul operațiunilor de import și export cu România. Marele antrepozit francez de la Marsilia a beneficiat de cereale, animale, lânuri, lemn de construcție și petrol scurse din provinciile dunărene. Negustorii francezi au creat o acerbă concurență produselor textile, metalice, farmaceutice, alimentare, cosmetice, băuturilor, bijuteriilor, obiectelor de artă, obiectelor de mobilă, sticlărie, ceramică, pielărie sosite în porturile dunărene prin intermediul caselor comerciale din Austro-Ungaria, Marea Britanie, Germania și Italia. Construcția de căi ferate din România și parcul de material rulant erau de

⁷ *Ibidem*, p. 213.

⁸ Victor Axenciuc, Ioan Tiberian, *Premise economice ale formării statului național român*, Editura Academiei Republicii Socialiste România, București, 1979, passim; Gheorghe Zane, *Politica, economică a Principatelor în epoca Unirii și capitalul străin*, în Idem, „Studii”, Editura Eminescu, București, 1980, pp. 173–176.

⁹ A se vedea referiri la Edgar Patin, *Le commerce des céréales dans le Bas-Danube*, Paris, 1933; G.I. Cioriceanu, *La Roumanie économique et ses rapports économiques avec l'étranger, (de 1860 à 1915)*, Paris, 1928.

proveniență franceză¹⁰, iar primul director general al Căilor Ferate Române a fost francezul Leon Guilloux¹¹.

În noiembrie 1876, ducele Decazes, reprezentantul Franței, și C.A. Rosetti, din partea statului român, au semnat declarația pentru aranjamentul comercial româno-francez. Acordul prevedea reciprocitatea jurisdicției consulare; exceptarea supușilor francezi de la sarcinile fiscale; navele franceze să nu fie impuse la intrare și ieșire în apele românești, iar pe timpul sejurului trebuia să se bucure de aceleași condiții ca navele naționale românești; clauza națiunii cele mai favorizate pentru produsele franceze¹². Atitudinea reticentă a Parisului cu privire la parafarea unui înțelegeri comerciale cu tânărul și vasalul stat român își avea rădăcinile în conjunctura internațională în care fost aruncată Franța după „Dezastrul de la Sedan” din 1871 și după Conferința de la Londra din același an, în cadrul căreia au fost revizuite prevederile Tratatului de la Paris din 1856 și a creat un nou pol de putere în Europa Centrală, Imperiul German. În pofida tendinței de a se vedea resemnată doar cu binefacerile propriilor posesiuni din lumea de dincolo de mări, Franța, alături de Imperiul Britanic și cel Otoman, a nutrit dorința de a se opune „Puterilor Nordului” pentru a-și menține vechile privilegii, stipulate de capitulațiile încheiate cu Înalta Poartă, în comerțul cu bogatele zone geografice de la periferia agricolă a Europei.

Autoritățile franceze au șovăit asupra încheierii unui acord comercial cu România în dorința de a nu deranja relații economice privilegiate cu unul dintre principalii săi parteneri de schimb, Imperiul Otoman, și totodată raporturile de suzeranitate ale Sublimei Porți cu România. Conjunctura semnării de România a unor noi acorduri cu Marile Puteri europene a produs declicul în cercurile politico-economice de la Paris, împingând autoritățile franceze către o convenție comercială cu statul român. Acordul a reprezentat un câștig pentru cele două semnatare, având la bază principiul clauzei națiunii celei mai favorizate și marca faptul că Franța își menținea un loc de vază în cadrul dezbaterilor diplomatice europene cu privire la Chestiunea Orientală¹³.

¹⁰ Lucia Taftă, *Relațiile economice româno-franceze: aranjamentul comercial din noiembrie 1876*, în „Muzeul Național”, vol. 7, 2000, p. 126.

¹¹ Al. Cebuc, C. Mocanu, *Din istoria transporturilor de călători în România*, Editura Științifică, București, 1967, p. 121; Ilie Popescu, *Căi Ferate. Transporturi clasice și moderne*, Editura Științifică și Enciclopedică, București, 1987, pp. 97, 103.

¹² „Proiect de Convenție de comerț și de navigație între Republica Franceză și Guvernul român” în Serviciul Arhivelor Naționale Istorice Centrale ale României, Microfilme Franța, rola 86, c. 74v.–85v. Vezi ample interpretări la L. Taftă, *Relațiile economice româno-franceze...*, p. 129.

¹³ Paul Cernovodeanu, *Relațiile comerciale româno-engleze în contextul politicii orientale a Marii Britanii (1803–1878)*, Editura Dacia, Cluj-Napoca, 1986, pp. 266–267; Daniela Bușă, *Politica*

* * *

Compania franceză de navigație Fraissinet & Co. a constituit un mijloc al expansionismului francez în Levant și la gurile Dunării, fiind, pe rând, un mijloc de penetrare a economiilor porturilor otomane, urmate la scurtă vreme și de așezările românești de la Dunăre și Marea Neagră.

Familia lui Marc Fraissinet, fondatorul societății de navigație cu același nume, era originară din localitatea Cevennes, în apropiere de Montpellier. Sub conducerea lui Jean Marc Fraissinet, compania s-a mutat, în anul 1780, de la Lanquedoc la Marsilia. În secolul al XIX-lea imobilele de pe strada pe care locuiau consulii olandezi din Marsilia aparțineau familiei Fraissinet, iar în perioada 1784–1808 frații Jean Marc Fraissinet și Antoine Fraissinet au gestionat în Algeria transporturile poștale și corespondența consulară a Olandei¹⁴.

Oficial, casa de navigație Fraissinet a fost fondată la Marsilia de către Marc Fraissinet, fiul unui negustor protestant din Languedoc, în ianuarie 1836, iar „Marseillais” a fost prima nava intrată în serviciul acestei societăți de navigație. În anul 1837, au fost construite două noi bastimente, „Rhône” și „Hérault” și după doar patru ani compania desfășura afaceri importante la Nisa. Susținut inițial de guvernul francez, proiectul familiei Fraissinet, de a avea o linie către New York și Golful Mexic, a fost abandonat la începutul anilor 1840. În 1846, Marc Fraissinet și-a numit un director adjunct, în persoana fiului său Adolphe, iar liniile companiei au fost extinse către porturile din Spania, Gibraltar și Portugalia. În anul 1853 societatea a luat numele de Compania de navigație cu vapoare din Marsilia.

Începând cu anul 1858 Compania de navigație Fraissinet a început să se extindă spre Est și să opereze pe rute regulate între Marsilia – Algeria și Oran, care s-au dovedit a fi foarte profitabile. În 1860 casa de navigație din Marsilia, care opera zece nave, a fost nevoită să facă față unei concurențe intense pe piața italiană. Conducerea societății Fraissinet a decis extinderea liniilor sale la Napoli și în porturile din Levant, crescând capitalul companiei și achiziționând șase nave noi în 1865. Un an mai târziu, capitalul companiei a atins 9 milioane de franci, dispunând de 15 vase acționate de motoarele cu aburi. Liniile programate cu

comercială a României în Sud-Estul Europei. Convenții, tratate și aranjamente comerciale (sfârșitul secolului al XIX-lea – începutul secolului XX), în „Studii și Materiale de Istorie Modernă”, vol. 13, 1994, p. 115; Apostol Stan, *Independența României, Detașarea de piața otomană și reatașarea de Europa 1774–1875*, Editura Albatros, București, 1998, pp. 158–160.

¹⁴ S. Uygun, *op. cit.*, p. 100.

Corsica și Leghorn au fost stabilite în 1868. „Asie”, care a funcționat pe itinerariul către porturile din India, a fost prima navă comercială care a navigat pe Canalul Suez la 8 ianuarie 1870. În 1870 Fraissinet deținea 20 de nave, care operau linii regulate către Bombay, Malta, Port Said, Constantinopol, porturile italiene, Corsica și Languedoc. Din cauza războiului franco-prusac, serviciul către India a fost anulat, cursele către Corsica au fost amânate și mai multe nave au fost vândute.

Fraissinet a făcut față cu greu concurenței companiei de navigație Mesageriile Maritime, companie subvenționată de statul francez, în disputa pentru acapararea rutei către marele antrepozit otoman de la Constantinopol. Compania a fost pusă în situația de a concura pe acest itinerariu și cu compania Franco-Sârbă, care din anul 1860 a început rute regulate cu șase pacheboturi între Marsilia – Istanbul și Dunăre. De altfel, ruta către Istanbul a devenit una clasică pentru toate companiile franceze de transport maritim și fluvial, care și-au îndreptat direcția spre porturile din Levant și Marea Neagră¹⁵.

În anul 1863 societatea Fraissinet a jucat un rol important în asigurarea legăturilor dintre Marsilia, Alexandria și orașele siriene, pe de o parte, și Smirna, Salonic și Istanbul pe cealaltă parte¹⁶. Cea mai importantă motivație pentru această situație a fost transportul de la Marsilia a materialelor necesare pentru construcția Canalului Suez și transportul bumbacului care sosea în Europa, prin portul Alexandria¹⁷. În 1875 compania Fraissinet și-a retras unul dintre pacheboturile care asigura serviciul săptămânal pe ruta Marsilia – Galați, optând pentru o frecvență bilunară. În ultimul pătrar al veacului al XIX-lea s-a conturat o concurență acerbă între companiile franceze Fraissinet și Mesageriile Maritime pentru controlul rutelor de navigație care au inclus și porturile românești¹⁸.

Căsătoria lui Jean Alfred Fraissinet cu Mathilde Cyprien-Fabre a schimbat strategia societății Fraissinet. Familia Fabre, originară din La Ciotat (regiunea Provence – Alpi – Coasta de Azur), a fost implicată în comerțul maritim din Mediterana către Indiile de Vest și de Est încă din secolul al XV-lea. Familia domnișoarei Mathilde Cyprien-Fabre (1838–1896) a fondat societatea Cyprien Fabre et Cie. în anul 1868, prin achiziționarea câtorva nave necesare pentru serviciile posturilor sale comerciale din Africa de Vest. Interesată de navigația cu aburi, care era încă controversată la vremea respectivă, familia Cyprien-Fabre a cumpărat în următorii zece ani o navă cu zbaturi și zece nave cu propulsie cu

¹⁵ *Ibidem*, p. 105.

¹⁶ *Ibidem*, p. 115.

¹⁷ *Ibidem*, p. 108.

¹⁸ L. Taftă, *Documente inedite despre companiile franceze de navigație...*, p. 166.

șurub-melc. Compania și-a dezvoltat ruta către coasta vest-africană, precum și o linie regulată către Algeria, care a inclus și acostări în porturile spaniole. În 1879, tentativa de a inaugura o linie transatlantică a eșuat, dar a fost deschis un itinerariu între Marsilia și Liverpool¹⁹.

După retrasarea granițelor din arealul pontic, ca urmare a încheierii războiului ruso-otoman și a Congresului de Pace de la Berlin din 1878, noile perspective economice i-au permis companiei Fraissinet să-și consolideze pozițiile în porturile din Levant, direcționându-și politica către extinderea liniei Marsilia – Istanbul către porturile Mării Negre și ale Dunării de Jos, urmărind să monopolizeze transportul maritim pe relația Marsilia – Marea Neagră²⁰.

Prima mențiune documentară a societății Fraissinet, cunoscută și sub denumirea de Casa de navigație din Marsilia, în porturile românești este datată 20 octombrie 1879. Documentul a fost transmis de către agentul general din Constantinopol al societății către biroul agenției deschise la Galați. Datorită acestei note putem afla care era interesul oficial al companiei, apreciată ca având profil maritim: stabilirea unui serviciu regulat de navigație cu porturile de pe ambele maluri ale Dunării²¹. Din corespondența autorităților române se percepe rivalitatea dintre societatea Fraissinet și celelalte case de navigație, din cauza faptului că avea un profil asemănător cu cel al societăților Lloyd Austriac sau Mesageriile Maritime²².

După anul 1878 între cele două case de navigație franceze, Mesageriile Maritime și Fraissine, „s-a declanșat o concurență fără menajamente”²³ pentru controlul comerțului maritim între Marsilia și porturile dunărene românești. Dincolo de acapararea transporturilor de mărfuri, cele două companii maritime franceze au fost interesate să devină și principalul operator solicitat de călători și servicii poștale pe itinerariul dintre Marsilia și Dunărea de Jos. Din rapoartele consulului francez de la Galați, Wiet, aflăm de refuzul casei de navigație Fraissinet de a mai asigura cu propriile vapoare, începând din toamna anului 1878, cursele celor de la Mesageriile Maritime pe ruta Marsilia – Constantinopol – Galați –

¹⁹ *Annual Report of the Commissioner of Navigation for the Fiscal Year Ended June 30, 1901*, Washington, Government Printing Office, 1901, p. 384, 409. Vezi și un scurt istoric al companiei la adresa shorturl.at/ntBCH (consultată pe 23.04.2020).

²⁰ S. Uygun, *op. cit.*, p. 115.

²¹ Arhiva Diplomatică a Ministerului de Externe al României din București, fondul *Problema 68* (*Societăți de navigație fluvială, maritimă, aeriană: române și străine*) (de aici înainte se va cita: AMAE, Problema 68), *Volumul Franța 1879–1923, f.n., Notă adresată către Ministerul Afacerilor Străine al României*.

²² L. Taftă, *Companii franceze de navigație...*, pp. 136–150.

²³ *Ibidem*, p. 140; E. O. Mocanu, *op. cit.*, p. 268.

Brăila și retur²⁴. După o luptă aprigă, compania Fraissinet și-a asigurat, la finele secolului XIX-lea, întâietatea pe itinerariul maritim care lega Franța de porturile dunărene românești²⁵. Să vedem însă cum a evoluat situația până la izbucnirea primei conflagrații mondiale.

Pentru a alinia prevederile regulamentelor societăților anonime de navigație, solicitate de către autoritățile române, și în cazul societății Fraissenet, compania din Marsilia a înființat birouri și agenții în mai multe porturi românești, numind agenți care au gestionat activitățile maritime specifice. Filiala din România a societății franceze era subordonată agenției din Istanbul, condusă la acel moment de agentul general Fascolo Sargologo. În calitate de agenți locali ai porturilor dunărene au fost numiți Louis Brassard (la Galați și Brăila), C. Battus (Tulcea) și Fascolo Sargologo (Sulina)²⁶.

Fraissinet a introdus curse săptămânale între Marsilia și Brăila începând cu 1879, iar un an mai târziu societatea a organizat 18 curse spre Dunărea de Jos cu pacheboturile „La Louise”, „Egyptien” și „Assyrien”²⁷. În 1883 Fraissinet opera servicii regulate, la interval de 15 zile, cu cinci vapoare, pe ruta Marsilia – Dunărea de Jos, via Istanbul. În anul următor, compania a folosit vasele „Galatz” (1.141 tone), „Taur” (1.158 tone) și „Brăila” (1.192 tone), care au efectuat 30 de curse pe traseul menționat²⁸.

Din analiza corespondenței societăților de navigație străine cu autoritățile române, se observă dorința statului român de a se implica decisiv în reglementarea controlului și impunerea autorității sale suverane asupra navigației pe Dunăre și pe litoralul românesc. Într-un memoriu de la finele anilor 1880, întocmit de Inspectoratul General al Navigației și Porturilor și adresat Ministerului Afacerilor Străine de la București, sunt prezente mențiuni ce privesc activitatea caselor de navigație străine care operau în diverse porturi românești. În document sunt consemnate cronologic toate privilegiile acordate, neregulile și abuzurile comise de societățile de navigație, daunele aduse navigației și comerțului românesc, toleranța autorităților portuare, precum și măsurile propuse

²⁴ L. Taftă, *Companii franceze de navigație...*, p. 147.

²⁵ E. O. Mocanu, *op. cit.*, p. 268.

²⁶ Ministerul de Interne solicita un punct de vedere Ministerului Afacerilor Străine al României referitor la modalitatea de funcționare în România a societății *Fraissinet*; în AMAE, Problema 68, *Adresă a companiei Fraissenet către Ministerului Afacerilor Străine al României*.

²⁷ S. Uygun, *op. cit.*, p. 115.

²⁸ E. O. Mocanu, *op. cit.*, p. 226.

pentru remediere²⁹. Raportul conține și referiri la societatea franceză Fraissinet. Din relatările analiștilor români, casa din Marsilia era printre puținele companii de navigație care avea în regulă toate formalitățile privind instalarea pontoanelor din porturile de pe sectorul românesc al Dunării. Mai mult, ori de câte ori autoritățile locale au solicitat accesul la pontoane, „societatea îl oferea fără nici o obiecțiune”. Totodată, casa Fraissinet era singura care achita taxele de cheiaj la termen³⁰.

Compania franceză și-a început activitatea în portul Brăila prin deschiderea unei agenții pe parcursul anului 1882, sub numele de Fraissinet et C-ie. La finele aceluiași an, Căpitănia portului Brăila a informat primăria locală de construirea unui debarcader destinat acostării vaselor agenției de vapoare din Marsilia, destinat încărcării și descărcării mărfurilor acesteia. Construcția, solicitată de compania de navigație cu sediul în principalul antrepozit francez, a fost posibilă datorită aprobării date de Ministerul Afacerilor Străine de la București. Căpitănia se arăta dispusă să le ofere celor de la Fraissinet spațiul necesar pentru a-și amplasa o gheretă pe malul Dunării și o magazie de mărfuri „la extremitatea dinspre oraș a portului, sau la cel puțin 10 metri de malul normal al fluviului”³¹.

În anul 1883, sub coordonarea inginerului Anghel Saligny, a început construcția docurilor din Brăila. După finalizarea lucrărilor, pe la sfârșitul secolului al XIX-lea, societățile străine de navigație, care își desfășurau activitatea la Brăila (ex: Florio Rubbatino, Lloyd-ul Austriac, Curtgi-ul etc.), au început să beneficieze de diverse spații de depozitare în incinta docurilor brăilene. Începând cu anul 1892 și până la Primul Război Mondial, societatea de navigație din Marsilia a fost o prezență permanentă în docurile portului Brăila. Fraissinet a închiriat de la Administrația docurilor din Brăila o magazie pentru mărfuri, precum și un depozit pentru cărbuni situat în fața danelor cu numerele VII și IX³², unde descărca diverse mărfuri necesare pieței românești și încărca produse autohtone de export, cu preponderență cereale³³.

Pentru a înțelege concurența dintre cele două companii franceze rivale, vom recurge, în baza unui raport consular francez din aprilie 1885, la analiza traficului naval regulat operat pe sectorul Dunării maritime. Informațiile furnizate de raport

²⁹ AMAE, Problema 68, *Volumul Navigație fluvială 1887–1932, Portul Galați – Reclamații*, f.n., *Memoriu privind situația societăților de navigație din porturile românești adresat Ministerului Afacerilor Străine al României*.

³⁰ *Ibidem*.

³¹ Serviciul Județean Brăila al Arhivelor Naționale ale României (de aici înainte se va cita: SJANR Brăila), fond Primăria Municipiului Brăila, dosar 1/1882, f. 527.

³² SJANR Brăila, fond Direcția Docurilor Brăila, dosar 6/1905, f. 30–49.

³³ E. O. Mocanu, *op. cit.*, p. 269–270.

ne permit o comparație între anii 1883 și 1884. Dacă pe parcursul anului 1883 Fraissinet a utilizat un număr de 26 de vase regulate pe itinerariul Sulina – Galați – Brăila, spre deosebire de cele 38 ale companiei Mesageriile Maritime, un an mai târziu situația s-a schimbat radical. În 1884 casa de navigație Fraissinet a utilizat 33 de ambarcațiuni pe ruta amintită, comparativ cu cele 18 nave care au funcționat în serviciul societății rivale. La întoarcerea de la Brăila la Galați, mergând apoi pe mare, se observă o situație asemănătoare. Mesageriile Maritime a folosit 35 de bastimente pentru cursele sale regulate pe parcursul anului 1883, spre deosebire de cele 26 operate de Fraissinet, iar răsturnarea de situație s-a produs în 1884: 14 vase pentru cei care au dominat în primul an analizei noastre și 30 de ambarcațiuni navlosite de Casa de navigație din Marsilia. Compania Fraissinet a devansat Mesageriile Maritime în privința numărului de călători, cu sosire de la și plecare spre Marsilia din portul brăilean. Un alt raport al consulului francez Wiet, din 1885 arată că armatorii Casei de navigație din Marsilia au lăsat în serviciul celor de la Mesageriile Maritime doar un singur vapor pentru o cursă regulată de poștă între porturile dunărene românești și Marsilia. Cursele se efectuau la un interval de 15 zile³⁴.

Până la declanșarea Primului Război Mondial, documentele de arhivă stau mărturie pentru ascensiunea Casei de navigație din Marsilia. Societatea Fraissinet a controlat traficul de mărfuri și persoane pe ruta Marsilia – Brăila – Constantinopol, în pofida situației anticipate în 1885 de conducerea companiei. Alfred Fraissinet, directorul general al societății cu același nume, într-o scrisoare adresă consulului Wiet de la Galați, în iunie 1885, i se plângea de concurența acerbă și refuzul de a abandona sectorul românesc al Dunării de către cei de la Mesageriile Maritime. Rapoartele consulare franceze din România, exploatate de Lucia Taftă în studiul său, arătau că ultima mențiune în legătură cu prezența Mesageriilor Maritime în porturile românești datează din anul 1887³⁵.

Succesul companiei de la începutul deceniului nouă al secolului al XIX-lea s-a reflectat și în majorarea capitalului său social de la 9 la 12 milioane de franci, în special datorită veniturilor mari pe care le-a generat pe liniile din Marea Neagră și de la Dunărea de Jos. Vapoarele societății Fraissinet, moderne și cu tonaj ridicat, în care operațiile de încărcare și descărcare erau foarte ușoare și practice, au transportat o gamă diversă de mărfuri: textile, feronerie, mercerie, parfumerie, lumânări, tutun, vin, piele prelucrată etc. Începând cu luna august 1883, rutele

³⁴ *Ibidem*; vezi și L. Taftă, *Companii franceze de navigație...*, p. 148.

³⁵ *Ibidem*, p. 269. A se vedea impactul capitalului bancar francez asupra comerțului exterior al Franței cu statele din Balcani la Danielă Bușă, *Finanța franceză în Sud-Estul Europei (1900–1914)*, în „Revista istorică”, tom 5, nr. 1–2, 1995, pp. 23–31.

Fraissinet între Marsilia și Dunărea de Jos au fost suplimentate, navele companiei efectuând 26 de curse, transportând 35.000 tone mărfuri și situându-se pe primul loc în traficul de mărfuri între porturile dunărene și Marsilia³⁶.

Concurența constituie un veritabil accelerator de inovare în orice domeniu, dar pentru sectorul navigației internaționale acest factor a reprezentat cheia identificării unor soluții revoluționare pentru transportul de mărfuri și persoane. Totodată, concurența a avut și o serie de neajunsuri dacă „adversarul” a beneficiat de sprijin, sub forma unor subvenții generoase din partea autorităților statului al cărui pavilion îl arborau navele societăților de navigație. Companiile franceze, care operau la Dunărea de Jos, s-au confruntat cu un șir interminabil de probleme, dar au identificat destule soluții la impedimentele întâmpinate. Spre exemplu, în primăvara anului 1883, compania Fraissinet resimțea concurența neloială a societății Mesageriile Maritime, beneficiara unor subvenții acordate de cabinetul de la Paris pe sectorul transporturilor de mărfuri între porturile dunărene și Marsilia. De asemenea, procesul de transfer al mărfurilor necesita mult timp și dăuna încărcăturilor. Dar, cu toate aceste impedimente, compania Fraissinet a acoperit într-un mod mai eficient nevoile comerciale prin cursele sale regulate și mijloacele moderne de încărcare a mărfurilor. În acel an se aprecia că societatea de navigație Fraissinet a obținut un venit de 1.628.407 franci doar din exploatarea liniei de la Dunărea de Jos ³⁷.

Dacă Mesageriile Maritime a beneficiat de sprijinul factorilor de decizie aflați la conducerea statului francez, societatea Fraissinet s-a bucurat de facilitățile oferite de autoritățile locale și, parțial, centrale din România. Reprezentantul consular francez la Galați sublinia că „datorită concesiunilor” acordate, Fraissinet a construit la Brăila, „un chei și o agenție”, facilități care-i fuseseră refuzate în portul Galați³⁸. Consulii francezi la Constanța și Galați, Degrang și G. Wiet, își informau centrala și de alte probleme pe care compania marsilieză încerca să le depășească. Rapoartele celor doi agenți consulari către Quai d'Orsay arătau că „francezii pierd concurența în fiecare zi la importurile în porturile Dunării de Jos”. Printre cauzele identificate se numărau tarifele ridicate la transporturile de mărfuri, comparativ cu cele practicate de alte companii, și faptul că „produsele franceze se orientau către un segment mic și bogat al populației”. În timp ce alte state ofereau produse variate la prețuri accesibile piețelor dunărene, „francezii

³⁶ S. Uygun, *op. cit.*, p. 123.

³⁷ L. Taftă, *Documente inedite despre companiile franceze de navigație...*, p. 167–171; vezi Raportul din 4 mai 1883 a lui M. Degrang, consulul francez la Constanța.

³⁸ E. O. Mocanu, *op. cit.*, p. 227.

urmează în mod constant moda și încearcă să se mențină la îmbrăcăminte, parfumerie, lenjerie, mănuși și alte produse”³⁹.

Rivalitatea dintre reprezentanții companiilor de navigație Mesageriile Maritime și cei ai Fraissinet au atins un punct culminant în primăvara anului 1883, când agenții primei companii amintite nu doreau ca rivalii să acosteze la același ponton. Agentul Ghillis al companiei Mesageriile Maritime a depus o reclamație la adresa concurenților de la Fraissinet. Pentru mediere, la solicitarea autorităților române, reprezentanți de la Consulatul Franței din Galați au înaintat o scurtă analiză privind activitatea celor două societăți franceze care operau în porturile românești, însoțită de situații statistice privind operațiunile de import – export derulate prin mijlocirea acestora, în perioada 1879–1882⁴⁰.

În anul 1891 Fraissinet a avut câștig de cauză în conflictul cu rivalii săi economici, cei de la Mesageriile Maritime au fost nevoiți să-și suspende activitatea pe Dunăre, context în care reprezentantul societății a procedat la predarea facilităților și clădirilor care au fost exploatate drept birouri, spații de depozitare și debarcader. Din sursele documentare aflăm stadiul avansat de degradare în care se aflau construcțiile predate de societatea de navigație franceză Căpităniei Portului Galați⁴¹. Compania Mesageriile Maritime s-a axat pe o rută care includea porturile Marsilia – Patras – Salonic – Cospoli – Constanța, cu opriri facultative la Calamata și Syra. Vapoarele acestei linii circulau la interval de 14 zile, atingând portul românesc de pe țărmul pontic o dată pe lună.

Veniturile companiei Fraissinet, obținute din operațiile efectuate în porturile Brăila și Galați, au cunoscut un ușor declin la începutul secolului al XX-lea. În intervalul 1887–1914 numărul maxim de ambarcațiuni aparținând societății Fraissinet, care au operat în porturile dunăre, a fost atins chiar în primul an menționat, cu 39 de nave, pentru ca punctul critic să fie atins în anul 1904, când doar 9 nave ale companiei au parcurs itinerariul dintre Marsilia și Brăila⁴². Din punct de vedere al tonajului maxim al acestor bastimente, vârful a fost atins în anul 1889, când cele 38 de nave ale companiei aveau un deplasament de 47.240 de

³⁹ S. Uygun, *op. cit.*, p. 128.

⁴⁰ *Tezaur documentar gălățean*, București, Direcția Generală a Arhivelor Statului, 1988, p. 226 (notă înaintată la 20 aprilie 1883 de Căpitănia Portului Tulcea către Ministerul Afacerilor Străine al României).

⁴¹ În procesul verbal încheiat pe 31 martie 1891 între căpitanul Portului Galați și agentul Companiei Mesageriile Maritime, G. Malavasi (AMAE, Problema 68, *Volumul Franța 1879–1923*, f.n.).

⁴² Serviciul Județean Galați al Arhivelor Naționale ale României (de aici înainte se va cita: SJANR Galați), fond Comisia Europeană a Dunării, partea structurală *Protocoale*, dosar 31/1891, f. 80, 81, 193; *Ibidem*, dosar 47/1911, f. 49.

tone, spre deosebire de cele 15.550 de tone din anul 1904 (vezi tabelul nr. 1)⁴³. În aceste condiții, compania a avut în vedere să își reorienteze mare parte din activitățile sale către orașele de coastă din Africa de Vest, mai profitabile și avantajoase. Până în anul 1911, 19 pachetoturi de mare tonaj, fiecare cu o medie de 2.500 tone, a operat regulat în porturile Mării Mediterane, Mării Negre și Dunării⁴⁴.

În pofida acestor neajunsuri, companiei de navigație marsilieze i se datorează transportul unor cantități importante de mărfuri pe ruta dintre porturile franceze și cele românești. Emil Octavian Mocanu a reușit să întocmească o scurtă statistică a cantităților de mărfuri transportate de Fraissinet & C-nie în docurile de la Brăila⁴⁵. Datorită datelor din arhivă se poate observa curba regresivă, cu unele momente de redresare, pe care se înscrie compania franceză în deceniul 1895–1905. De la un total de 4.019.480 kg, înregistrat în 1895, s-a ajuns la o scădere până la totaluri de 3.209.917 kg și 3.233.469 kg în anii 1901/1902, respectiv 1902/1903. Punctul critic a fost atins pe parcursul anului 1903/1904, când cele 1.831.096 kg transportate de compania franceză au reprezentat doar 57% din totalul consemnat în statisticile din 1895. În fine, de-a lungul anului 1904/1905 compania marsilieze de navigație a asigurat intrarea a 3.691.744 kg în incinta Docurilor Brăila⁴⁶.

Mărfurile de proveniență franceză erau apreciate pe piața românească, cu precădere de către elita Vechiului Regat, formată preponderent din moșieri și arendași dispuși să-și sacrifice o parte însemnată a capitalului agonisit din exploatarea marilor latifundii pentru satisfacerea mondenităților. Importurile românești de produse franceze au scăzut treptat spre finalul lui *La Belle Époque*⁴⁷. În jurul anului 1910, doar puțin peste 5% din importurile sosite la Brăila erau mărfuri produse în Franța și au fost reprezentate, în principal, de produsele textile semifabricate și finite, confecții, articole de parfumerie, produse metalurgice și mecanice. Companiile franceze au cunoscut un declin în regiunea Dunării de Jos la începutul secolului al XX-lea, în comparație cu deceniul 1891–1900⁴⁸. Conform relatărilor din presa franceză, preluate și de cea românească, situația era determinată de lipsa de interes a caselor comerciale franceze față de practicarea unui marketing performant pe piața danubiană, neadoptând modelul companiilor germane, cât și de insuficiența rutelor de transport maritim între porturile celor

⁴³ *Ibidem*, dosar 31/1891, f. 80, 81, 193; *ibidem*, dosar 47/1911, f. 49.

⁴⁴ *Ibidem*, f. 130.

⁴⁵ SJANR Brăila, fond Direcția Docurilor Brăila, dosar 1/1895, f. 11; *ibidem*, f. 28.

⁴⁶ *Ibidem*, dosar 1/1895, f. 11; *ibidem*, dosar 4/1905, f. 28.

⁴⁷ Mircea Iosa, *Comerțul exterior al României în primul deceniu al secolului al XX-lea (II)*, în „Revista de istorie”, tom 41, nr. 3, 1988, p. 303.

⁴⁸ *Ibidem*, p. 306.

două state. Existența unei singure linii maritime între marele antrepozit francez de la Marsilia și porturile Dunării maritime, deservită de casa de navigație Fraissinet & Co, era departe de a satisface nevoile stringente ale unui comerț intens între cele două țări⁴⁹.

Compania Fraissinet a controlat traficul de mărfuri și persoane pe ruta Marsilia – Dunăre, cu escală la Istanbul⁵⁰. Intensitatea traficului de mărfuri și persoane a impus crearea unui cadru legislativ optim operatorului maritim. Raporturile companiei franceze cu autoritățile portuare de la Brăila au fost reglementate printr-o convenție încheiată în 1892, pe o durată de trei ani, reînnoită apoi până în anul 1911, când prevederile sale au fost prelungite din an în an până în 1922⁵¹. Convenția a permis companiei franceze Fraissinet să instaleze în incinta docurilor brăilene un ponton propriu pentru acostarea vaselor sale și să dețină un hangar ca proprietate a companiei, destinat depunerii mărfurilor de import și de export. În privința utilizării acestor instalații portuare, Fraissinet se supunea „cu totul” dispozițiilor Regulamentului de exploatare a docurilor și nu urma să plătească taxă de locație⁵². Totodată, la începutul anului 1904 societatea din Marsilia a solicitat autorităților române recunoașterea bastimentelor sale drept vase poștale. În februarie 1904 Achille Delepine, agentul societății Fraissinet în modernul Tomis, a solicitat recunoașterea de către Căpitănia portului Constanța a vaselor acestei companii ca fiind și „poștale”, cu aplicarea prevederilor din Regulamentul porturilor și din alte acte legislative ale statului român. Din solicitare se constată că aceste vapoare erau recunoscute ca atare de către Ministerul de Finanțe și Vama locală, care acordau avantaje vapoarelor poștale. În urma consultării cu Direcția Vămiror, Ministerul Afacerilor Străine de la București a aprobat acordarea calității de „vase poștale” bastimentelor societății franceze care deserveau porturile Marsilia, Genova și Constanța. Direcția Vamală, în punctul său de vedere, a evidențiat necesitatea ca vapoarele societății să facă curse regulate, „având un orar fix și se vor conforma regulilor stabilite în această privință”⁵³.

Portul Brăila, ca pentru mai toate societățile de navigație străine, a reprezentat sediul operațiunilor dunărene ale companiei Fraissinet. Așa se explică

⁴⁹ *Comerțul francez în România*, în „Egalitatea Brăilei”, an XIII, nr. 587, 25 ianuarie 1908 (stil vechi); reprodus după varianta, în limba franceză, publicată în „La Revue Diplomatique” din Franța.

⁵⁰ AMAE, Problema 68, Volumul Franța 1879–1923, f.n.

⁵¹ *Ibidem*, Adresa agentul societății Fraissinet la Constanța, Achille Delepine, către Ministerul Afacerilor Străine al României (înregistrată la MAS cu nr. 2063/5 februarie 1904).

⁵² SJANR, Brăila fond Direcția Docurilor Brăila, dosar 4/1905, f. 4.

⁵³ *Ibidem*.

numirea lui Marc Vuccino, în 1892, la conducerea reprezentanței locale și atribuirea exequatur-ului de consul al Franței la Brăila în anul 1909⁵⁴.

Semnele declinului economic al arealului pontic au devenit vizibile după declanșarea războaielor balcanice, care au afectat în mod substanțial traficul de mărfuri din Marea Neagră și Dunăre. În pofida acestor impedimente, compania Fraissinet și-a continuat operațiunile pe liniile din Levant și Dunăre, atâta vreme cât traficul prin Strâmtori nu a fost împiedicat de deciziile otomane, până la Primul Război Mondial, când societatea a pus cea mai mare parte a flotei sale la dispoziția marinei franceze⁵⁵.

* * *

Lumea a fost bulversată profund de efectele politice, sociale și economice ale încheierii Primului Război Mondial și ale tratatelor de pace care i-au urmat. Axele comerciale tradiționale din epoca monopolistă de la sfârșitul de veac XIX erau istorie. Operatorii economici au fost nevoiți să se readapteze din mers noului context interbelic și prăbușirii parțiale a pieței dunărene de produse agroalimentare. Printre companiile de navigație franceze care și-au continuat activitatea în porturile românești de la Dunăre și Marea Neagră după 1919 s-a aflat și societatea Fraissinet. Prevederile companiei cu autoritățile portuare brăilene, încheiate în 1892, au fost prelungite constant până în anul 1922⁵⁶.

În primăvara anului 1921, programul itinerariilor societății Fraissinet includeau escale în porturile Marsilia, Genova, Dardanele, Constantinopol, Burgas, Varna, Sulina, Tulcea, Galați și Brăila⁵⁷. În septembrie 1921, compania a notificat autoritățile locale cu privire la înființarea unui serviciu autonom pe aceeași rută, care urma să fie efectuat cu vapoarele „Jacques Fraissinet”, „Louis Fraissinet” și „Henry Fraissinet”⁵⁸, operând cu aceste vase până în anul 1924⁵⁹.

⁵⁴ E. O. Mocanu, *op. cit.*, pp. 269–270.

⁵⁵ S. Uygun, *op. cit.*, p. 131.

⁵⁶ AMAE, Problema 68, *Volumul Franța 1879–1923, f.n., Adresă a companiei Fraissenet către Ministerul Afacerilor Străine al României*. Pentru evoluția economiei franceze în secolele XIX și primele patru decenii din veacul XX, vezi Henri Sée, Ch. Schnerb, *Histoire économique de la France*, Paris, A. Colin, 1939–1951, p. 291.

⁵⁷ Prin adresa nr. 574/24 martie 1921, agenția din Brăila a societății *Fraissinet* informa Secretariatul General al Comisiei Europene a Dunării cu privire la noul program al rutelor navelor sale (SJANR Galați, fond Comisia Europeană a Dunării, partea structurală *Secretariatul General 1920–1924*, vol. 121, f. 59).

⁵⁸ *Ibidem*, ff. 69–80.

⁵⁹ *Ibidem*, f. 87.

Inaugurarea liniei poștale „Levante – Danube” din martie 1922, pe același traseu al navelor sale, cu mențiunea că începând din 1923 a fost inclusă și o escală în portul Constanța, a reprezentat un nou eveniment marcant din evoluția societății de navigație Fraissinet în arealul gurilor Dunării⁶⁰. Programul vapoarelor societății franceze din anul 1922 avea următoarele plecări din Marsilia, punct final fiind portul Sulina: 3 martie, 6 aprilie, 8 mai, 8 iunie, 6 iulie, 7 august, 7 septembrie, 8 octombrie, 8 noiembrie și 5 decembrie⁶¹.

Noile realități politice, sociale și economice din România interbelică, influențate în oarecare măsură și de propagarea ideilor comuniste, au condus la o mai bună organizare a sindicatelor profesionale ale muncitorilor portuari. Fără a stărui asupra acestui subiect, prezentat și cu alte ocazii⁶², vom oferi doar două exemple concludente. În primăvara anului 1922 au existat numeroase conflicte de muncă în zona portului brăilean, datorate nevoii de a efectua exporturi de produse agroalimentare românești, păstrate peste an în magazine, și în perspectiva obținerii de către muncitori a unor tarife avantajoase pentru noul sezon care se apropia. Membrii diverselor sindicate locale au depus numeroase reclamații, în speranța îmbunătățirii nivelului de trai al muncitorilor din porturile românești. Printre ședințele în care patronatul și reprezentanții sindicatelor trebuiau să convină asupra nivelului salarial și plata restanțelor datorate de angajatori muncitorilor portuari se numără și cea în care societatea Vuccino & Boscoff, reprezentanta intereselor franceze în Brăila, a fost mandatată de companiile de navigație străine de pe sectorul românesc al Dunării, „să ia parte [...] cu depline puteri ca împuternicit – supleant la ședința de împăciuire ce va avea loc în ziua de Joi 4 Mai 1922 sub președinția Dlui. delegat al Ministerului Muncii”⁶³.

⁶⁰ Pe 20 martie 1922, compania *Fraissinet* se adresa iar Comisiei Europene a Dunării cu privire la inaugurarea liniei poștale „Levante – Danube” (*Ibidem*, ff. 72–74, 77–79).

⁶¹ *Ibidem*, f. 82.

⁶² A se vedea analize și interpretări pe baza documentelor arhivistice în Cristian Constantin, *Activitatea consulară la Brăila și Galați (1919–1940)*, Editura PIM, Iași, 2017, p. 103–149; idem, *Comerțul cu cereale la Gurile Dunării: integrarea pe piață, structuri productive și infrastructura de transport (1829–1940)*, Editura Istros a Muzeului Brăilei „Carol I”, Brăila, 2018, pp. 460–528.

⁶³ Împuternicirea a avut loc la data de 3 mai 1922 și a venit ca răspuns la adresa Inspectoratului regional de Muncă Brăila (SJANR Brăila, fond Inspectoratul regional al muncii Brăila, dosar 25/1922, f. 11). Vezi și o parte din evoluția negocierilor: [La 29 mai 1922], „J. Vuccino în numele firmei *Vuccino & Boscoff*, J. Schnell în numele firmei *Troianos Brothers* și J. Fein în numele firmei *Theodoridi & Co*, împuterniciții agenților de vapoare din Brăila pentru tratativele de împăciuire cu muncitorii dockeri, numim prin prezenta pe Domnii Jacques Vuccino și Johan Schnell ca arbitri și pe Dl. Pascal Visin ca arbitru supleant ai agenților de vapoare din localitate în arbitrajul aceluiași diferend”. Adresa poartă însemnele de dezacord ale inspectorului și mențiunile de refacere a împuternicirii conform legii (în *Ibidem*, f. 34).

În urma unor lungi negocieri, la 28 iulie 1922 Comisia de Arbitraj pentru conflictul de muncă dintre muncitorii docheri manufacturiști și agențiile de vapoare din portul Brăila a acceptat propunerea lui Charles Vuccino, din partea societăților, pentru acordarea unei majorări de 15% a nivelului salarial al lucrătorilor manuali din port. Propunerea a fost acceptată de o parte a muncitorilor⁶⁴ și prevedea că la angajare urmau să fie favorizați muncitorii sindicaliști, în defavoarea celor neasociați.

După doar câteva luni, pe 15 august 1922, societatea de navigație Fraissinet aducea la cunoștință faptul că negociase „cu o casă de export de scânduri, pe baza prețurilor actuale, încărcarea unui caric de 120 tone scânduri pe vaporul Henry Fraissinet [...] dar cerând muncitorilor să încarce această partidă, ei au cerut un preț care întrece cu mult prețul legal”⁶⁵. În urma acestor neînțelegeri, încărcătura a rămas pe chei, iar vaporul Henry Fraissinet, fiind unul poștal, a avut de suferit din cauza prejudiciilor aduse de tergiversarea procesului de încărcare. Sub semnătura lui Charles Vuccino, societatea solicita Inspectoratului aplicarea legii. Pe 19 ale aceleași luni, firma Fraissinet a revenit cu o adresă la Inspectoratul Muncii, prin care arăta că fiind constrânși de: „respectarea transacției comerciale, de necesitatea bunei echilibrări a caricului și de necesitatea plecării acestui vas (poștal) la data prevăzută” și după ce au așteptat, timp de două zile, rezolvarea conflictului de muncă, a fost nevoită să accepte cererile salariale ale muncitorilor. Astfel, am acceptat „condițiunile muncitorilor și am plătit 750 Lei de vagon, în loc de Lei 450”. La acestea se adaugă și dorința aceluiași Ch. Vuccino ca Inspectoratul să țină cont de cele petrecute și să ia măsurile de rigoare, conform prevederilor legale, plus dorința ca „prin toate mijloacele ce ne stau la îndemână să se păstreze ordinea în munca portului Brăila și cu toate sacrificiile făcute pentru a menține această ordine, suntem totuși constrânși de a ne supune la cerințele acestor muncitori, și aceasta contra stipulațiilor Legei, care înlătură puțința acestei eventualități”⁶⁶. Pentru onorarea comenzilor, legea a fost încălcată de multe ori.

În mai 1925, la insistențele mediului sindical local, inspectoratul muncii a mediat negocierile dintre muncitorii rujari sindicalizați și reprezentanții caselor occidentale de navigație prezente în portul Brăila. La întrevvedere au fost invitați și Jacques Vuccino (reprezentantul Fraissinet), C. Kenaskis (Watson & Youell) și L. Fein (de la Theodoridi)⁶⁷.

⁶⁴ *Ibidem*, ff. 96–98.

⁶⁵ *Ibidem*, f. 27.

⁶⁶ *Ibidem*, ff. 28–30.

⁶⁷ „Sub-semnații lucrători Rujari din portul Brăila în număr de * nesindicalizați [*Memoriul a fost semnat, pe verso, de 38 de persoane – *n.n.*] [...] vă rugăm să bine-voiți a dispune să ni se acorde un spor peste prețurile stabilite de Onor. Ministerul Muncii [...] față de scumpirea

Din analiza realizată de noi, doar 1.288 m² de magazine se aflau în proprietatea directă a Administrației Docurilor Brăila, fiind rezervați tranzitului companiilor de navigație străine ce operau curse regulate. Printre acestea, societățile Fraissinet și Lloyd dispuneau la Brăila de magazine ce aveau o suprafață totală de 1.191 m², construite chiar de către acestea⁶⁸, iar societatea petrolieră Concordia exploata șapte rezervoare cu o capacitate de 5.110 metri cubi de petrol, aferenți unei stații de profil. Pentru garajul vagoanelor de marfă se puteau folosi peste 10 km de linii de cale ferată conectate la rețeaua CFR. În anul 1930 valoarea patrimoniului total al docurilor din Brăila era estimată la 210.623.789 lei⁶⁹.

La 17 februarie 1931 atașatul comercial român la Legația României din Paris comunica la București că, în urma încheierii „Convenției de comerț” cu Franța, guvernul francez și-a luat angajamentul de a crea o nouă linie regulată între portul Marsilia și porturile românești. Autoritățile franceze au avut în vedere Casa de Armatori Freyssinet, care își avea originile în fosta societate de navigație Fraissinet și a fost solicitată o subvenție de 3 milioane de franci anual, plus „dobânda și deprecierea la vasul ce-l vor cumpăra pentru a-l pune pe linie și completa serviciul”⁷⁰. Firma Freyssinet se angaja ca în schimbul acestei subvenții să asigure o linie anuală cu plecări din Marsilia și opriri la Genova, Constantinopol, Burgas, Varna, Constanța, Sulina, continuând apoi în amonte spre Tulcea, Galați și Brăila⁷¹.

În contextul declanșării celui de-al Doilea Război Mondial și (mai ales!) a urmărilor sale geopolitice, intrarea Europei de Răsărit, inclusiv a cursului inferior al Dunării, sub controlul liderilor sovietici după anul 1947, toate companiile străine de navigație din porturile românești de pe bătrânul Istros au dispărut, cu o singură excepție⁷² despre care vom povesti cu o altă ocazie.

excesivă ce se prezintă în toate cele ale vieții și independent de orice” lasă la aprecierea angajatorilor și Inspectoratului nivelul cuantumului. „Sindicatele Muncitorești unelte de presiune și de scopuri de interes personal”, iar de aceea au solicitat o întrevvedere cu armatorii și agențiile de vapoare din Brăila. A se vedea mersul negocierilor în *ibidem*, dosar 30/1925, f. 1–8; și C. Constantin, *Comerțul cu cereale la Gurile Dunării*, pp. 506–508.

⁶⁸ Constantin C. Giurescu, *Istoricul orașului Brăila din cele mai vechi timpuri și până astăzi*, Editura Științifică, București, 1968, pp. 267–270.

⁶⁹ Dimitrie Gusti (coord.), *Enciclopedia României*, vol. IV, *Economia națională: circulație, distribuție și consum*, Imprimeria Națională, București, 1943, *passim*; vezi și C. Constantin, *Comerțul cu cereale la Gurile Dunării*, pp. 540–553.

⁷⁰ AMAE, Problema 68, *Volumul Franța 1879–1923, f.n., Nota atașatului comercial al României de la Paris*.

⁷¹ *Ibidem*.

⁷² Societatea franceză de navigație danubiană în România (S.F.N.D.)

Interesele economice ale cercurilor decizionale de la Quai d'Orsay pentru navigația și comerțul din Levant au reprezentat o constantă a relațiilor româno-franceze de-a lungul secolului al XIX-lea și în primele patru decenii ale veacului următor. Declanșarea celui de-al Doilea Război Mondial a pus capăt activității companiilor străine de navigație pe sectorul românesc al Dunării. Fraissinet a devenit o constantă și o parte componentă a sistemului comercial din hinterlandul danubian, fiind o pârghie a politicii expansioniste franceze spre Balcani și Marea Neagră. De-a lungul unui veac compania de navigație, cu sediul la Marsilia, a reușit să conecteze din plin porturile dunărene la realitățile socio-economice internaționale, jucând rolul de curea de transmisie pe harta comerțului maritim între marele antrepozit francez și complexa și profitabila piață danubiană.

Tabelul nr. 1: Nave ale societății de navigație Fraissinet înregistrate de Comisia Europeană a Dunării (1887–1914)

Ruta Marsilia — Brăila					
An	Număr	Tonaj	An	Număr	Tonaj
1887	39	46.266	1901	12	16.529
1888	37	45.560	1902	12	17.037
1889	38	47.240	1903	13	20.791
1890	36	45.197	1904	9	15.550
1891	36	45.314	1905	15	26.248
1892	29	37.226	1906	15	26.180
1893	31	38.467	1907	13	21.604
1894	33	40.617	1908	18	30.426
1895	26	30.561	1909	15	25.777
1896	32	40.887	1910	14	23.833
1897	25	31.966	1911	15	27.259
1898	32	41.517	1912	12	22.132
1899	25	32.459	1913	21	38.301
1900	19	25.249	1914	13	25.150

Sursa: Biblioteca SJANR Galați, *La Commission Européenne du Danube, Protocoles*, anii 1887–1914.

Tabelul nr. 2: Agenți ai societății de navigație Fraissinet în porturile românești

Nume	Port/Porturi	Anul numirii
Louis Brossard	Galați și Brăila	1879
F. Sargologo	Sulina	1879
C. Battus	Tulcea	1879
Marc Vuccino	Galați și Brăila	1889 1892
Achile Delepine	Constanța	1904
Charles Vuccino Jacques Vuccino și Michel Boscoff	Brăila	perioada interbelică

Sursa: AMAE, Problema 68, Volumul Franța 1879–1923; și
C. Constantin, *Activitatea consulară la Brăila și Galați (1919–1940)*, passim.

THE ACTIVITY OF THE FRENCH NAVIGATION COMPANY FRAISSINET & CO. IN THE LOWER DANUBE REGION

Abstract: For economic and business historians, the Russian–Turkish Peace of Adrianople (1829) marks the true beginning of market competition on the Danubian hinterland. After gaining political independence in 1878, Romania aimed to strengthen its economic presence on the international markets. The new commercial orientation of the country towards Austria-Hungary, through the provisions of the Customs Convention of 1875, had visible results on the overall trade of Romania during the times of the commercial war (1886–1892) against the Dual Monarchy. Profound changes in the structure of the Danubian ports of Brăila and Galați were introduced in 1883. The free-port regime was abolished, and the liberal government in Bucharest started the development of the Romanian

maritime ports. Using the above-mentioned hypothesis, this paper analyses the main aspects related to the rivalry between the Great Powers and France company in the battle of integration in the international grain deposit-ports. This rivalry contributed to the establishment of the Fraissinet & Co.'s navigation house which competed with other foreign companies. In addition to the economic benefits achieved with its shipping activities, the France company had access to detailed information on various aspects of the Romanian ports.

At the end of the first part of the 20th century, the Romanian cereals trade that ruled for a century, lost its ground with respect to oil trade. The relevant references used in this paper (bibliographies and statistical publications) are from The National Archives of Romania, Galați Branch, The European Commission of the Danube Fund and Diplomatic Archives of the Ministry of Foreign Affairs.

Keywords: Danube; Black Sea; navigation; international trade; economic rivalry.