

## REPERE PRIVIND AGENȚILE COMPANIILOR STRĂINE DE NAVIGAȚIE ÎN PORTURILE ROMÂNEȘTI ȘI RELAȚIONAREA ACESTORA CU AUTORITĂȚILE ROMÂNE (1878 – 1918)

**Ionel Constantin MITEA**

Universitatea "Dunărea De Jos" Galați (România)

### **Abstract**

Between 1878 and 1918, a period marked by the achievement of Romania's state independence and the end of the First World War, we witnessed a significant increase in the activity of foreign shipping companies in the Lower Danube region. An important role in consolidating and representing foreign shipping companies in Romanian harbours, was played by their agencies, whose presence has a significant contribution to the stimulation of commercial activities on the Maritime Danube and implicitly the development process of Romanian harbours. Appointment of the agents was made by request to port representatives in accordance with the procedures set out in the "Port Police Regulations" and in accordance with the General Customs Law. Following the completion of the appointment formalities, the port authorities informed the Ministry of Foreign Affairs, in writing, about the appointment of the agent of a foreign company in one of the Romanian ports. The duties of foreign shipping companies were as follows: the right to receive goods to be shipped with the ships of that company, the issuance of documents concerning the loading of goods, the collection of money due to the company, the shipment of goods arriving within the country, the relationship with local authorities and the preparation of petitions and requests of the company to various institutions in Romania. An important condition for the appointment as an agent of a foreign shipping company in a Romanian port was the quality of being a good "connoisseur" of commercial and transport affairs, as well as of the specifics of the respective port. The agents of the shipping companies had a "double concern", namely that of gathering information for the benefit of the member states of these companies, a fact highlighted by their subsequent appointment to diplomatic positions. Along with the significant development of the volume of activities of the navigation agencies on the Romanian Danube, we have also witnessed the diversification of the level of their litigation with the Romanian authorities or with third parties.

*Keywords: shipping companies, shipping agencies, shipping agents, Maritime Danube, naval authorities, Romanian harbors, diplomatic missions*

Perioada 1878 – 1918 a fost marcată de o creștere semnificativă a activității societăților de navigație străine în regiunea Dunării de Jos. La nivel mondial, în materie de navigație, asistăm la procesul de tranziție, de la vase cu pânze la bastimente cu aburi,<sup>1</sup> pe fondul unor importante progrese tehnologice și al ieftinirii costurilor de producție și operare ale vapoarelor.

<sup>1</sup> Yrjö Kaukiainen, „The Transition from Sail to Steam in Finnish Shipping, 1850–1914”, *Scandinavian Economic History Review* 28.2 (1980), pp. 161–184.

This work is licensed under a Creative Commons Attribution-Non-Commercial 4.0. International License

Obținerea independenței de stat a României a fost urmată de transformări importante în privința Dunării ca arteră a mobilității internaționale și axă a conexiunii spațiului românesc cu lumea. Un rol important în consolidarea și reprezentarea societăților de navigație străine în porturile românești, l-au avut agențiile și agenții acestora. O scurtă analiză a activității acestora și a modului în care au relaționat instituțional cu autoritățile române, completează tabloul prezenței în porturile noastre a operatorilor străini de transport și constituie o coordonată importantă necesară unei viziuni cât mai coerente asupra navigației în perioada de referință.

Prezentul articol își propune să puncteze unele repere importante din evoluția activităților companiilor de navigație fluvială și maritimă la Dunărea de Jos și Marea Neagră, oprindu-se asupra rolului pe care agențiile acestora l-au avut în dezvoltarea porturilor românești. În subsidiar, vom puncta și modul în care Ministerul Afacerilor Străine (MAS) de la București, autoritate căreia i se subordonau toate instituțiile cu atribuții în materie de navigație, a gestionat relația cu reprezentanții acestor companii străine.

Sursele valorificate în cuprinsul acestui studiu de referă la documente editate și inedite, ultimele identificate pe parcursul cercetărilor la Arhivele Ministerului Afacerilor Externe al României (AMAE), precum și la diferite servicii județene ale Arhivelor Naționale. Cea mai mare pondere a documentelor inedite, provin din AMAE, respectiv *Problema 68 – Navigație – Societăți de navigație fluvială și maritimă*, unde regăsim documente de valoare referitoare la legăturile dintre funcționarii MAS și problematica navigației prin porturile românești în perioada secolului al XIX-lea și în prima jumătate a secolului al XX-lea.

O analiză a activității agențiilor companiilor străine de navigație în porturile românești, poate avea în vedere repere precum: procedura de numire a agenților și atribuțiile acestora; modul în care aceștia relaționau cu MAS și instituțiile subordonate (Inspectoratul General al Navigației și Porturilor - IGPN și Căpitanii) sau cu alte autorități publice din porturile unde își desfășurau activitatea (Ministerul Lucrărilor Publice - MLP, primării, prefecturi, camere de comerț etc.); relațiile lor cu reprezentanții diplomați acreditați în România și atenția acordată de către Siguranța Statului sub prezumția unei „duble” preocupări pe linia culegerii de informații. Un alt reper important în activitatea curentă a agențiilor societăților de navigație străine a avut în vedere palierul de litigii, petiții, reclamații și abuzuri ale reprezentanților companiilor străine de navigație în țara noastră.

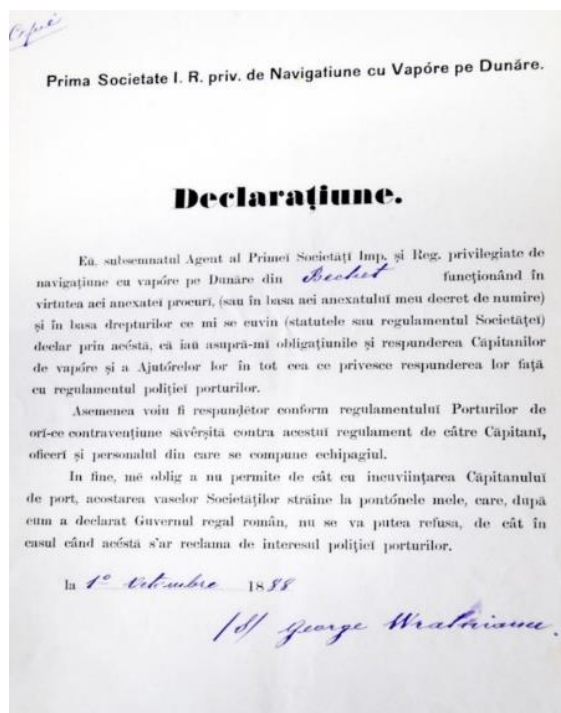
## **1. NUMIREA ȘI ATRIBUȚIILE AGENȚILOR COMPANIILOR STRĂINE DE NAVIGAȚIE ÎN PORTURILE ROMÂNEȘTI**

Confirmarea agenților în posturi se făcea printr-o cerere către Poliția Porturilor și reprezentanții IGPN, conform procedurilor prevăzute în „Regulamentul poliției porturilor” și în conformitate cu Legea Generală a Vămirilor. În fața autorităților, agenții își asumau, în formă autentică (declarație de tip notarial), deplina responsabilitate pentru întreaga activitate desfășurată în această calitate. Declarația agentului avea următorul conținut, conform unui model din 1888, semnat de George Wrathmann, agentul DDSG la Bechet: „Eu, subsemnatul, Agent al (numele companiei/societății), din (numele portului), funcționând în virtutea aci anexatei procuri, sau în baza aci anexatului meu decret de numire și în baza drepturilor ce mi se cuvin (statutele sau regulamentul Societății), declar prin aceasta că iau asupra-mi obligațiile și răspunderea Căpitanilor de vapoare și a Ajutoarelor lor, în tot ceea ce privește răspunderea față cu Regulamentul poliției porturilor. Asemenea, voi fi răspunzător conform Regulamentului porturilor de orice contravențiune săvârșită contra acestui Regulament de

This work is licensed under a Creative Commons Attribution-Non-Commercial 4.0. International License

către Căpitani, ofițeri și personalul din care se compune echipajul. În fine, mă oblig a nu permite decât cu încuviințarea Căpitanului de port acostarea vaselor Societăților străine la pontonele mele, care, după cum a declarat Guvernul Regal român, nu se va putea refuza, decât în cazul când acesta s-ar reclama de interesul poliției porturilor.”<sup>2</sup>

### Exemplu de declarație a agenților companiilor de navigație



Sursă: AMAE, Problema 68, Vol. 2 (Navigație. Austro-Ungaria, Austria, 1887–1931), f.n.

Ulterior îndeplinirii acestor formalități, IGNP informa în scris MAS cu privire la numirea unui agent al unei societăți străine într-unul dintre porturile românești. Existau situații când informarea MAS era făcută de comandamentul Flotei din Marina Militară sau de către Poliția Porturilor sau de organele de Siguranță. Iată, ca exemplu, o astfel de informare: „Am onoare a vă raporta că Căpitania portului (numele portului) ne informează că Societatea (numele societății) a numit în funcțiune de agent în acel port, pe domnul (numele agentului). Numitul agent a îndeplinit formalitățile prescrise de art. 51 din Regulamentul Poliției porturilor și art. 75 din Legea generală a vămilor pentru recunoașterea sa în această funcțiune.”<sup>3</sup> De precizat că agenții puteau fi numiți atât din rândul cetățenilor statelor de proveniență, cât și din rândul cetățenilor români.

În postura de reprezentanți ai unor companii străine, agenții aveau ca atribuții: dreptul de a recepționa mărfuri ce urmau a fi expediate cu vapoarele respectivei companii, eliberarea documentelor privind încărcarea mărfurilor – care din punct de vedere juridic echivala cu „puterea unei convenții între societate și proprietarii mărfurilor”, vânzarea biletelor „de drum

<sup>2</sup> Arhiva Ministerului Afacerilor Externe (AMAE), Problema 68, Vol. 2 (Navigație. Austro-Ungaria, Austria, 1887–1931), f.n. (Declarație a agentului DDSG în portul Bechet, 1/13 octombrie 1888).

<sup>3</sup> AMAE, Problema 68, Vol. 6 (Austro-Ungaria – Navigație maritimă, Reclamații. Austria – Reclamații. Ungaria – Societăți navale) – a se vedea Anexa nr. 15.

This work is licensed under a Creative Commons Attribution-Non-Commercial 4.0. International License

pentru parcursul vapoarelor societății”, încasarea banilor ce se cuveneau societății, expedierea în interiorul țării a mărfurilor sosite pe respectivele vapoare, relaționarea cu autoritățile locale, întocmirea petițiilor și a solicitărilor companiei către diverse instituții din România.

## **2. AGENȚII COMPANIILOR STRĂINE – PREZUMȚIA ”DUBLEI PREOCUPĂRI” ȘI PÂRGHII DE INFLUENȚĂ ÎN FAVOAREA STATELOR DE PROVENIENȚĂ**

Una dintre condițiile importante pentru numirea în poziția de agent al unei societăți străine de navigație într-un port românesc, era calitatea de a fi bun cunoscător al afacerilor comerciale și de transport și al specificului portului respectiv, dar și existența unor posibilități multiple de relaționare și penetrare în diverse medii socio-profesionale și instituționale locale.

În context, nu este surprinzător să constatăm că activitatea unor agenți era atent supravegheată și de organele speciale ale statului, sub motivația de a nu se aduce daune siguranței României. Agenții acreditați în porturile românești aveau contacte strânse cu reprezentanții diplomați ai statelor din care proveneau aceste companii. Prin atribuțiile și statutul lor, uneori agenții puteau reprezenta adevărate pârgii de influență geopolitică și economică ale țărilor lor pe lângă autoritățile române. Existau uneori indicii clare că misiunile diplomatice din România se foloseau de unii dintre reprezentanții companiilor de navigație pentru a culege informații sensibile privind realitățile politice, militare, sociale și economice din porturile românești. Alteori, se semnală că unii agenți trimiteau în străinătate informații ce prezentau realități într-o formă trunchiată sau tendențioasă, evidențiind o abordare cu profundă tentă politică, dată de relațiile României cu statele pe care agenții sau căpitani de vas le reprezentau, în special fiind vorba de Rusia sau Ungaria.<sup>4</sup>

Siguranța Statului avea în cercetare cazuri în care, beneficiind de suportul și influența misiunilor diplomatice din diferite state străine, agenții abuzaseră de toleranța autorităților române, insistând nejustificat în susținerea unor cereri care nu se încadrau întocmai în cadrul legal. Autoritățile române constatau uneori și practica rotirii unor reprezentanți ai companiilor de navigație, în sensul că un agent care își desfășurase activitatea într-un anumit port era numit apoi într-un alt port. Astfel Atilla Steiner era agentul companiei maghiare MFTR la Corabia în 1900 și la Cernavodă în 1902, iar Iohan Michna a reprezentat DDSG, în diferiți ani, la Oltenița, Cernavodă și Hârșova. Desigur că aceste schimbări puteau ține de factori pur comerciali, dar uneori putea fi vorba și de altfel de rațiuni.

Exemplificativ pentru „dubla preocupare” a agenților este informarea adresată de Ministerul de Război către MAS, pe 7/20 iulie 1910, referitoare la reprezentantul Societății Ruse de la Galați și cel al navigației bulgare din Silistra. Cei doi vizitaseră împreună portul Călărași, căci intenționau să înființeze o linie a companiei rusești între porturile Călărași și Silistra. În periplul lor, cei doi erau interesați de posibilul caracter internațional al brațului Borcea. Ministerul de Război aprecia că intenția Societății ruse, alimentată de „stăruința guvernului bulgar”, avea legătură cu faptul că statul român avea în vedere să ia măsuri de apărare pe canalele Călărași, Ostrov și Silistra. În informare se mai preciza că agentul rus, după ce obținuse informațiile menționate, avusese o întâlnire și cu șefii armatei bulgare de la Silistra.<sup>5</sup>

<sup>4</sup> AMAE, Problema 68, Vol. 6, f.n. (Traducere din ziarul maghiar „Pesti Hivlap”, anexă la raportul atașatului român la Budapesta, 20 august/2 septembrie 1913).

<sup>5</sup> AMAE, Problema 68, Vol. 48 (Rusia, 1882–1913), f.n. (Ministerul de Război către MAS, București, 7/20 iulie 1910).

This work is licensed under a Creative Commons Attribution-Non-Commercial 4.0. International License

Un detaliu concludent care vine să confirme ”dubla preocupare” a agenților companiilor de navigație străine, este și faptul că, după parcurgerea mai multor stagii în aceste poziții, unora le erau încredințate posturi diplomatice de către statul de origine al societății pe care o reprezentau. Exemplificativ este cazul lui Marc Vuccino, agentul companiei Fraissinet în anul 1892, devenit, în 1909, consul al Franței la Brăila.<sup>6</sup>

### **3. DETALII CANTITATIVE REFERITOARE LA AGENȚI ȘI REȚEAUA DE AGENȚII A COMPANIILOR STRĂINE ÎN PORTURILE ROMÂNEȘTI**

Din cercetarea efectuată pe un număr de câteva sute de documente identificate în fondurile MAE, pentru perioada 1880–1914, am identificat următoarele date privind prezența agenților companiilor de navigație în porturile noastre: cele din Austro-Ungaria cu 55 agenți, din Rusia cu 40; din Franța cu 7; din Germania cu 4; din Grecia cu 2 și din Italia 1.<sup>7</sup>

Cea mai activă era, în mod firesc, compania DDSG, care avea agenți în următoarele porturi, menționate acum în ordine alfabetică: Bechet, Brăila, Calafat, Călărași, Cernavodă, Corabia, Galați, Giurgiu, Gruia, Hârșova, Oltenița sau Tulcea.

Și alte companii de cabotaj fluvial aveau o rețea complexă de agenții. Societatea rusă avea agenți la Cetate, Corabia, Galați, Gruia, Hârșova, Oltenița, Sulina, Turnu Severin sau Zimnicea, iar cea maghiară la Cernavodă, Corabia, Galați sau Zimnicea. Desigur că mai toate aveau reprezentanți în marile porturi Brăila și Galați, ca și la Constanța, după puternica dezvoltarea a portului dobrogean la finalul secolului al XIX-lea.

Cât de complexe puteau fi aceste agenții putem înțelege din câteva exemple relative la portul Galați. DDSG avea acolo o agenție și chiar Inspectoratul Dunării de Jos, de care depindeau vapoarele ce circulau pe Dunărea românească și în Marea Neagră. Agenția se înființase în 1836, iar Inspectoratul în 1868. În anii 1890 agenția avea 19 angajați, iar Inspectoratul opt. Societatea rusă avea la Galați un agent, un sub-agent, doi scriitori, un expeditor și un magazioner. Din 1890 exista și un Inspectorat rusesc pentru liniile Dunării. Mesageriile Maritime aveau doar corespondenți care erau intermediari între căpitani și expeditorii sau destinatarii mărfurilor. Fraissinet își avea agenția generală la Galați, aceasta fiind condusă de două persoane. Agenția mai avea alți patru angajați: doi împiegați și doi magazioneri.<sup>8</sup>

### **4. LITIGII, PETIȚII, RECLAMAȚII, ABUZURI ALE AGENȚIILOR STRĂINE ÎN PORTURILE ROMÂNEȘTI**

Cercetarea corespondenței companiilor de navigație cu MAS și instituțiile subordonate abundă de exemplificări ale acestui palier de studiu și evidențiază fără echivoc determinarea statului român de a se implica decisiv în reglementarea controlului și impunerea autorității sale suverane asupra navigației pe Dunăre și în porturile românești de la Marea Neagră.

<sup>6</sup> Emil Octavian Mocanu, *Portul Brăila de la regimul de porto franco la primul război mondial*, Brăila, Editura Istros a Muzeului Brăilei p. 270.

<sup>7</sup> AMAE, Problema 68 (toate volumele indicate în bibliografie) referitoare la declarațiile agenților date la investire și notele prin care MAS era informat cu privire la numirea acestora în funcția de agent

<sup>8</sup> Moise N. Pacu, *Cartea județului Covurluiu. Note geografice, istorice și în deosebi statistice*, Stabilimentul Grafic I.V. Socecu, Tipo-Litografia G. Bălășescu, București, 1891, pp. 405–411.

This work is licensed under a Creative Commons Attribution-Non-Commercial 4.0. International License

Astfel, într-un memoriu din 1886, IGNP transmitea MAS o informare și o analiză cu privire la situația companiilor de navigație ce operau în diverse porturi românești. În document erau trecute în revistă, cronologic, privilegiile acordate, dar și neregulile și abuzurile comise de societățile străine de navigație, daunele aduse navigației și comerțului românesc, toleranța autorităților portuare, ca și măsurile propuse pentru intrarea companiilor în legalitate.<sup>9</sup>

Ca exemplu, era urmărită activitatea companiei DDSG, ce folosea în portul Galați un teren oferit de către autoritățile locale ca depozit de cărbuni. Cu timpul, DDSG urmărise să intre în deplină proprietate asupra terenului, închizându-l cu ziduri și blocând accesul la alte terenuri din zonă, demers considerat ilegal de către autoritățile române. Mai mult, compania abuzase de privilegiile acordate și refuza să se supună legilor și regulamentelor portuare. Pe 5 mai 1882, aceeași societate închiriasse imobilele din Str. Portului nr. 36–38, împreună cu curtea și cheiul „dinaintea casei”. Apoi firma a făcut amenajări pentru întărirea malului, fapt ce transforma DDSG în utilizatorul exclusiv al respectivului sector de mal. În 1885, DDSG a mai primit 100 metri pe țărmul Dunării, unde și-a instalat un ponton, „în sus de vadul Bacalbașa”, pentru care Căpitanul portului i-a dat aprobare, fără a avea avizul MAS. Nereguli similare erau constatate de funcționarii români în contul companiei DDSG la Tulcea și Brăila, unde societatea avea pontoane folosite fără autorizarea MAS, sau la Cernavodă, unde pontonul nu avea „nici o autorizare specială”.<sup>10</sup>

Cam aceleași probleme aveau cei de la Lloyd Austriac. Existau sesizări că la Galați Lloyd deținea 47 metri pe cheiul Dunării, în lungul Str. Portului, „suprimând calea de halagiu, împiedicând navigația și depărtând sentinelele de la locul natural de pază la stradă”; la Tulcea, compania austro-ungară folosea același ponton cu conaționalii de la DDSG, dar „în baza unei înțelegeri necunoscute autorităților române”; la Brăila, Lloyd avea închiriat un loc de la primărie, unde funcționa un ponton fără autorizație.<sup>11</sup>

Un document emis de IGNP pe 13/25 februarie 1887 făcea alte referiri la încălcarea domeniului public de companiile austro-ungare. Acestea beneficiaseră în trecut de favoruri care le pusese la dispoziție „o mare parte a terenului și țărmului din porturi, cu escluderea altor vase, transformând astfel în proprietate privată ceva ce aparține domeniului public, pentru uzul general al navigațiunii.” Firmele ridicaseră și ziduri ce împiedicau drumul de halaj și circulația organelor vamale. Astfel, toate aceste concesiuni făcuseră ca „porturile noastre, care conform legii sunt domeniu public, se găsesc în realitate ca aparținând în mare parte companiilor străine sau particularilor.” Disputa plecase de la o licitație organizată pentru închirierea unui loc în portul Brăila, licitație pierdută de firma Lloyd. Concluzia raportului era că „trebuie să căutăm a reda porturilor noastre libertatea, înlesnirea și ordinea ce navigațiunea găsește în toate porturile care aparțin în întregul lor domeniului public.”<sup>12</sup>

Revenind la situația din anul 1886, nici compania franceză Mesageriile Maritime nu respecta întru totul regulamentele portuare. Societatea avea în portul Brăila un loc cedat de municipalitate încă din 1859, dar nu fusese autorizată de la MAS pentru instalarea pontonului în acel loc.<sup>13</sup> În ceea ce-i privește pe rușii de la compania „Prințul Gagarin”, documentele

<sup>9</sup> AMAE, Problema 68, Vol. 20, f.n. („Memoriu asupra situațiunii în care se găsesc adi diferitele Societăți de navigațiune în porturile țerei”, înaintat de IGNP către MAS, 21 mai/2 iunie 1886).

<sup>10</sup> *Ibidem*.

<sup>11</sup> *Ibidem*.

<sup>12</sup> AMAE, Problema 68, Vol. 3 (Austro-Ungaria, 1883–1907), f.n. (IGNP către MAS, Galați, 13/25 februarie 1887).

<sup>13</sup> AMAE, Problema 68, Vol. 20, f.n. („Memoriu – vezi Anexa nr. 6).

This work is licensed under a Creative Commons Attribution-Non-Commercial 4.0. International License

consemnează că „agenții acestei Societăți abuzează de blândețea și îngăduința autorităților române, așezând câte un ponton la Brăila, Cernavodă, Giurgiu și Smârdan, fără a îndeplini condițiile impuse la instalarea pontoanelor.” Pentru Brăila, Cernavodă și Giurgiu se menționa că societatea urma a fi invitată să-și ridice pontoanele, dacă nu se conforma condițiilor impuse, întrucât autorizația fusese acordată condiționat și „fără vreo plată”.<sup>14</sup> La polul opus erau cei de la compania Fraissinet, care aveau în regulă toate formalitățile privind instalarea pontoanelor în porturile Dunării Maritime. Mai mult, ori de câte ori autoritățile locale solicitaseră accesul la pontoane, „societatea îl oferea fără nici o obiecțiune”.<sup>15</sup> Fraissinet era și singura companie care plătea taxele de cheiaj.

Nereguli privind amplasarea facilităților portuare ale societăților de navigație ce operau în portul Brăila erau surprinse și într-o notă transmisă IGNP, pe 12 ianuarie 1889, de către Căpitanul portului Brăila. Principala neregulă se referea la lipsa documentelor în baza cărora companiile beneficiaseră de dreptul de a utiliza diferite spații și facilități portuare. În finalul documentului, Căpitanul indica forului superior necesitatea de a invita la discuții reprezentanții/agenții companiilor ce aveau amplasamente în acel port, pentru ca acestea să intre în legalitate.<sup>16</sup>

De asemenea, nereguli existau și în 1892 în activitatea agențiilor companiilor Lloyd și Fraissinet la Brăila. După cum reiese din corespondența MLP cu MAS, anumite lucrări de amenajare în zona debarcaderelor celor două societăți erau blocate de existența unor depozite de cărbune, construite ilegal de cele două companii. Astfel, MLP solicită MAS dispunerea de măsuri către Căpitanul portului Brăila pentru eliberarea locurilor în care urmau a fi efectuate lucrări de amenajare hidraulică.<sup>17</sup>

Tot în 1892, MLP informa că societatea Lloyd intenționa să construiască la Galați, pe malul Dunării, o clădire pentru birouri și magazine în valoare de 200.000 lei. Oficialii de la Finanțe considerau că astfel, cercul de operațiuni și de control vamal s-ar întinde prea mult, instituția neavând personal suficient în acest sens. Executarea lucrărilor trebuia împiedicată, căci compania primise vremelnic doar 23 stânjeni de teren, dar în realitate ocupa un teren de 47 stânjeni.<sup>18</sup>

Este interesant să notăm și câteva aspecte privind tipologia litigiilor pe care companiile străine le aveau, în calitate de reclamant sau pârât, cu autoritățile locale, localnicii sau alte persoane juridice. În 1892 a fost înregistrată o acțiune civilă intentată de Ecaterina Brusaliu din Brăila împotriva agenției din Tulcea a DDSG, reprezentată în acel port de Jozef Brenek, prin care reclamanta solicita suma de 80.000 lei despăgubire pentru moartea fiului său, care se înecase în urma ruperii podului de la debarcaderul societății.<sup>19</sup> În anul 1893, o acțiune civilă (comercială) era intentată de Constantin Gheorghiu, originar din Tulcea, împotriva agenției Societății Ruse, reprezentată în acel port de L. Baumstein.<sup>20</sup> În același an o altă acțiune civilă era intentată de G. Nicolopolu împotriva agenției Brăila a respectivei Societăți Ruse, reprezentată de Ivan Belinoff, pentru recuperarea daunei provocate de pierderea a 9.200 tone cereale ca urmare a coliziunii unui convoi ce transporta marfa cu un

<sup>14</sup> *Ibidem*.

<sup>15</sup> *Ibidem*.

<sup>16</sup> AMAE, Problema 68, Vol. 31 (Portul Brăila, 1880–1905), f.n. (Adresa nr. 28 din 12 ianuarie 1889 transmisă de Căpitanul Portului Brăila către IGNP).

<sup>17</sup> AMAE, Problema 68, f.n. (MLP către MAS, 1892 – nu am găsit).

<sup>18</sup> AMAE, Problema 68, Vol. 4 (Austro-Ungaria, 1882–1916), f.n. (MLP către MAS, București, 10/22 aprilie 1892).

<sup>19</sup> Serviciul Județean al Arhivelor Naționale Galați (SJANG), *Fond Curtea de Apel Galați – Secția I*, Dosar 3/1895, f. 3.

<sup>20</sup> *Ibidem*, f. 3–5.

This work is licensed under a Creative Commons Attribution-Non-Commercial 4.0. International License

bastiment aparținând companiei ruse.<sup>21</sup> În 1896 o acțiune a fost intentată de compania DDSG împotriva lui Dimitrie Ghiol, proprietarul caicului „Dunărea”, în urma coliziunii acestuia cu vasul „Hildegarde” aparținând societății austriece.<sup>22</sup>

În același an se consemnează și o acțiune intentată de armatorul austriac Fratelli Kosulich (Cosulich) societății DDSG, în urma coliziunii vasului „Kosulich” cu șlepuri sub pavilion austriac.<sup>23</sup> O broșură publicată de DDSG prezenta punctul de vedere al companiei pârâte în legătură cu respectivul abordaj. În dimineața zilei de 2 septembrie 1896, remorcherul „Csaloköz” al DDSG a sosit în apropierea portului Brăila, având în remorcă cinci șlepuri. Ținând cont de aglomerație, două șlepuri au fost lăsate în afara portului, iar remorcherul și-a continuat voiajul cu un tren de trei șlepuri. Ajungând în apropierea fabricii de ciment, căpitanul a observat că mai multe nave manevrau în port, iar un vapor mare de comerț era așezat de-a curmezișul canalului navigabil. Căpitanul a făcut manevre de salvare, încercând să oprească înaintarea remorcherului și a șlepurilor și să evite o coliziune. Cablurile s-au rupt rând pe rând, iar șlepurile au fost duse de curent și de inerția deja avută, lovind vaporul aflat de-a curmezișul canalului. Cum toate vasele erau sub pavilion austro-ungar, consulatul imperial-regal de la Brăila s-a implicat în proces, furnizând informații utile despre contextul accidentului. DDSG considera că vina aparținea căpitanului vaporului „Kosulich” și cerea daune de 54.000 lei, iar firma Fratelli Kosulich imputa companiei fluviale daune de 93.650 lei. Daunele constatate de consulat erau vizibil mai mici (5.463 lei pentru șlepuri și 14.000 lei pentru vapor), în vreme ce Căpitania le aprecia la 6.452 lei și respectiv 10.400. Autoritatea portuară română considera că în culpă era căpitanul remorcherului „Csaloköz”, astfel că DDSG solicitase o expertiză independentă.<sup>24</sup> Sursele cercetate nu ne informează cu privire la decizia finală în acest caz.

Un alt proces interesant a avut loc la Galați în urma abordajului dintre vaporul maghiar „I Ferentz Ioseph” al MFTR și remorcherul român „Radu Negru” al NFR. În noaptea de 23/24 august 1902, pe la 2.15, vaporul maghiar a părăsit pontonul obștesc de la Cernavodă, în drum spre Giurgiu, conform itinerariului cursei regulate pe care o efectua. Pe puntea de comandă se afla căpitanul E. de Perregrini. La doar 500 de metri de ponton era podul „Regele Carol I”, pe sub care erau trei culoare de traversare. Vasul a încercat să treacă prin culoarul din mijloc, însă a fost izbit cu putere, în partea stângă a provei, de remorcherul „Radu Negru”, comandat de căpitanul Mazilu, care naviga în aval. În urma abordajului, vasul maghiar s-a scufundat, toți pasagerii și echipajul fiind salvați. Cum declarațiile părților implicate erau contradictorii, procesul trebuia să clarifice cine era vinovat. Probabil că într-un tribunal maghiar se decisese deja că remorcherul sub pavilion românesc era culpabil. La Galați s-a judecat acțiunea MFTR contra MLP, în subordinea căruia era NFR, ca și cererea de intervenție a Societății de asigurare „Providența” din Viena pentru pierderea vaporului pe care îl asigurase. Se judeca totodată și acțiunea reconvențională introdusă de MLP contra MFTR, ce avea ca obiect condamnarea sa la plata a 3.000 lei, valoarea daunelor cauzate remorcherului „Radu Negru”, plus cheltuielile de judecată. Procesul a implicat formularea de opinii ale mai multor experți în navigație, ca și clarificări legate de ce regulamente se aplicau pe acel sector fluvial și de felul în care se făcea semnalizarea pe apele unui fluviu

<sup>21</sup> SJANG, Dosar 1/1898, f. 9.

<sup>22</sup> SJANG, Dosar 4/1898, f. 41.

<sup>23</sup> SJANG, Dosar 4/1899, f. 24 și 51.

<sup>24</sup> *Concluziuni prezentate Trib. Brăila din partea I.R. Priv. Societate de navigație pe Dunăre în procesul cu Fratelli Cosulich: Abordajul Csaloköz-Cosulich*, Tipografia Buciumul Român, Galați, 1899, pp. 1–18.



This work is licensed under a Creative Commons Attribution-Non-Commercial 4.0. International License

internațional. Instanța a respins ca neîntemeiată acțiunea în daune introdusă de MFTR, cât și cererea de intervenție introdusă de societatea de asigurare. Totodată, se admitea acțiunea reconvențională în daune a MLP. Sentința a fost că abordajul era din culpa căpitanului Perregrini, astfel că societatea MFTR era singura responsabilă de avariile cauzate ambelor vapoare și mărfurilor de pe vasul maghiar.<sup>25</sup> Nici în acest caz nu cunoaștem în ce măsură decizia a fost executorie sau a fost contestată în alte instanțe superioare.

Un alt caz documentat de arhiva MAE privește un proces între două părți străine. În 1903, DDSG intenta proces împotriva lui Evanghelie Vechides, proprietar al vasului bulgar de pasageri „Boris”, care ar fi avariat un șlep al companiei austriece în portul Corabia.<sup>26</sup> Tot atunci un alt proces era deschis de comerciantul Samuel Lipschits din Iași împotriva companiei MFTR, în privința nelivrării unor mărfuri destinate unui beneficiar din Oltenița.<sup>27</sup>

Toate aceste spețe sunt interesante având în vedere că deciziile erau complicate de statutul juridic al părților implicate și de situația regimului de navigație pe un fluviu internațional. În unele cazuri, cum a fost cel al abordajului dintre vasele NFR și MFTR din 1902, deciziile tribunalelor românești făceau referire nu doar la cine era considerat vinovat de respectivul accident, ci formulau clar că nu acceptau lezări ale suveranității naționale din partea unor companii străine.

Unul dintre aspectele reclamate de reprezentării companiilor străine era că, potrivit „Regulamentului poliției porturilor”, Căpitanii de port nu permiteau societăților sau altor persoane fizice să construiască debarcadere sau stabilimente portuare fără aprobarea MAS. Pentru a remedia blocaje birocratice ce țineau de competențele instituțiilor românești, pe 29 mai 1901 MLP a înaintat Consiliului de Miniștri o listă cu atribuțiile ce-i reveneau MAS în privința navigației. Astfel, MAS era responsabilă cu administrația și poliția porturilor, iar MLP cu executarea și întreținerea lucrărilor tehnice.<sup>28</sup> Potrivit prevederilor legale, cererile de înființare de noi debarcadere, pentru schimbarea locațiilor de pontoane, „precum și orice chestiune ce ar atrage după sine o modificare în instalația portului”, trebuiau adresate MAS. În răspunsul său, MAS trebuia să țină cont de avizul tehnic dat de MLP, „singur în măsură de a-și da seama de necesitățile la care trebuie să răspundă alcătuirea și modificarea planurilor și instalațiilor din porturi”.<sup>29</sup>

Și neclarități fiscale și vamale creau dispute între autorități și reprezentanții companiilor de navigație. Un ordin al Ministerului de Finanțe din 1886 solicita ca pentru contractele de transport pe apă încheiate în țară sau în străinătate și aplicate în România să se plătească taxa de timbru. Aplicarea ordinului a produs complicații, căci MAS considera, în mai 1887, că acele contracte de transport încheiate în străinătate trebuiau să poarte timbrul românesc „numai când dânsle s-ar prezenta de părți autorităților române pentru a pretinde recunoașterea vreunui drept, izvorând din contracte”.<sup>30</sup> Și impunerea de taxe de firmă a provocat discuții similare, nefiind clar dacă ele trebuiau achitate și de companiile străine de navigație. Răspunsul experților era că depindea de tipul de activitate derulat de acele societăți. Dacă ele făceau doar transporturi nu trebuiau să plătească; dacă făceau și operațiuni de

<sup>25</sup> Sentința tribunalului jud. Covurlui secția I în cesțiunea abordajului vapoarelor „I Ferentz Iosef” și „Radu Negru”, Tipografia „Buciumul Român” P.P. Stănescu, Galați, 1903, pp. 3–36.

<sup>26</sup> SJGAN, *Fond Curtea de Apel Galați – Secția I*, Dosar 10/1903, f. 4.

<sup>27</sup> *Ibidem*, Dosar 2/1904, f. 1 și 4. Alte exemple la Mocanu, *Portul Brăila* pp. 265–266.

<sup>28</sup> AMAE, Problema 68, Vol. 20, f.n. (Copie după referatul Ministrului Lucrărilor Publice nr. 7566 din 29 mai 1901 adresat Consiliului de Miniștri).

<sup>29</sup> *Ibidem*.

<sup>30</sup> Mocanu, *Portul Brăila*, p. 282.

This work is licensed under a Creative Commons Attribution-Non-Commercial 4.0. International License

comision de mărfuri, atunci trebuiau să poseze patente de comerț, pentru care plăteau o taxă de 2 lei pe an pentru firma patentarului.

Erau supuse la plata acestei taxe societatea austriacă DDSG și Societatea Rusă, care făceau asemenea operațiuni de comision prin delegații lor. Compania maghiară MFTR și cea otomană Courtgi nu făceau astfel de afaceri, însă cum reprezentanții lor lucrau în comision comercial pe cont propriu aceștia trebuiau să plătească. Fraissinet, Florio & Rubattino și Lloyd nu plăteau taxa, nici în contul companiilor, nici al reprezentanților lor, căci făceau doar transporturi pe apă.<sup>31</sup>

#### 4. CONCLUZII

În perioada 1878–1918 prezența companiilor de navigație pe Dunăre și în porturile Mării Negre a fost marcată de un avânt spectaculos favorizat de mai mulți factori. Apariția numeroaselor agenții de navigație străine în porturile românești, a evidențiat interesul marilor puteri, dar și al unor actori regionali cu tradiție în materie de navigație, pentru oportunitățile economice și geostrategice ale Dunării de Jos. Numirea agenților străini în porturile românești, avea în vedere mai multe calități pe care aceștia trebuiau să le îndeplinească și era condiționată de statul român prin asumarea rolului și atribuțiilor specifice printr-un document în formă autentică și cu respectarea tuturor notificărilor către autoritățile competente.

Creșterea semnificativă a prezenței agențiilor străine de navigație în țara noastră în perioada de referință (așa cum am încercat să surprindem în analiza cantitativă) a stimulat activitățile comerciale pe Dunărea Maritimă și implicit procesul de dezvoltare al porturilor românești.

Odată cu dezvoltarea semnificativă a volumului de activități ale agențiilor de navigație pe Dunărea românească, am asistat și la diversificarea palierului de litigii, ale acestora cu autoritățile române sau cu terțe părți. Totodată, am putut constata și o îmbogățire a cauzisticii în materie de reclamații, petiții dar și abuzuri din partea societăților străine de navigație care operau în porturile românești.

#### REFERINȚE BIBLIOGRAFICE

##### I. Surse inedite:

##### *Arhiva Ministerului Afacerilor Externe al României*

- [1] *Problema 68* – Navigație – „Societăți de navigație fluvială și maritimă”;
- [2] Volumul 2 - Austro–Ungaria – Austria 1887 – 1931;
- [3] Volumul 3 – Austro-Ungaria – Navigația Fluvială. Activități portuare 1888 – 1908;
- [4] Volumul 4 - Austro–Ungaria 1882 – 1916 - Activitate porturi;
- [5] Volumul 6 - Austro-Ungaria – Ungaria – Navigație Fluvială și Maritimă – Reclamații;
- [6] Volumul 8 – Bulgaria 1878 – 1946;
- [7] Volumul 20 – Situația porturilor 1881 – 1941;
- [8] Volumul 31 – Portul Brăila – 1880 – 1905;

Volumul 48 – Rusia – 1882 – 1913;

<sup>31</sup> AMAE, Problema 68, Vol. 8, f.n. (IGNP către MAS, Galați, 19 august/1 septembrie 1902).

This work is licensed under a Creative Commons Attribution-Non-Commercial 4.0. International License

## II. Arhivele Naționale ale României și serviciile arhivistice județene

- [9] Curtea de Apel Galați – Secția I, Arhivele Statului – SNAS Galați, dosarele cu numerele: 1/1893, 3/1895, 1/1898, 4/1898, 4/1899, 10/1903, 2/1904.

## III. Lucrări generale

- [10] Mocanu, Emil Octavian, *Portul Brăila de la regimul de porto franco la primul război mondial*, Brăila, Editura Istros a Muzeului Brăilei.

## IV. Lucrări speciale

- [11] Pacu, Moise N., *Cartea județului Covurluii. Note geografice, istorice și în deosebi statistice*, București, Institutul Grafic I. V. Socecu, 1891.
- [12] *Concluziuni prezentate Trib. Brăila din partea I.R. Priv. Societate de navigație pe Dunăre în procesul cu Fratelli Cosulich: Abordajul Csaloköz-Cosulich*, Tipografia Buciumul Român, Galați, 1899
- [13] *Sentiința tribunalului jud. Covurlui secția I în cesiunea abordajului vapoarelor „I Ferentz Iosef” și „Radu Negru”*, Tipografia „Buciumul Român” P.P. Stănescu, Galați, 1903,

## V. Periodice

- [14] Yrjö Kaukiainen, „The Transition from Sail to Steam in Finnish Shipping, 1850–1914”, *Scandinavian Economic History Review* 28.2 (1980), pp. 161–184.