

POVESTEA VAPORULUI „LATIUM”

Dr. Constantin CHERAMIDOGLU*

În toamna anului 1925, P. GH. Manta, corespondentul de la Constanța al ziarului economic „Argus” publica un articol dedicat situației precare a parcului de vase ce compuneau pe atunci flota maritimă comercială a României; articolul se intitula „Contra înstrăinării vapoarelor românești” având ca subtitlu mențiunea „o acțiune marinărească plină de merit”. Pentru valoarea sa informativă, am crezut necesar să-l redăm în continuare:

„Constanța 14 oct. Începând cu vaporul <<Medeea>> și terminând cu vaporul <<Oltul>> încheiem un bilanț trist: bilanțul vapoarelor românești care au fost vândute armatorilor străini. Vasele <<Medeea>>, <<Muntenia>>, <<Monica>> și <<Oltul>> nu mai poartă astăzi pavilionul românesc și ele duc pe mări îndepărtate faima altor popoare care au știut mai bine decât noi să păstreze în patrimoniul lor național nu numai vasele construite de ei, dar chiar și cele cumpărate fie de la noi fie de la alți armatori străini. Astfel a sporit de pildă flota comercială a Greciei și chiar aceea a Bulgariei, în vreme ce parcul vapoarelor noastre comerciale scade mereu, fie prin astfel de vânzări, fie prin catastrofe, cum este cazul vaporului <<Turnu-Severin>> pierdut pe coasta franceză la Capul Grisnez de pe Canalul Mânecii, între Boulogne și Dunginess.

Statul nu face nici el sforțări spre a preîntâmpina scăderea parcului nostru de vapoare; el nici nu cumpără și nici nu construiește vase noi, lăsând tot pe seama particularilor să rezolve și această importantă problemă de prim ordin național și economic. Față de această situațiune, d. inginer Eugeniu Vareton, inspector tehnic al serviciului maritim român, a luat o inițiativă care, nu numai că nu poate fi trecută cu vederea, dar trebuie relevată și încurajată. Societatea de navigație maritimă din Brăila, a vândut unui consorțiu englez, vaporul <<Muntenia>> care naviga sub numele de <<Danubian>> și sub pavilion britanic, iar acum câteva zile se trata de către aceeași Societate, vânzarea vaporului <<Oltenia>> unui consorțiu grec. Acordul de vânzare-cumpărare era aproape încheiat, când intervine d. Vareton, inspector la S.M.R., care prin relațiunile pe care le are cu lumea marinărească de la noi, reușește să oprească continuarea tratativelor, luându-și obligațiunea de a cumpăra d-sa acest vas. D. inspector Vareton nu posedă însă avere ca să poată achiziționa personal vaporul, dar cuvândul

* Cercetător independent, Constanța.

d-sale a fost pentru societatea maritimă o garanție suficientă spre a întrerupe tratativele cu consorțiul. D. Vareton s-a pus atunci în legătură cu camarazii săi, comandanți de vapoare de la Serviciul Maritim Român, agenții serviciului și alți prieteni personali ai acestora și ai marinei, careau subscris numai în câteva zile aproape întreaga sumă de patru milioane șapte sute de mii lei, prețul de cumpărare al vaporului în litigiu. Primul pas a fost deci făcut și scopul urmărit a fost atins. Vaporul <<Oltenia>> nu a mai fost înstrăinat; el a rămas tot în patrimoniul național și a fost înscris la căpitănia portului Constanța sub numele de <<Latium>>. După ce va fi reparat și renovat complet la Brăila, unde se află actualmente – spre a fi primit de către biroul Veritas pentru a figura printre vasele de clasa I-a, vaporul <<Latium>> (ex <<Oltenia>>) va sosi în portul Constanța pe la sfârșitul acestei luni, unde va fi luat în primire de către noii săi proprietari români.

Această afacere, ca să-i zicem așa, a avut însă menirea să înfăptuiască o operă mare, a făcut să se înființeze la Constanța o instituțiune nouă, <<Asociația marinarilor români>> compusă din marinari și prieteni ai marinei, care urmărește două scopuri:

- 1) Să vegheze ca să nu se mai înstrăineze vapoarele sub pavilion român și*
- 2) Să lupte pe toate căile pentru sporirea parcului de vapoare românești.*

Scopul acestei asociațiuni este atât de frumos încât orice comentarii nu ar putea să fie la înălțimea faptelor¹.

Pentru achiziționarea acestui vas și poate a altora, în toamna anului 1925 se forma la Brăila o societate, din al cărei act constitutiv redăm următoarele rânduri: „Se formează pe 10 ani, începând de la 22 octombrie 1925, o societate în nume colectiv între d-nii căpitan Virgil Petricu și inginer Eugeniu Vareton, pentru a cumpăra și exploata vase de mare. Capital depus lei 800.000 de căpitan V. Petricu și 500.000 lei de inginer E. Vareton. Administrația o face d. Vareton, iar comanda vaselor o va avea d. Petricu. Semnătura socială e a ambilor asociați în mod colectiv. Anul se încheie la fiecare decembrie. Beneficiul ca și paguba în proporția capitalului fiecăruia”².

În noiembrie 1925 tot ziarul „Argus” nota scurt, la rubrica „Cronica navigației”, știrea conform căreia: „Societatea în nume colectiv denumită a navigatorilor români a cumpărat de la societatea de navigație Maritima din Brăila, pe prețul de 3.700.000 lei vaporul <<Oltenia>>, căruia aducându-i oarecare modificări, l-au denumit <<Latium>>, înscriindu-l în același timp în portul Constanța”³. Sesizam aici diferența de preț, mai mic acum decât cel

¹„Argus”, an XVI, nr. 3747 din 16 octombrie 1925, p. 1.

²„Monitorul oficial”, nr. 190 din 26 august 1926, p. 13168.

³„Argus”, an XVI, nr. 3771 din 14 noiembrie 1925, p. 3.

din prima informație citată. Anterior, ziarul „Adevărul” publicase aceeași știre cu o lună înainte, dar aici societatea cumpărătoare era denumită „Asociația marinarilor români din Constanța”⁴.

Dintr-o altă știre publicată tot cam atunci aflăm că transformările ce se efectuau la vapor urmau să-l facă apt pentru „a transporta în special cherestea de orice dimensiuni precum și cereale”. Iar „la ultima expertiză mașinile s-au găsit în bună stare iar tuburile de la căldări au rezistat la compresii de 22 kg.”⁵. Gestul marinarilor români de a salva un vas ce urma să-și piardă pavilionul național, a fost bine apreciat în presa vremii. Ziarul „Dacia” din Constanța, sub semnătura lui Al. Doinaru, considera că era momentul ca statul român să se implice, urmând exemplul Turciei care aplica un regim protecționist pentru flota națională: „Gestul marinarilor români de a cumpăra vasul <<Muntenia>>, pe punctul de a fi înstrăinat, merită toată lauda, dar nu e destul. Asociația marinarilor români e singura îndrituită să ceară aplicarea regimului protecționist pentru vasele române, pentru că într-altfel marinarii români vor trebui să servească pe vapoare străine, dacă nu vor consimți să ajungă muritori de foame. Ieșirea la mare e comparată în toate timpurile cu plămânii unei țări. Noi ce folos că avem ieșiri la mare, când plămânul României nu poate activa decât cu concursul străinilor ? Fără flota comercială națională, suntem în situația ca printr-o împrejurare oarecare – un război sau un conflict cu un stat vecin – legăturile noastre comerciale să fie împiedicate, pentru că nu vom avea la îndemână vase de transport proprii”⁶.

În ceea ce privește modul cum se achiziționase acest vapor, dar și rolul asociațiilor de navigatori pe această piață, este relevant articolul semnat de Constantin Tonegaru – cunoscut specialist în drept maritim – publicat în ziarul „Argus” în primăvara anului 1926. De la început autorul remarcă faptul că în practica de la noi, pe lângă formele de asociație cunoscute (societăți anonime, în comandită, în nume colectiv, etc.), apăruse „în exploatarea vaselor fluviale, sistemul de coasociație pe puncte sau carate”. Adăuga apoi: „Acest sistem derivă de la felul cum sunt administrate vasele fluviale sub pavilion elen și ne interesează prin faptul că fiind adoptat de unii armatori români la șleपुरi și remorchere de Dunăre, începe a pătrunde și în noile întreprinderi de transporturi maritime”. El atrăgea atenția însă asupra legislației modificată în anul 1922, menționând că „scrisorile comerciale sau chitanțele eliberate pentru diverse sume și purtând mențiunea <<în scop de cumpărări de vase>> nu constituie un titlu de

⁴„Adevărul”, an XXXVIII, nr. 12835 din 16 octombrie 1925, p. 3.

⁵„Argus”, an XVI, nr. 3736 din 3 octombrie 1925, p. 1.

⁶„Dacia”, an XII, nr. 239 din 25 octombrie 1925, p. 1.

proprietate în coasociație pe puncte sau carate. Ele dovedesc un simplu împrumut”.

În ceea ce privește „Asociația Navigatorilor Români”, Tonegaru scria: „În urma autentificării contractului nr. 4599 din 22 octombrie 1925 de către Secția I-a a tribunalului Brăila, a luat ființă <<Asociația navigatorilor români>> cu un capital de lei 1.300.000, cu scopul de a cumpăra și exploata vase de mare și de a avea agenții. În acest contract se prevede că dacă capitalul social n-ar fi suficient pentru a se cumpăra vase de mare, capitalul se poate spori, prin primirea în asociație a noi asociați. Pentru prima oară se prezintă, la noi, achiziționarea și exploatarea de vase maritime prin formațiunea de societate în nume colectiv. Deși înființată în octombrie 1925 <<Asociația Navigatorilor Români>> nu posedă încă niciun fel de vas”.

Ajungând la cazul vasului „Lațium”, autorul citat nota: „în afară de această asociație, s-a cumpărat prin coasociație pe sistemul caratelor, vaporul <<Oltenia>> al societății <<Maritima>>, în baza actului autentificat sub nr. 4600/925 Trib. Brăila, pe prețul de 3.200.000 lei din care s-a plătit 700.000 lei iar restul de 2.500.000 urmează să se plătească în rate. Asupra aportului de 700 mii lei s-au emis chitanțe simple în raport cu caratele sau punctele de valorificare ale vasului, astfel că și acest caz prezintă importanța lui, fiind primul în restrânsul cerc al întreprinderilor noastre maritime. De curând avem dar înființate două asociații în scopul de a exploata vase: una în nume colectiv care nu și-a început încă activitatea, iar alta după sistemul <<caratelor>> care prin achiziționarea vaporului <<Oltenia>> denumit <<Latium>>, întreprinde călătorii de tramping”⁷. Despre o primă cursă a vaporului se vorbea la sfârșitul aceluiași an 1925, de la Galați: „Vaporul <<Latium>> al Asociației Navigatorilor Români, ieșit din reparație, încarcă chereștea pentru Egipt”⁸. Dezavantajele navigației de iarnă pe Dunăre, afectau însă acest vapor chiar de la primele voiaje; aflăm astfel dintr-o cronică a navigației anului 1925, că „acest vapor a fost penultimul care a avut neșansa de a fi prins de ghețuri la Galați, însă din cauza prea multei încărcături în partea dinainte, urmează să fie supus alimbării la Sulina, spre a putea trece la bară în cazul când apele se vor menține aceleași”⁹.

Adăugăm alte știri scurte din presa vremii, referitoare la voiajele acestui cargou: în ianuarie 1926 se anunța din Brăila că „Vaporul <<Latium>> sub pavilion român, de 3.300 tone, a fost complet navlosit de la Brăila-Galați cu destinația Marsilia, pentru 1.950 lire sterline”¹⁰. La

⁷ „Argus”, an XVII, nr. 3886 din 4 aprilie 1926, p. 2.

⁸ „Viitorul”, an XVIII, nr. 5334 din 12 decembrie 1925, p. 4.

⁹ „Argus”, an XVII, nr. 3817 din 14 ianuarie 1926, p. 3.

¹⁰ „Argus”, an XVII, nr. 3827 din 25 ianuarie 1926, p. 6.

începutul lui februarie 1926 se afla sosit în portul Constanța cu 2.337 tone cereale de la Sulina¹¹. La 23 septembrie 1926 se anunța din Brăila că se obținuse un navlu de 15,3 shilingi per tonă, pentru o cursă Brăila-Marsilia¹².

Tot în anul 1926, în noiembrie vin știri la Brăila despre un accident al vasului „Latium” pe coasta Turciei: „O telegramă sosită azi în localitate anunță că vaporul <<Latium>> sub pavilion român, proprietatea d-lui Vareton, plecat cu o încărcătură de cereale spre Marsilia, a suferit un accident din cauza unui eschivaj. Vaporul a naufragiat pe o stâncă, de la punctul Eschi Phener Bournou, în apropiere de Galipoli. În ajutorul vasului naufragiat a sosit vaporul de salvare <<Souter Parators>>, care l-a remorcat până la Constantinopol, unde i se vor face reparațiile”¹³.

Repararea vasului nu a fost însă fără complicații. După cum aflăm din presa vremii, „cu această ocazie s-a ivit un conflict între societatea de asigurare a vasului și proprietari. Societatea refuzase plata despăgubirilor, fapt care a determinat pe comandant să amenințe că va vinde grânele spre a efectua reparațiile. Imediat societatea a convenit să plătească daunele pricinuite. Vaporul <<Latium>> a fost descărcat în parte de marfă și ridicat pe doc în șantierul <<Stenia>>. Reparațiile sunt aproape terminate și cel mai târziu joi 21 ianuarie, va reîncepe reîncărcarea mărfurilor, urmând apoi ca vasul să pornească spre Marsilia, reparat și cu întregul caric”¹⁴.

Altă știre din 4 mai 1928 anunța că vaporul fusese afretat pentru încărcarea de cherestea cu destinația Alexandria, la prețul de 6 lire sterline pentru vagon¹⁵, iar la 15 mai 1928 se comunica întoarcerea vasului cu orez și diferite mărfuri coloniale, de la Alexandria¹⁶.

În vara anului 1928 apărea în ziarul „Adevărul” un articol dedicat Ligii navale române, ce prezenta istoricul acestei asociații, cu înființarea ei la Galați în anul 1919 și reînființarea din anul 1927, accentuând asupra creșterii rolului marinei comerciale române și al marinarilor săi în această asociație. Autorul articolului semnat „C.T.”, probabil Constantin Tonegaru, unul din fondatorii ligii din anul 1919, scria: „Pentru a avea mai mult așteptării aderenți, Liga navală română ar trebui să intervie spre a <se> acorda măsuri de favoare armatorilor români în sensul de a le acorda facilități pentru dezvoltarea economică și industrială a marinei comerciale. Dar Liga navală, administrată de inspectorul general al marinei militare nu a

¹¹„Dacia”, an XIII, nr. 30 din 10- februarie 1926, p. 1.

¹²„Argus”, an XVII, nr. 4030 din 26 septembrie 1926, p. 4.

¹³„Dimineata”, an XXII, nr. 7173 din 15 noiembrie 1926, p. 8.

¹⁴„Universul”, an XLV, nr. 16 din 21 ianuarie 1927, p. 2.

¹⁵„Argus”, an XIX, nr. 4515 din 6 mai 1928, p. 6.

¹⁶„Universul”, an XLVI, nr. 111 din 17 mai 1928, p. 10.

luat până în prezent asemenea măsuri. Marina comercială particulară lipsită de ajutor și de credit maritim, zace în suferință. Dăm ca exemplu cazul vaporului românesc <<Latium>>, singurul vapor românesc aparținând unui grup de navigatori români, care din cauza lipsei unei instituții de credit maritim național, spre a fi ajutat în răscumpărarea unui rest de preț al achiziționării și în special al refuzului categoric al Creditului Industrial Român, este expus a fi trecut în mâini străine. Dacă Liga Navală Română e consecventă scopului anunțat prin statute, având la îndemână cazul vaporului <<Latium>> va putea astfel să-și întindă opera de propagandă în cercurile marinei comerciale particulare, pe care din capul locului le-a ocolit. O ligă, fără a se bucura de marinari aderenți benevoli din marina comercială care formează în același timp sprijinul marinei militare, din care fac parte reînființatorii ei, nu poate fi denumită navală”¹⁷.

La 22 noiembrie 1928 corespondentul din Galați al ziarului „Universul” transmitea un articol cu titlul „Prăbușirea <<Asociației navigatorilor români>>”, în care descria sechestrarea și scoaterea la vânzare a vaporului „Latium”. Redăm în continuare textul său: „În urma cererii unor creditori reprezentați prin d. avocat maritim Const. Tonegaru, tribunalul Covurlui a dispus sechestrarea vaporului <<Latium>>, sub pavilion român și punerea lui sub paza unui custode. Acest vapor este fostul <<Oltenia>> al societății <<Maritima>> din Brăila, care fiind cumpărat de un grup de navigatori, prin mandatarul lor, d. E. Varenton, asociat cu d. comandor Virgil Petricu, a trecut astfel în proprietatea acestei noi societăți care luase numire de <<Asociația navigatorilor români>>. După câteva călătorii fericite, în octombrie 1926 vaporul <<Latium>>, pe când plutea pe marea de Marmara, în dreptul punctului Eskifener, voind să evite alt vas, s-a pus pe uscat. Vaporul a fost grav avariat și a trebuit să fie dus în șantierule din Constantinopol, tocmai în sezonul când navlurile erau urcate. Din această cauză, neputând realiza beneficii din care să-și poată achita ratele datorate asupra restului de preț al vânzării, circa 2 milioane lei, iar navlurile scăzând din cauza concurenței vaselor sub pavilion elen, nava <<Latium>> s-a găsit în imposibilitate de a răspunde la obligațiunile contractuale ale armatorilor. D. comandor V. Petricu, prevăzând dezastrul, s-a retras din asociație la 20 aprilie 1927 înscriindu-se pe actul de românizare a vaporului ca creditor girant cu suma de un milion lei. Vaporul sechestrat a fost pus sub custodia d-lui căpitan D. Niculescu, fost comandant al vaporului <<Tregotan>>, sub pavilion englez și al vaporului <<Syria>> sub pavilion egiptean și se află ancorat în largul Dunării vis-à-vis de comandamentul

¹⁷ „Adevărul”, an XLI, nr. 13698 din 17 august 1928, pp. 1, 2.

Diviziei de Dunăre”. Din nefericire asupra vasului mai existau și alte probleme detaliate tot în acel articol: „De către d-nii Giovanni Noveretti din Torino, Mihai Falc din Constantinopol și Giuseppe Carbaccio din Galați, coproprietari ai vaporului <<Latium>>, s-a depus o reclamație contra d-lui căpitan maritim Mihail Manolescu, care, cu ocazia debarcării sale de pe acest vapor și-ar fi însușit lenjeria și vesela vaporului. Tot astfel s-a cerut ca d. căpitan Manolescu, care și-a luat soția și fiul său în două călătorii, la Alexandria (Egipt) și Palermo (Italia), fără autorizarea proprietarilor vaporului, să fie obligat a plăti transportul acestor două călătorii, care se cifrează la circa jumătate milion lei. Cazul s-a deferit d-lui jude-instructor spre cercetare”¹⁸. La 15 februarie 1929 corespondentul de la Constanța al ziarului „Viitorul” anunța că „pentru achitarea debitorilor care, în ultimul timp, deveniseră foarte exigenți s-a cerut tribunalului Brăila scoaterea în vânzare a vaporului. Tribunalul a aprobat această cerere și a fixat ca vânzarea să aibă loc, prin licitație publică, la Brăila, în ziua de 16 martie”¹⁹.

În vara anului 1929 marinarii ce nu primiseră la timp salariile cuvenite au cerut tribunalului din Brăila să amâne vânzarea cargobotului „Latium”; de altfel, la licitația fixată în ziua de 13 iulie 1929 se prezentaseră doar doi concurenți, domnul Gotomo din Brăila ce oferise 3.250.000 lei și domnul Lutfi Bey din Constantinopol care oferise 3.500.000 lei. La acea dată vaporul respectiv se afla ancorat pe canalul Măcin și aștepta să fie achiziționat de un alt proprietar, urmând să părăsească apoi apele românești²⁰. Evenimentul vânzării unui vapor maritim la tribunal, o premieră în navigația română, atrăgea atenția ziariștilor și tuturor celor legați de lumea comerțului și a navigației. Un articol din care vom cita în continuare, apărea în ziarul „Universul”, scris de corespondentul său din Galați la 17 iulie 1929: „În cercurile armatorilor și navigatorilor se comentează scoatere la licitație a vaporului <<Latium>>, primul vas sub pavilion național. Licitatia s-a ținut în fața tribunalului Brăila și a fost cerută de diverși creditor. D. judecător P.N. Ionescu a prezidat această importantă vânzare și unică în felul ei prin faptul că pentru prima dată se vinde în fața instanțelor judecătorești un vapor maritim românesc de mare tonaj. Procedându-se la formalitățile de vânzare a vasului, s-a prezentat firma T. Sofianos din Galați, care a oferit suma de 3.500.000 lei. De fapt această firmă concura împreună cu d. Rozanschi, comandantul vaporului <<François>>, sub pavilion francez. D-nii avocați Leontescu și Schvartz din partea d-lui Virgil Petrică – unul dintre creditor și fost comandant al

¹⁸ „Universul”, an XLVI, nr. 274 din 24 noiembrie 1928, p. 6.

¹⁹ „Viitorul”, an XXI, nr. 6301 din 15 februarie 1929, p. 6.

²⁰ „Argus”, an XX, nr. 4875 din 15 iulie 1929, p. 3.

vasului, precum și asociat-administrator delegat – într-o largă expunere au arătat că trebuie să se facă vânzarea, dat fiind că suma oferită reprezintă valoarea vasului și că clientul d-lor este pe deplin satisfăcut. D. avocat P. Lazaroneanu, din partea societății <<Maritima>>, în calitate de creditoare pentru suma de lei 2.500.000, rest din preț de vânzare, a depus aceleași concluziuni insistând ca vânzarea să se efectueze”.

Se prezentau apoi opiniile celorlalți creditori implicați, dar și o ipotetică soluție salvatoare pentru menținerea pavilionului românesc pe acel vas: „Din partea creditorului Antonio Monti a pus concluziuni d. avocat N. Petrescu, arătând că d. Virgil Petrică s-a transformat din acționar în creditor-gajist cu suma de lei 1.000.000 pentru care fapt – alt creditor – d. Giuseppe Corbaci, a cerut anularea actului de gaj, iar vânzarea să nu se efectueze pentru motivul că creanța d-lui Petrică este neserioasă. Din partea d-lor Giuseppe Corbacio, Istrati & Carpen și N. Zerbudachis din Constantinopol a luat cuvântul d. avocat Const. Tonegaru, care a arătat că prețul oferit nu îndeștează pe toți creditorii și că vasul, care ieri prezenta o valoare mai mică întrucât navlurile erau scăzute, azi, când navlurile sunt în continuă urcare, reprezintă o valoare mai mare. Tribunalul trebuie să țină seama, că valoarea unui vas este întotdeauna în funcțiune de valoarea navlurilor. D-sa a mai adus la cunoștința tribunalului, că un concern de bănci pur românești ar prelua toate datoriile ce grevează asupra vasului spre a-l salva din mâinile acelora care a doua zi după cumpărare ar coborî pavilionul național înălțând la catarg cine știe ce pavilion străin. E o chestiune de demnitate națională, ca tribunalul să amâne vânzarea spre a se aștepta dacă se face aranjamentul cu grupul românesc sau, în cel mai rău caz, vasul să fie vândut pe un preț cu care să poată fi plătiți toți creditorii. În sensul ca vasul să fie vândut cu un preț mai bun a pus concluziuni și d. avocat D. Niculescu din partea creditorilor Van der See și Psaaras din Constantinopol. După o lungă deliberare, tribunalul a admis concluziunile d-lui Tonegaru și a amânat scoaterea în vânzarea a vaporului”²¹.

La 8 august 1929 de la Brăila venea știrea că la secția a II-a a tribunalului local se vânduse la licitație vaporul „Latium”, către d. Sofianos, din Galați, care oferise suma de 4.560.000 lei. Urma ca vaporul să primească pavilionul elen²². La 20 august în presă apare știrea conform căreia se afla în portul Brăila vaporul „Margarita” fost „Latium” care „actualmente a coborât pavilionul nostru național și a înălțat la catarg pavilionul elen, vasul fiind cumpărat de d. Sofianos”²³.

²¹ „Universul”, an XLVII, nr. 163 din 19 iulie 1929, p. 4.

²² „Universul”, an XLVII, nr. 182 din 10 august 1929, p. 7.

²³ „Universul”, an XLVII, nr. 192 din 22 august 1929, p. 4.

Despre soarta tragică a vaporului „Latium” scria și corespondentul din Brăila al ziarului „Dimineața”, ce semna cu „C. Zil”, el adăugând și opiniile sale dar și o nouă veste despre alte probleme, fiscale de această dată: „Situția aceasta tragică – provocată și de lipsa unei pricepute conduceri comerciale a asociației noilor armatori – a creat o stare de lucruri care nu mai putea fi suportată. În consecință, în urma cererii unora dintre asociați și comanditari – vasul <<Latium>> a fost vândut acum vreo două luni, prin licitație publică de tribunalul Brăila. După trei amânări <<Latium>> e adjudecat asupra armatorului grec Stefanos Sofianos din Galați . Dar cu aceasta soarta tragică a vaporului românesc <<Latium>> nu se schimbă, deși vasul ia numele de <<Maria>><Sic!> și arborează pavilionul elen. În ziua când vaporul trebuia să părăsească portul Brăila, la căpitănie se depune o cerere de aplicarea unui sechestru, motivat de faptul că în hambarele vaporului se afla o cantitate mare de vopsea, în valoare de 300.000 lei, pe care noul armator, S. Sofianos n-o trecuse în inventar și și-o însușise. În ultimul timp se descoperă și o afacere de frustrare a fiscoi, comisă de actualul proprietar d. S. Sofianos. Iată în ce constă frustrarea: d. Sofianos, ulterior vânzării lui <<Latium>> găsește de cuviință să treacă jumătate din corpul vaporului asupra d-lui D. Gheorghiades din Halchis (Grecia). Operația s-a făcut de așa manieră încât s-au indus în eroare organele oficiale chemate să autentifice sau să participe la formarea actului de adjudecare. Dispozițiile categorice ale legii sunt eludate și se constată că, prin procedeul arătat mai sus, s-a făcut o a doua vânzare deghizată, evaluată la suma de 2.330.000 lei, căci <<Latium>> se vânduse d-lui Sofianos pentru 4.660.000 lei. În consecință, ministerul de finanțe a condamnat pe d. Sofianos din Galați și pe d. Gheorghiades din Halchis (Grecia) la plata sumei de 307.560 lei, la cât se cifrează impozitul respectiv plus amenzile”²⁴.

Despre vaporul „Margarita” știrile sunt mai rare, firesc dacă ne gândim că el nu mai prezenta un interes național. Astfel în primăvara anului 1932 se anunța împotmolirea sa la Sulina: „Vaporul <<Margarita>> (ex. Latium), sub pavilion grec, proprietatea d-lui S. Sofianos, încărcat cu 3.000 tone sare din Mariupol (Marea de Azov) la intrarea lui în portul Sulina a dat peste uscat”²⁵. Iar doi ani mai târziu apare un alt incident legat de acest vapor: o radiogramă sosită din Patras la casele de export de cherestea din Galați, anunța „că vaporul <<Margarita>>, sub pavilion grec, proprietatea armatorului Sofianos din Galați, a suferit un naufragiu la părăsirea Dardanelor. Vaporul era încărcat cu fasole și cherestea de la depozitele

²⁴ „Dimineața”, an XXV, nr. 8181 din 26 septembrie 1929, p. 7.

²⁵ „Argus”, an XXIII, nr. 5722 din 11 mai 1932, p. 6.

Teoharie. Cerealele le-a încărcat de la silozuri. Mărfurile aveau destinația Vistizza și Chalchis. Vaporul <<Margarita>> a suferit o mare înclinațiune și parte din cheresteaua de pe covertă a căzut în mare, în caz contrariu punea în pericol soarta vaporului”. Corespondentul din Galați mai adăuga: „De notat e că vaporul <<Margarita>> a fost toată iarna prins de îngheț în portul Galați și, când Dunărea s-a dezghețat, a fost pus pe uscat la punctul Tiglina”²⁶.

Povestea vasului „Latium” reflecta situația marinei particulare de comerț de la noi. Ca și celelalte inițiative, precum societatea de navigație „România”, sau ale unor proprietari de vase precum inginerul Vlasov de la Brăila, sau Capato și Macri de la Constanța, toate sufereau de lipsa sprijinului financiar și a protecției statului. Despre această problemă se scria în paginile ziarului „Curentul” în anul 1938, astfel: „în toate țările din lume proprietarii de vapoare purtând pavilionul național se bucură nu numai de legi proteguitoare a pavilionului dar sunt chiar subvenționați de către stat, ținându-se în seamă că flota de comerț constituie un puternic instrument de propaganda națională în străinătate, precum și faptul că ele asigură debușuri importante produselor indigene. Pentru cea din urmă considerație statele cu tradiție maritimă, au adoptat principiul ca transportul produselor naționale să se facă cu vapoare purtând pavilionul național, ceea ce la noi nu se poate pune în practică din lipsă de vapoare suficiente purtând pavilion românesc”. Având la data când scria aceste rânduri un alt caz, cel al vaporul „Carmen Sylva”, autorul articolului de la „Cronica navigației”, mai nota: „Evident că în situația actuală nu se poate cere statului să ajute cu subvențiuni inițiativele particulare dar prin adoptarea principiului <<transportului produselor indigene cu vapoare purtând pavilionul național>>; acordare de prime exportatorilor care transportă produsele lor cu vapoare românești și tarif redus de transport pe calea ferată a produselor de export încărcate pe vapoare românești, desigur că se va evita dezagregarea flotei de comerț aparținând armatorilor români”²⁷. În fapt, inițiativa navigatorilor români nu a dat roadele scontate din mai multe motive; în primul rând lipsa capitalului. Industria aceasta are nevoie de capital îndestulător, pentru situații când piața navlurilor este în scădere sau vasul (vasele) intra în reparații. Statul român nu avea fondurile necesare spre a sprijini armatorii particulari, mai ales în pragul crizei economice. Băncile noastre nu erau nici ele suficient de puternice spre a-și permite riscurile unor afaceri maritime. Nici legislația nu încuraja apariția armatorilor români. În

²⁶ „Universul”, an LI, nr. 112 din 28 aprilie 1934, p. 1.

²⁷ „Curentul”, an XI, nr. 3715 din 7 iunie 1938, p. 6.

al doilea rând o companie de navigație nu se face cu o singură navă; intrată în incapacitate de a produce beneficii (prin timpul și banii cheltuiți pentru reparații), această navă produce pierderi. Ratele nu se puteau plăti la timp, chiar salariile personalului sufereau. O a doua navă, dacă ar fi existat și ar fi adus beneficii materiale, situația se putea echilibra în timp.

Nu trebuie omis însă factorul uman, lipsa de experiență în domeniul afacerilor maritime, chiar a unor comandanți de vase care nu înțelegeau ce se petrece dincolo de cârma propriului vapor. Neîncrederea oamenilor de afaceri de la noi față de industria navigației maritime a afectat apariția și dezvoltarea inițiativei private în acest domeniu.

THE STORY OF THE SHIP "LATIUM"

-abstract-

Key Words: private merchant marine, Romania, 1925, Latium.

The ship "Latium" was bought in 1925 by an association of Romanian sailors, which aimed to support the development of the private merchant marine in Romania. The difficulties experienced by the owners of the ship, led to the sale of the ship at auction, to cover the debts. This case demonstrates the situation of the merchant marine in Romania, the lack of support from the state or credit institutions for maritime businesses.