

UN ITALIAN ÎN SLUJBA MARINEI ROMÂNE: EUGENIO VICENZO VARETTON

*Dr. Lavinia DUMITRAȘCU**

În Depozitul de Istorie Modernă-Contemporană al Muzeului de Istorie Națională și Arheologie Constanța există un dosar cu actele unui „*mecanic principal la navigația maritimă română*”, italian de origine, încetățenit în România, Vincenzo Eugenio Varetton. Dosarul conține documentele sale originare - în italiană, din perioada în care s-a format și a activat în marina italiană -: certificat de licență, diploma de încetățenire, brevete, diverse certificate, fotografii, o adresă către Gh. Gheorghiu Dej¹ - din 3 martie 1958, în care acesta își prezintă autobiografia – etc. Pe baza acestui dosar, am încercat să creionez un portret al activității acestui marinar, în contextul în care sunt foarte puține sursele cu care am putut să completez informația.

Varetton Vincenzo Eugenio s-a născut în Chioggia (provincia Veneția), pe 17 iulie 1872. Părinții săi au fost Carlo și Carolina (Prosdocimo).²

A absolvit Școala Tehnică „Sebastiano Caboto” din Veneția, în 1887³, și Institutul Nautic din Veneția, secția tehnică, pe care-l termină în 1889. În 1892, îl găsim îmbarcat pe vasul „Elena Cosulich”. Pe 26 decembrie anul următor, acesta primea gradul de mașinist „*in primo*” (de primă etapă) a Marinei Comerciale italiene.⁴ A fost îmbarcat, sub steag italian, și a navigat timp de 6 ani, pe 5 continente.⁵

În octombrie 1897, Vincenzo Eugenio Varetton a ajuns la Constanța, unde este angajat ca tehnician șef pe unul dintre cele două vase de pasageri ale Serviciului Maritim Român, care făceau curse Constanța-Constantinopol⁶.

* Cercetător științific III – Muzeul de Istorie Națională și Arheologie Constanța.

¹ Depozitul de Istorie Modernă-Contemporană al Muzeului de Istorie Națională și Arheologie Constanța (în continuare, MINAC), inv. 6744.

² MINAC, inv. 6749.

³ MINAC, inv. 6750 – *Certifico di licenza*.

⁴ MINAC, inv. 6749 – *Diploma emisă de Ministerul Marine italiene - Marina Comercială Italiană*, pe 26 decembrie 1893; În Fondul Varetton al MINAC se regăsește o listă cu porturile în care a trecut, în voiajul din 1892, vasul „Elena Cosulich”, pe care era îmbarcat și Varetton. inv. 6752.1-3.

⁵ MINAC inv. 6754 *Libretto di matricolazione. Marina Mercantile Italiana*.

⁶ Cospoli - Abrevierea din documentele italiene ale timpului a orașului Constantinopol.

În 1902, a lucrat la transformarea sistemului de combustie cu cărbuni în combustie cu păcură pentru navele S.M.R..

Cu sarcina de a supraveghea construcția vaselor de călători „România”, „Împăratul Traian” și „Dacia”, în 1905, a fost trimis la Saint Nazaire. De altfel, anul următor, face parte din delegația română care avea sarcina de a aduce în țară vaporul „România” și, peste încă un an, „Dacia”.⁷

În urma certificatului eliberat de conducerea Serviciului Maritim Român (S.M.R.), pe 7 martie 1906, „*Comisia de Indigenare*” i-a acordat cetățenia română, înscriindu-l cu numele puțin românizat - Eugeniu Vareton: „*Se acordă D-lui Vareton împământânirea cu dispensă a de stagiu, în virtutea art. 7 paragr. 2, din Constituție, pentru că, prin cunoștințele teoretice și practice, a contribuit la transformarea sistemului de combustie cu cărbuni pe vasele noastre de călători, în sistemul de combustie cu păcură; cea ce-a adus mare economie serviciului.*”⁸ În acel moment era mecanic șef pe vasul „România” și renunțase „*la orice protecțiune străină*”.⁹ De altfel, în 1910 și 1911, Eugeniu Vareton, „*vechii locuitor în acest oraș*”, era înscris în listele electorale ale Constanței.¹⁰

La sfârșitul anului 1908, acesta este imbarcat pe pachebotul „Dacia”, care, în drum spre Pireu, a fost avariat din cauza furtunii.¹¹

În anul 1910, a fost avansat la gradul de inspector tehnic.¹² Peste doi ani, pe 26 septembrie, mecanicul principal la Direcțiunea Serviciului S.M.R. Eugeniu Vareton era înștiințat că, prin Decretul Regal 4065/1912, era confirmat în funcția de mecanic principal pe baza actului de încetățenire.¹³ Prin Decretul regal nr. 1770 din 21 aprilie 1914, „*Vareton Eugeniu, actualul mecanic principal retribuit cu 550 lei lunar, la postul de subinspector de mașini, cu salariu de 600 lei lunar*”.¹⁴

În decembrie 1916, când România a intrat în război alături de Rusia, Vareton a primit din partea conducerii S.M.R. sarcina de a preda flota (5 vase de pasageri și 6 vase de marfă) amiralității ruse.¹⁵ Momentul este înregistrat într-un articol scris de I. Manea, care a purtat o discuție în acest sens cu Eugeniu Vareton. Convenția dintre guvernul rus și cel român este

⁷ Ilie Popescu, *150 de ani de cale ferată dobrogeană*, Club Feroviar, 2010, pp. 127, 128.

⁸ MINAC, inv. 6744.1.

⁹ MINAC, inv. 6753.

¹⁰ MINAC, inv. 6746.

¹¹ <https://www.clubulamiralilor.ro/o-esuare-perfecta/>.

¹² MINAC, inv. 6744.1.

¹³ MINAC, inv. 6742; „Buletinul Societății Politehnice”, XXVIII, nr. 10, octombrie 1912, p. 149.

¹⁴ „Buletinul Societății Politehnice. Partea administrativă”, XXX, 1914, p. 42.

¹⁵ MINAC, inv. 6744.1.

semnată, din partea română, de „Amiralul Eugenio Vareton” și prevedea, predarea, „sub formă de ajutor”, a 5 vase maritime, cu întreg echipajul. Vareton „a primit și misiunea de a coordona întreaga activitate a vaselor românești”. Acesta povestește despre prima misiune a unui vas românesc împrumutat rușilor: „Când am plecat din Galați, din partea rusească, pe bordul vaselor noastre se găseau General colonel Alexandru Plotto și Amiralul Alexandru Comenco. De altfel, cu ei făcusem cunoștință încă din timpul semnării convenției. Până la ieșirea din gurile Dunării, acești oameni nu au discutat cu noi nici un cuvânt. Stăteau în camera lor și lucrau de zor asupra unor planuri, despre conținutul cărora am aflat abia mai târziu.

Pătrunderea vaselor românești în largul Mării Negre a stârnit printre membrii echipajului nostru nedumerire. Eu și reprezentanții armatei ruse eram singurii care cunoșteam destinația acestor vase. La un moment dat, am fost chemat de General colonel Alexandru Plotto. Cunoșteam bine limba rusă, așa că ne-am înțeles, fără intermediul vreunui translator. După câteva glume pe teme marinărești, acesta m-a pus în temă cu misiunea ce urmau s-o îndeplinească vasele românești. Deși cei doi oficiali ruși veniseră oficial din partea guvernului țarist, în realitate, ei erau de partea revoluției, așa că vasele românești aveau să servească cauzei acesteia. Totodată, am primit din partea lui și dezlegarea de a face cunoscut oamenilor din echipaj. Lucru pe care l-am făcut. La auzul cuvintelor: «că noi vom îndeplini o misiune în slujba intereselor revoluției din Rusia», marinarii de pe vasele românești au acceptat acest lucru cu toții.

Abia după câteva zile am acostat în portul Odesa. Aici, după ce oficialitățile ne-au făcut o primire călduroasă, pe vasele noastre au fost arborate drapele rusești. Echipajele românești s-au completat cu marinari ruși. [...]

Odată cu formarea Sovietelor, în rândurile lor au intrat și marinari din echipajele vaselor noastre. De-acum, pe vasele maritime, cât și în orașul Odesa, întreaga activitate era coordonată de către Soviete. Noi aveam misiunea de a deservi orașul Odesa, prin aprovizionarea lui cu alimente, echipament și muniții.” Pentru aceasta, vasele românești au făcut curse lungi spre Vladivostoc, insulele Avane, Port-Said, Colombo etc.¹⁶

În 1918, după ocuparea Odesei și Sevastopolului de germani și după semnarea păcii separate de la București, după lungi tratative, România a primit vasele înapoi de la autoritățile germane.

¹⁶ I. Manea, *Amintiri din portul Odesa*, în „Drumul socialismului”, IX, nr. 993, 2 iulie 1957, pp. 1, 2.

În toată activitatea sa ca inspector tehnic, Eugeniu Varetton a supravegheat construcția și reparația vaselor S.M.R. la șantiere din țară și străinătate.¹⁷

Pentru activitatea sa, în 1904, „*Dl. Varetton (Eugeniu) mecanic principal la navigația maritimă română*” era primit ca membru al Ordinului „Coroana României” în grad de cavaler¹⁸, iar, pe 9 iunie 1924, „*Varetton Eugeniu, Inspector de mașini în Direcția Generală a porturilor și căilor de comunicație pe apă la Constanța*”, a fost recompensat cu Ordinul „Coroana României” în grad de ofițer¹⁹. Varetton a mai primit: Ordinul „Steaua României” în grad de Ofițer (14 noiembrie 1928)²⁰; „Medalia Maritimă” clasa a II-a „*pentru activitatea ce a depus, în tot timpul carierei pentru propășirea Serviciului Maritim Român*”²¹ (16 august 1937), medalia „Eliberarea de sub jugul fascist”.²²

Eugenio Varetton a publicat articole despre mașini în „Calendarul Maritim 1909-1916” și în „Almanahul Maritim 1935” – semnează ca „E.R.Vareton” -.²³

Pe 1 ianuarie 1930, Varetton a ieșit la pensie. După 37 de ani stagiu în câmpul muncii, pensia calculată de autoritățile de resort din orașul Sebeș era de 430 lei, fapt pentru care Varetton a solicitat, în mai multe rânduri, recalcularea pensiei, în mod excepțional, conform salariului corespunzător unui inspector maritim la acel moment.

Pentru aceasta apelează, prin două adrese, la Ministrul Prevederilor Sociale și Direcția Generală a Pensiilor. Prima, din 22 mai 1952, a primit un răspuns unul negativ, „*deoarece ați fost pensionat în 1949, și pensia a fost calculată în raport cu salariul ce l-ați primit în ultima parte a instituțiilor Dtra*”. A doua adresă, din 22 ianuarie 1958, primește același răspuns. La acea dată, Eugeniu Varetton și soția sa locuiau în Sebeș, pe str. Piața Independenței nr. 2. Avea o pensie de 6840 lei, după 37 de ani de stagiu în câmpul muncii. Acesta subliniază că a fost „*între primii specialiști tehnici numiți prin S.M.R. odată cu înființarea lui în anul 1877 și am intrat în serviciu ca supus străin; iar la 7 martie 1909, am obținut împământinirea cu dispensă de stagiu...*”. „*În timpurile de astăzi, cu toată chibzuiala ce o pun în cheltuieli, nu pot să-mi asigur eu, și soția, traiul de pe o zi pe alta,*

¹⁷ MINAC, inv. 6744.1.

¹⁸ MINAC, inv. 6748.

¹⁹ MINAC, inv. 6747.2.

²⁰ MINAC, inv. 6747.3.

²¹ MINAC, inv. 6747.1.

²² *Loc. cit.*

²³ Marian Moșneagu, *Presa Marinei Române dicționar bibliografic*, Editura Militară, București, 2011, pp. 16, 73, 77, 79, 81.

fără să ne privăm de anumite lucruri, și aceasta în detrimentul sănătății noastre, care la vârsta de 80 de ani, ar cere multe și multe îngrijiri.” O recalculare a pensiei, le-ar oferi celor soi soți un „trai modest, însă fără privațiuni.”²⁴

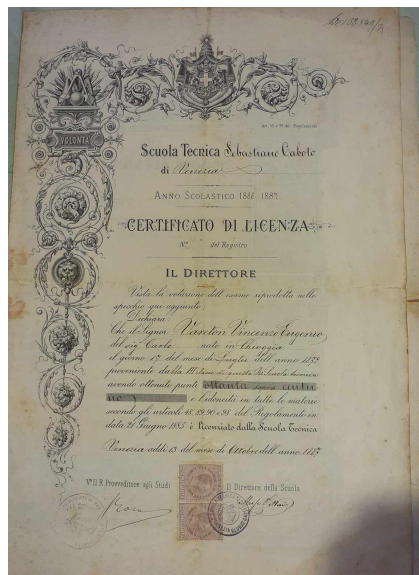
În urma celor două răspunsuri negative, Eugeniu Varetton se adresează ministrului Gheorghe Gheorghiu Dej, în speranța că, prin funcția sa, acesta va reuși să-i rezolve problema pensiei. Nu uită să amintească aportul său la activitatea maritimă românească, mai ales prin lucrarea de transformare a combustiei cu cărbune în combustie cu păcură pe vasele S.M.R., care a adus mari economii Serviciului, acest sistem fiind introdus și pe vasele serviciului navigabil fluvial. Nu uită nici să enumere ordinele și medaliile cu care a fost răsplătit de statul român pentru activitatea sa.

Cercetarea documentară a „*mecanicului principal la navigația maritimă română*”, italian ca origine și român ca cetățenie, Vincenzo Eugenio Varetton este doar la început. Sper, însă, în șansa descoperirii unor noi surse de documentare. Deocamdată, ofer această informație și parte dintre documentele pe care mi-am bazat cercetarea.

ANEXE:



Eugenio Vincenzo Varetton,

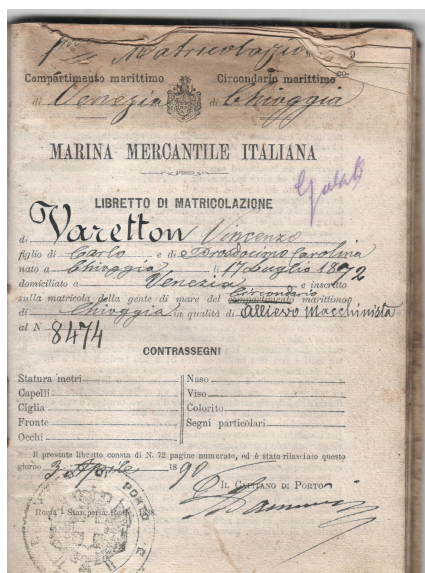


Diploma de mașinist MINAC

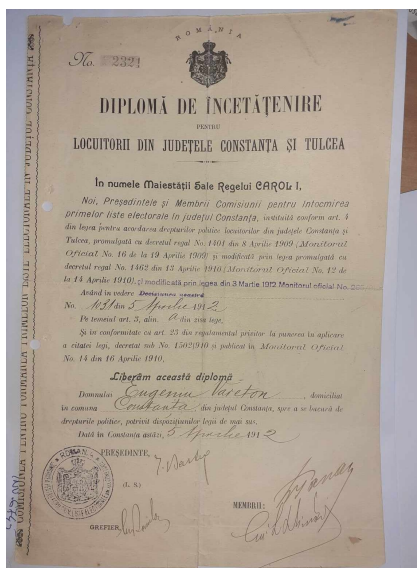
²⁴ MINAC, inv. 6744.2.

Galați, 1925 - MINAC inv. 6755.2

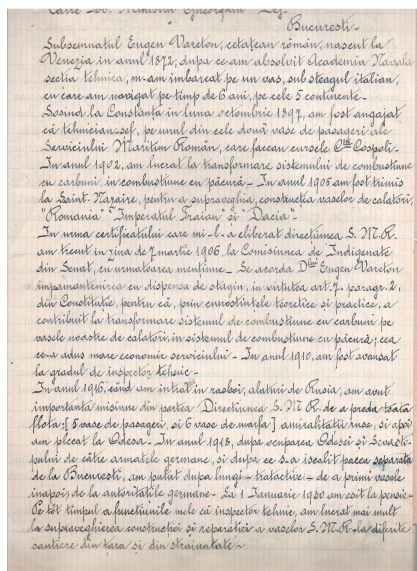
inv. 6749



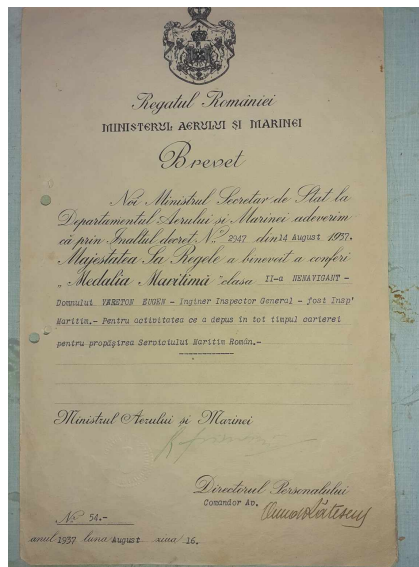
Livret - Marina Comercială Italiană MINAC inv. 6754.1



Diplomă de încetățenire MINAC inv. 6743



Adresa către Gheorghe Gheorghiu-Dej MINAC inv. 6744



MINAC inv. 6747.1

***AN ITALIAN SERVING THE ROMANIAN NAVY: EUGENIO
VICENZO VARETTON***

-abstract-

Key words: the history of Merchant Marine, Vincenzo Eugenio Varetton, naval mechanic, Romanian Maritime Service, the ship "Romania", the ship „Dacia”

The research of Vincenzo Eugenio Varetton, Italian by origin and Romanian by citizenship, is just beginning. The present article is based on the file kept in the Modern-Contemporary History Repository of the Museum of National History and Archaeology of Constanta.

Having attended technical and nautical school in Italy, he settled in 1897 in Constanța, where he “contributed to the transformation of the coal-fired combustion system on our passenger ships into an oil-fired system, which brought great savings”, which is why he soon received Romanian citizenship. Among other things, in December 1916, he was involved in the handover of the fleet to the Russian Admiralty. You can read more about what he achieved throughout his career from here on...