

SOARTA VASULUI COMERCIAL „JIUL” ÎN PRIMUL RĂZBOI MONDIAL

Oana GRIGORUȚĂ*

Declanșarea Primului Război Mondial a avut consecințe negative imediate asupra comerțului maritim internațional. Practica impusă de acorduri, tratate sau cutume, s-a schimbat substanțial, căci realitățile impuneau aplicarea unor reguli menite să apere interesele fiecărei entități statale în parte. Astfel, vasele comerciale și încărcătura lor au făcut obiectul unei legislații speciale, particulară statelor, dar ghidată după o serie de norme acceptate de majoritatea lor în cadrul Conferinței de la Londra din 1909. Este vorba, desigur, despre instituția prizei maritime, definită în a doua jumătate a secolului al XIX-lea ca fiind acțiunea prin care proprietatea inamică aflată pe mare, fie că ea consta în nave sau bunuri, era luată prin autoritatea unei puteri beligerante cu scopul de a o stăpâni total sau parțial și cu intenția de a o apropia¹.

Având în vedere faptul că aceste norme speciale intrau în vigoare odată cu declararea oficială a conflictelor armate, iar lipsa sistemelor de comunicație în timp real de la bordul navelor întârzia transmiterea informațiilor, părțile implicate în comerțul maritim și fluvial au suferit pierderi imense. Astfel de situații specifice războiului modern reies și din analiza cazului navei românești „Jiul”, al cărui dosar diplomatic se găsește în arhivele Ministerului Afacerilor Externe de la București, în cadrul Fondului 71/1014, E.1.i. Capturi vase, 1914-1924, vol. 126. Coroborând informațiile din acesta cu cele publicate în presa vremii și în alte lucrări de specialitate, putem reconstitui tabloul unor evenimente care, în contextul dat, a fost similar pentru multe alte cazuri de nave comerciale.

Vaporul „Jiul” a fost construit în anul 1913 în șantierele Sunderland din Marea Britanie, la comanda armatorului Jean G. Matzoukis din Brăila. Sub pavilion elen, vasul se numea „Ecaterini Matzouki” și a fost înregistrat pentru prima dată în portul Argostoli². Prima Societate Națională de Navigație Maritimă „România” a cumpărat vasul contra sumei de 39000 de lire sterline și a intrat în posesia lui în data de 2/15 iulie 1914. Primind numele de „Jiul”, vaporul a fost înscris în registrele

*Muzeograf, Muzeul de Istorie Națională și Arheologie Constanța; grigoruta_oana@yahoo.es.

¹ David Roberts, *A Treatise on Admiralty and Prize: Together With Some Suggestions for the Guide and Government of United States Naval Commanders in Maritime Wars*, Ed. Hurd and Houghton, New York, 1869, p. 460.

² Vaporul cu aburi avea lungimea de 108,8 m și lățimea de 14,6 m. A fost construit de John Priestman & Co. în șantierul naval nr. 231, Southwick, Sunderland și lansat la apă în data de 7 iulie 1913. Nava era propulsată de o singură elice, iar motorul avea următoarele caracteristici: T3cyl (23.5, 39 & 64 x 42 in), 302 nhp, în Eds. Reginald Wm. James, A.M.I.C.E., M.I.M.E. ș.a., *The Marine Engineer And Naval Architect*, vol. XXXVI, Londra, 1914, p. 101 și în <http://sunderlandships.com/view.php?ref=103238> accesat la 14 iulie 2024.

Căpităniei Portului Brăila a doua zi³. Arborarea pavilionului românesc s-a realizat tot în data de 3/16 iulie, echipajul grec fiind înlocuit cu cel român, care a început imediat încărcarea materialelor pentru Rotterdam. În ziua de 9/21 iulie, vasul s-a îndreptat spre portul Galați, unde s-au preluat porumbul, mazărea, târâțele, secara, orzul și cheresteaua⁴, iar pe 17/30 iulie, cu o încărcătură la bord de 5250 de tone, a pornit spre Sulina. Aici, vasul a fost aprovizionat cu 120 tone de cărbune, combustibil necesar drumului, pentru ca în dimineața zilei de 19 iulie/1 august să înceapă călătoria către Rotterdam⁵.

Conform polițelor de încărcare, vaporul era liber să facă escală în orice port pentru a completa rezerva de cărbuni. În acest scop, pe 27 iulie/9 august, nava a fost nevoită să oprească la Alger, unde echipajul a primit informația despre starea de război declarată între Franța și Germania și despre imposibilitatea de a achiziționa cărbune, deoarece fusese sechestrat. Deși situația era cunoscută de armator cu câteva zile înainte, vasul deja trecuse de strâmtoarea Dardanele, iar lipsa sistemelor de telecomunicație de la bordul vasului nu a permis anunțarea în timp util a căpitanului. Abia când a ajuns în port, acesta a fost informat prin intermediul Agenției Serviciului Maritim Român de la Alger despre faptul că exista o dispoziție conform căreia vapoarele ce trecuseră de Dardanele trebuiau să se îndrepte către portul neutru Messina pentru a se aproviziona cu combustibil. Oricum, cantitatea de cărbune rămasă la bordul „*Jiul*” era insuficientă pentru călătoria către portul indicat⁶.

Armatorul vasului „*Jiul*”, Prima Societate Națională de Navigație Maritimă „*România*”, presat de necesitatea de a grăbi plecarea lui din cauza riscului de fermentare a cerealelor, a contactat firma Malta e figli de la Napoli, cerând expedierea cărbunelui necesar la Alger. Totodată, a transferat telegrafic 7000 de franci, contravaloarea a 200 tone de cărbune. Căpitanul Bruno Asingher a raportat însă că autorizația de plată nu a fost emisă de Casa W. H. Müller & Co, astfel încât nu putea intra în posesia banilor. În contextul în care armatorul fusese înștiințat pe 6/19 august despre închiderea trecătorilor Mării Nordului cu mine submarine la ordinul guvernului Țărilor de Jos, urmând să se procedeze în mod similar cu toate trecătorile olandeze, iar refuzul Casei W. H. Müller & Co impunea trimiterea unui curier pentru transportul banilor necesari achiziționării combustibilului necesar, vasul „*Jiul*” a primit comanda de a aștepta în portul Alger⁷.

Curierul trimis era Gheorghe Simatu, căpitanul vaporului „*Oltul*”, care a ajuns la Alger abia pe 24/6 septembrie. Pe lângă suma de bani, acesta avea dispoziție să transmită și noile instrucțiuni: căpitanul vasului „*Jiul*” trebuia să se conformeze poliței de încărcare și, dacă nu putea să ajungă la Rotterdam, urma să descarce în cel mai apropiat port. Proprietarii cerealelor erau de acord ca, în acest caz, descărcarea

³ Arhiva diplomatică a Ministerului Afacerilor Externe, Fond 71/1914, E.1.i. Capturi vase 1914-1924, Vol. 126, dosar *Jiul*, ff. 211, 214.

⁴ *Ibidem*, f. 193.

⁵ *Ibidem*, f. 214.

⁶ *Ibidem*.

⁷ *Ibidem*, f. 214v.

să se realizeze în portul Bristol. În schimb, deținătorii cherestei considerau că vasul va putea ajunge la Rotterdam și insistau în acest sens⁸.

Concomitent, armatorul primea informații contradictorii cu privire la accesul în Marea Nordului, ceea ce l-a determinat să se adreseze reprezentantului Olandei aflat la Sinaia, care i-a răspuns telegrafic că navele comerciale aveau libertatea de a se deplasa zi și noapte pe ruta de interes. Armatorul a comunicat agenților săi veștile primite, confirmate și de informația acostării vasului „București” la Rotterdam. Astfel, era clar că, imediat după achiziționarea cărbunelui, „Jiul” putea să se îndrepte către aceeași destinație⁹.

Situația a luat o întorsătură neașteptată odată cu intervenția autorităților franceze, care, profitând de faptul că vasul nu putea pleca din port și sub motivul riscului de fermentare a cerealelor, a prelevat eșantioane cu scopul de a le rechiziționa. Armatorul s-a opus acțiunii și a insistat ca vasul să-și continue deplasarea, în contextul în care curierul trimis cu suma necesară completării combustibilului se afla pe drum¹⁰.

În ziua de 20 august/2 septembrie, armatorul a primit de la Alger vestea că autoritățile franceze au aplicat sechestrul pe cereale sub pretextul contrabandei de război condiționale (bunuri care nu erau folosite exclusiv pentru purtarea unui război), în ciuda protestelor agenților săi și ale căpitanului¹¹. Surprins de această măsură, acesta s-a adresat Ministerului de Externe, care i-a comunicat faptul că vaporul a fost sechestrat pentru transport de contrabandă condițională și, conform Declarațiunii de la Londra din 1909, dosarul se afla pe rolul Consiliului de prize, instanță îndreptățită să dispună asupra vasului și a încărcăturii¹². Din acel moment, reprezentanții diplomați ai României la Bordeaux, prin intermediul Ministerului Afacerilor Străine, au menținut permanent legătura cu armatorul, intervenind, în nenumărate rânduri, pe lângă autoritățile franceze.

Într-una dintre informările adresate ministerului amintit sunt detaliate măsurile care au dus la sechestrarea vasului, prin reproducerea unor fragmente din documentele oficiale încheiate cu această ocazie¹³. Astfel, aflăm că persoana desemnată de contraamiral să se ocupe de caz, Millet Stanislas-Joseph-Emile-Albert, a întocmit un proces-verbal de constatare a rechiziționării mărfurilor considerate contrabandă de război condițională. Acesta nu a putut vizita bunurile¹⁴, luând decizia în urma studierii manifestului încărcăturii și a conosamentelor. Imposibilitatea verificării fizice a mărfurilor era cauzată de acoperirea accesului cu cherestea. Abia după o inspecție mai amănunțită a documentației de bord, agentul a putut determina

⁸ *Ibidem*, f. 215.

⁹ *Ibidem*.

¹⁰ *Ibidem*, f. 215 și verso.

¹¹ *Ibidem*, ff. 193, 210, 215v.

¹² *Ibidem*, ff. 198, 215v.

¹³ *Ibidem*, f. 272.

¹⁴ Vizita maritimă era prima operațiune care trebuia îndeplinită în vederea capturării unui vas sau a unei încărcături. Aceasta se realiza prin verificarea în amănunt a documentației de bord, iar agentul captor putea inspecta fizic încărcătura și interiorul navei, dacă considera necesar.

faptul că bunurile care constituiau contrabandă de război condițională depășeau jumătate din greutatea încărcăturii.

După rechiziționare, deoarece Alger nu dispunea de condițiile necesare, autoritățile franceze au fost nevoite să ordone descărcarea mărfurilor la Marsilia, port care deținea suficiente docuri și hangare, precum și posibilitatea de a aerisi cerealele după descărcare. Cu 115 tone de combustibil la bord, vasul s-a putut deplasa până în portul stabilit, unde o parte din mărfuri s-a vândut¹⁵. Astfel, obiectul tranzacțiilor l-a reprezentat doar cerealele, deoarece pentru cherestea nu au existat oferte de cumpărare la fața locului. Deși vasul nu era capturat și avea libertatea de a părăsi portul¹⁶, tergiversarea tuturor operațiunilor și necesitatea așteptării deciziei instanței de prize maritime franceze a determinat staționarea în port. Armatorul aprecia că, din momentul sechestrului realizat în Alger, pagubele cauzate de întârziere se ridicau la 1500 lei/zi. În plus, având în vedere faptul că cerealele se aflau depozitate sub cherestea, aceasta a trebuit descărcată și reîncărcată, deteriorarea ei fiind inevitabilă¹⁷.

Cu sprijinul consulului român de la Marsilia, armatorul a intervenit din nou pe lângă Ministerul de Externe al României pentru a demonstra ilegalitatea acțiunii statului francez¹⁸, deoarece vasul plecase dintr-un port neutru, către alt port neutru, înaintea începerii ostilităților, iar mărfurile transportate nu apăreau pe listele ce constituiau contrabandă de război condițională în articolele Declarației de la Londra din 1909. Totodată, lipsa unui conosament de la bordul navei, motiv invocat de autoritățile franceze pentru a dovedi suspiciunea de contrabandă, era explicată prin depozitarea acestuia într-o bancă din străinătate¹⁹.

Între timp, vestea capturării vasului „Jiul” a ajuns în presa română. Ziarul „Tribuna” scria, în ediția din 16 septembrie, despre originea germană a vasului aflat sub pavilion român. Spre corectarea acestor informații eronate și pentru a lămuri orice neclaritate, armatorul a reacționat imediat, transmițând diplomaților francezi din România istoricul vasului²⁰. Aceleași date au fost transmise și presei române. Astfel, în data de 18 septembrie 1914, ziarul „Dimineța” a corectat articolul din „Tribuna” arătând că vasul era românesc²¹. A doua zi, a apărut un articol mai cuprinzător în ziarul „Adevărul”, care prezenta pe scurt istoricul vasului și ideea că sechestrarea lui s-a realizat sub suspiciunea arborării unui pavilion românesc fals. Conform acestei surse, autoritățile franceze au bănuیت că vasul ar fi avut pavilion german în realitate, lucru dovedit de numele căpitanului, Bruno Aschinger, deși el

¹⁵ *Ibidem*, f. 215v.

¹⁶ *Ibidem*, f. 206.

¹⁷ *Ibidem*, f. 211.

¹⁸ *Ibidem*, ff. 193-194, 201, 210, 215v, 216, 254v.

¹⁹ *Ibidem*, f. 202.

²⁰ *Ibidem*, f. 216.

²¹ „Dimineța”, an XI, nr. 3787 din 18 septembrie 1914, p. 1.

avea naționalitate română²². Știrea a fost preluată mai târziu și de ziarul „Românul”²³.

Contextul internațional incert i-a determinat pe unii colaboratori ai armatorului să recomande vinderea lemnului tot la Marsilia, pentru a evita drumul către Rotterdam²⁴. Acesta însă a stăruit în decizia sa, deoarece, după cum am menționat anterior, proprietarii cherestelei insistau ca vaporul să își continue drumul.

Decizia armatorului avea să se schimbe odată cu publicarea în presă a tragediei vasului „Selby”, în data de 21/4 octombrie, care a plecat din Hartlepool spre Anvers cu 3000 de tone de cărbuni și s-a scufundat după contactul cu o mină submarină. Astfel, consulul român de la Marsilia a fost anunțat că marfa rămasă putea fi descărcată în oricare port aflat la intrarea în Canalul Mânecii, iar apoi vasul urma să se îndrepte spre Cardiff. Această măsură se putea aplica doar în situația în care căpitanul ar fi considerat că era periculoasă navigarea prin Marea Nordului către Rotterdam²⁵.

Judecarea capturii cerealelor de Consiliul de prize francez a întârziat câteva luni. Abia în 27 ianuarie 1915 Ministerul Afacerilor Străine a informat armatorul și proprietarii mărfurilor că instanța a convocat părțile prejudiciate să prezinte dovezile pe care și-au întemeiat reclamațiile. Aceste dovezi urmau a fi prezentate într-un raport detaliat, care să conțină și suma corespunzătoare despăgubirilor solicitate statului francez²⁶.

Decizia Consiliului de prize din 18 martie 1915²⁷ nu a fost însă una satisfăcătoare pentru părțile prejudiciate. Deși a respins caracterul ilicit al transportului și mărfurilor și a stabilit dreptul proprietarilor de a li se restitui contravaloarea produselor vândute, instanța a considerat că sechestrarea mărfurilor s-a realizat din motive întemeiate, iar operațiunile procedurale următoare au fost conforme normelor în vigoare.

În acest context, o parte a despăgubirilor solicitate de părți nu era fondată, iar cealaltă parte nu cădea în competența Consiliului de prize. Astfel, statul francez era obligat să restituie sumele obținute din vânzarea cerealelor, fără a acoperi cheltuielile cu taxele de timbru și înregistrare, dar nici contravaloarea daunelor

²² „Adevărul”, an XXVII, nr. 9886 din 19 septembrie 1914, p. 2.

²³ „Românul”, an IV, nr. 222 din 9/22 octombrie 1914, p. 2.

²⁴ Dosar *Jiul*, f. 216.

²⁵ Conosamentul prevedea că „în caz de blocadă sau interdicție a portului de descărcare, sau dacă intrarea ori descărcarea în port vor fi considerate de căpitan ca nesigure din motive de tulburări de război sau gheață, căpitanul poate să descarce mărfurile la cel mai apropiat, sigur și convenient port, pe cheltuiala și riscul proprietarilor mărfurilor; iar responsabilitatea vaporului va înceta când mărfurile sunt astfel descărcate în păstrare potrivită și sigură, comandantul dând imediat notă de acestea cosemnatarilor mărfurilor, dacă pot fi cunoscuți.”, *ibidem*, f. 216 verso.

²⁶ *Ibidem*, f. 238 și verso.

²⁷ Paul Fauchille, *Jurisprudence Française en Matière de Prises Maritimes (Guerre de 1914)*, f.l., f.a., p. 26-32, consultat online în 10 iulie 2024, accesând <https://archive.org>,

constatate, deoarece vasul nu fusese capturat, putând continua deplasarea după descărcarea cerealelor.

Prima Societate Națională de Navigație Maritimă „România” a făcut recurs împotriva deciziei Consiliului de prize. În documentul aflat la dosarul cazului se găsesc argumentele avocatului Lalande²⁸, care justifică pretenția armatorului și comercianților de a primi despăgubiri pentru pagubele create de întârzierea vasului și oprirea mărfurilor, respingând teoria lipsei competenței instanței de a hotărî asupra acestora.

Nu cunoaștem efectul recursului. Știm însă că, deși procesul la Consiliul de prize s-a prelungit, faptul că nava nu a fost capturată a permis Primei Societăți Naționale de Navigație Maritimă „România” să o pună destul de repede în circuitul comercial.

Aflându-se în imposibilitatea de a reveni în apele românești, în următorii ani ai războiului vasul „Jiul” a alternat cursele spre porturile europene cu cele transatlantice. Astfel, presa semnală prezența navei pe coasta Braziliei, la Rio de Janeiro, în data de 13 august 1915²⁹, iar într-o telegramă din 18 noiembrie/1 decembrie 1915 reprezentanții diplomatici de la Londra informau Ministerul Afacerilor Străine că vaporul „Jiul” a pornit spre portul Genova cu o încărcătură de cărbuni³⁰.

Deși nu mai avea acces în apele Mării Negre, vaporul „Jiul”, la fel ca navele „Bistrița” și „București”, a fost utilizat intens pentru aprovizionarea statului român cu materialele necesare participării la „Marele Război”. În luna mai a anului 1916, când țara noastră se pregătea să iasă din neutralitate, acesta se afla în portul Bordeaux, disponibil pentru a transporta armament (muniție, arme, explozibil, mașini ș.a.), iar la 10 iulie se îndrepta spre portul Arhanghelsk, de unde, cu concursul autorităților rusești, muniția urma să ajungă pe calea feroviară în România³¹.

Cazul navei „Jiul” a fost unul comun în istoria Primului Război Mondial. Intrarea în vigoare a legislației referitoare la prizele maritime în momentul declanșării oficiale a ostilităților a surprins navele comerciale în porturi care au dobândit în doar câteva ore caracter neutru sau beligerant.

Rechiziționarea mărfurilor de la bordul acestor vase putea fi evitată dacă ar fi fost dotate cu sisteme de telecomunicație ce le-ar fi permis să primească noutățile în timp real. Având experiența anului 1914, transportatorul român și-a adaptat strategia la realitățile războiului, evitând ca nava să mai cadă sub jurisdicția vreunei instanțe de prize maritime.

²⁸ Dosar *Jiul*, f. 271 și urm.

²⁹ „Universul”, an XXXIII, nr. 338 din 7/20 decembrie 1915, p. 2.

³⁰ Dosar *Jiul*, f. 281.

³¹ Hadrian Gorun, *Relațiile româno-franceze în anii neutralității României (1914-1916)*, ed. Universitaria, Craiova 2006, pp. 189, 190, 205, în <https://www.academia.edu>. consultat online la 14 iulie 2024.

THE FATE OF THE COMMERCIAL VESSEL "JIUL"
IN THE FIRST WORLD WAR

-abstract-

Key Words: ship; "Jiul"; First World War; maritime prize law; conditional contraband

The outbreak of the First World War forced the states to adopt or adapt a special legislation on maritime prizes, according to the principles outlined by the London Naval Conference, 1908-1909. However, this measure could not prevent abuses because each state acted according to its own interests.

An example in this regard is the case of the commercial ship "Jiul", which, flying the flag of a neutral state (Romania), left a neutral port (Sulina) for another neutral port (Rotterdam), loaded with goods that did not constitute conditional contraband. However, when it arrived in the port of Algiers to refuel, the ship was seized by the French authorities.

The series of events presented reflects the realities faced at that time by numerous ship owners and merchants, limited in their actions, among other things, by legislation, state interests and the level of development of communication systems.