

DUNĂREA ÎN VIZIUNEA LUI JEAN BART. CONTRIBUȚIA COMANDORULUI EUGENIU P. BOTEZ LA APĂRAREA INTERESULUI NAȚIONAL LA CONFERINȚA DE PACE DE LA PARIS (1919-1920)

Eugenia OPRESCU,
Comandor (r) dr. Marian MOȘNEAGU***

În mediul marinăresc ca și în literatura română, comandorul Eugeniu P. Botez, alias Jean Bart (n. 28 noiembrie 1874, Burdujeni, Suceava – m. 12 mai 1933, București) este un nume arhicunoscut. Poate tocmai de aceea, informațiile conexe, izvorâte din varii surse arhivistice și/sau memorialistice, nu fac decât să întregască spectrul care îi înnobilează crezul, viața și cariera.

Fiul Smarandei și al generalului Panait Botez, viitorul literat al Marinei Române a absolvit două clase gimnaziale la Școala primară din Păcurarii Iașilor, unde l-a avut ca învățător pe Ion Creangă, de unde, în anul 1889, s-a transferat la Școala Fiilor de Militari.

La 1 iulie 1894, a intrat în Școala de Ofițeri de Artilerie, Geniu și Marină din București, pe care a absolvit-o la 1 iulie 1896, fiind repartizat la Arsenalul Flotilei.

Din toamna anului 1896 a urmat timp de patru luni cursurile Școlii de Aplicație a Sublocotenenților de Marină, de pe lângă Depozitul Echipajelor Flotilei din Galați.

Deși a avut o carieră relativ normală, Eugeniu Botez nu a avut parte de o ascensiune pe măsura talentului și implicării sale sociale. Ca dovadă, a fost înaintat la gradul de sublocotenent (Î.D.R. nr. 3248 din 8 iulie 1896), locotenent (27 octombrie 1901), căpitan (10 mai 1906, Î.D.R. nr. 1 643 din 6 mai 1906) și, ulterior, la cel de locotenent-comandor în rezervă (28 noiembrie 1915, Î.D.R. nr. 2 437, O.Z. nr. 156/1915) și căpitan-comandor

* șef Secție Patrimoniu, Muzeul Național al Literaturii Române.

** Centrul de Cercetare a Conlucrării Bisericii Ortodoxe cu Armata României „General Paul Teodorescu”.



în rezervă (1 septembrie 1917, Î.D.R. nr. 1 394, O.Z. nr. 110/1917), pentru ca într-un târziu să devină comandor (10 mai 1928, Î.D.R. nr. 1 346/1928, publicat în „Monitorul Oficial” nr. 111/1928).

În schimb, cariera profesională i-a rezervat funcții deosebit de ofertante și solicitante. Astfel, în calitate de elev al Școlii de Aplicație, a fost ambarcat pentru stagiu pe bricul „Mircea” (11 iulie - 7 noiembrie 1896), cu care, în perioada 1-31 august 1896, a efectuat un voiaj cu escale în porturile Trebizonda, Platana, Vona, Samsun, Sinope și Benderecli.

La 1 aprilie 1897 a fost transferat de la Arsenalul Flotei la Divizia de Mare, în perioada 1 mai 1897–16 mai 1898 fiind ambarcat pe torpilorul „Năluca”.

La 1 aprilie 1898 a fost transferat la Inspectoratul Navigației și Porturilor, cu sediul la Galați. Până în toamna anului 1898, când a terminat Școala de Aplicație, a fost ambarcat pentru practică pe canoniera „Oltul” (16 mai 1898– iunie 1899; 8 martie - 8 aprilie 1900), puitorul de mine „Alexandru cel Bun” de la Apărarea Porturilor Fluviale (16 iulie - 1 octombrie 1898; 1 aprilie - 15 octombrie 1899), canoniera „Bistrița” (1 octombrie - 5 noiembrie 1898), vaporul „Prutul” (6-21 februarie 1899) și șalupa „Vedea” (5 mai–9 septembrie; 27 octombrie - 5 noiembrie 1901).

La 1 aprilie 1902 a revenit la Divizia de Mare, fiind ambarcat pe bricul „Mircea” (22 aprilie 1902–16 aprilie 1903 ; 9 iulie - 1 septembrie 1903) și crucișătorul „Elisabeta” (1-24 august 1905).

În perioada 15 octombrie 1902–1904 a fost director de studii la Școala de Marină.

La 1 aprilie 1904 a revenit la Inspectoratul Porturilor, fiind numit comandant al portului Călărași (1 aprilie 1904–1 aprilie 1906).

Între 2 ianuarie și 15 aprilie 1906 a fost ambarcat pe vaporul S.M.R. „Constanța”, cu care a făcut un voiaj în țările nordice.

Între 15 mai și 5 august 1906 a fost comandant al Pontonului de Baraj 24, iar în perioada 5 august - 25 decembrie 1906, respectiv 31 martie - 16 aprilie 1907 comandant al bastimentului „România”.

În februarie 1907 era comandant al Detașamentului Vaselor din Docuri, ulterior fiind numit comandant al canonierei „Bistrița” (16 aprilie - 16 decembrie 1907; 25 februarie - 1 aprilie 1908) și al monitorului „Mihail Kogălniceanu (10 aprilie 1908 - 20 aprilie 1909).

La 15 aprilie 1909 a fost detașat la Inspectoratul Navigației și Porturilor, fiind numit comisar maritim al portului Sulina.

La 1 ianuarie 1912 a demisionat din armată (Î.D.R. nr. 127/12 ian. 1912; O.Z. nr. 108).

În primăvara anului 1912 a efectuat o călătorie în America de Nord, ca delegat al statului român la Congresul Navigației de la Philadelphia, descrisă în volumul de proză „Peste ocean” (1926).

În noiembrie 1913 a fost numit căpitan al portului Constanța, iar din 1915 a revenit la Sulina, în calitate de comisar maritim¹.

În campania Primului Război Mondial

Concentrat la începutul anului 1915, Eugeniu Botez a comandat o companie de infanterie marină în cadrul manevrelor cu trupe combinate organizate în garnizoana Constanța.

Prin Ordinul nr. 2 841 din 5 iunie 1915 al Direcției Generale a Căilor de Comunicație pe Apă din Ministerul Lucrărilor Publice, a fost detașat în calitate de comisar maritim al portului Sulina, unde a fost concentrat comandant militar al portului, la ordinele comandantului Regiunii Deltei, funcție pe care a deținut-o până în anul 1919.

În perioada ianuarie - iunie 1919 a făcut parte din delegația română trimisă la Conferința de Pace de la Paris, în calitate de expert în problemele Dunării.

Între 1 iulie 1919 și 1 martie 1920 a fost subinspector al Dunării de Jos în cadrul Inspectoratului General al Navigației și Porturilor.

La 1 martie 1920 a fost detașat pe lângă delegatul nostru în Comisia Internațională a Dunării, iar în august - noiembrie 1920, ca atașat pe lângă delegatul nostru în Comisia Europeană a Dunării. În această calitate, a participat la reuniunile de la Budapesta și Paris.

„Activitatea lui Eugeniu Botez referitoare la problemele Dunării merită o atenție specială – ne atenționează biograful său, Constantin Mohanu. Căpitan de port la Călărași (1905-1906) și Constanța (1913-

¹ Marian Moșneagu, „Dicționarul marinarilor români”, București, Editura Militară, 2008, pp. 74 – 76.

1915), comisar maritim la Sulina, timp de peste 8 ani (1909-1913); (1915-1918) iar în timpul războiului îndeplinind și funcția de căpitan al portului Sulina, ca reprezentant al Comisiei Europene a Dunării, fiind și comandant militar al portului Sulina, ofițerul de marină Eugeniu Botez cunoștea îndeaproape toate problemele navigației pe Dunăre, atât sub aspect tehnic, cât și sub latura politico-diplomatică. Cum însuși ne mărturisește, în toți acești ani a strâns un material imens referitor la „spinoasa problemă a Dunării”, material ce a fost fructificat în lucrări și studii ample: Memoriu asupra Comisiunii Europene Dunărene din punct de vedere politic și militar. Material de studii pregătitoare în vederea viitoarelor aranjamente în chestia Dunării (Galați 1913), În jurul chestiunii Dunărei, apărut în Viața românească trei numere consecutiv (nr. 1, 2, 3 din ianuarie, februarie, martie 1915), La question du Danube et sa solution (Galați, 1920); Dunărea și comisiile ei, în volumul Politica externă a României, 19 prelegeri publice organizate de Institutul Social Român, București, Cultura Națională, [1925].

Atât activitatea concretă cât și lucrările de specialitate enunțate mai sus îl recomandau ca pe unul dintre experții cei mai avizați privind navigația românească și europeană pe Dunăre. Drept pentru care va fi prezent în anii 1919-1920 în toate delegațiile române privind Dunărea.”².

Deși nu a participat la Conferința Comisiei Europene a Dunăre de la Paris din lunile august - septembrie 1919 pentru Dunărea maritimă de la Galați până la gurile de vărsare, conferința a hotărât ca pe viitor căpitanul de port de la Sulina să fie un român, una și aceeași persoană cu comisarul maritim.

Absentă și de la prima ședință a Comisiei Interaliatelor a Dunării (formată din țările Antantei) de la Belgrad din noiembrie 1919, prezidată de amiralul englez Troubridge, România este evident prejudiciată. Ca urmare, la lucrările Comisiei Interaliatelor întrunită la Budapesta, țara noastră va fi reprezentată și de Eugeniu Botez, din partea Inspectoratului General al Navigației și Porturilor din România, atașat pe lângă delegatul nostru în Comisie: „Am fost chemați trei marinari pentru a susține interesele țării”, va mărturisi ulterior scriitorul.

Referitor la problematica celor trei întruniri internaționale cu privire la Dunăre care avuseseră loc la Paris și Belgrad, în absența României, respectiv la Budapesta, Jean Bart publică în martie 1920, în „România maritimă”, seria a doua, articolul „Chestiunea Dunărei.

² Constantin Mohanu, „Jean Bart (Eugeniu Botez). Viața și opera”, București, Editura „Biblioteca Bucureștilor”, 2001, pp. 155 - 156.

Activitatea comisiilor întrunite la Paris, Belgrad și Budapesta”, prezentând, în sinteză, realizările și impasurile.

În conformitate cu prevederile Tratatului de Pace, la Conferința de la Paris din august-noiembrie 1920, alături de statele aliate și asociate pentru „stabilirea regimului definitiv al Dunării” – Anglia, Belgia, Cehoslovacia, Franța, Grecia și România - au fost invitați și reprezentanții țărilor riverane foste inamice, respectiv Austria, Germania și Ungaria.

Membru în delegația guvernamentală a României, Eugeniu Botez a avut numeroase întreveneri oficiale și particulare cu membrii altor delegații. Cu toate intervențiile diplomației române, Comisia Europeană a Dunării, formată din reprezentanții Franței, Italiei, Marii Britanii și României, a fost menținută, cu putere administrativă pentru Dunărea maritimă, de la Galați la mare, excluzând toate porturile, în afară de Sulina.

Tot acum se stabilește Comisia Internațională a Dunării, cu atribuții numai de supraveghere și control, pentru Dunărea fluvială, de la Galați la Ulm, din care fac parte toate statele riverane.

Nemulțumirile și indignarea comandoului Eugeniu Botez față de maniera în care a fost permanentizată Comisia Europeană a Dunării se regăsesc în multe dintre scrierile sale, printre care „Comisia Europeană a Dunării păstrată de Puterile Centrale ca și de aliați.”³.

Cultul Dunării

Revista „România Maritimă și Fluvială” găzduiește în paginile sale una dintre cele mai frumoase și expresive eseuri dedicate fluviului de scriitorul Jean Bart, în chiar anul trecerii sale în eternitate.

„Trecătorule! ... oprește-ți pașii când ai ajuns în fața Dunării – exclamă scriitorul. Oricât de grăbit vei fi, rămâi pe loc câteva clipe; meditează și contemplă în tăcere maestatea străvechii ape – *Fluviul Rege* – pe care lumea antică îl diviniza ca pe o sacră personalitate.

În legendele, în credințele cele vechi, apa aceasta avea darul de a spăla de păcate. Ca și apa Gangelui, ca și apa Nilului, apa de Dunăre se ținea în casete de aur, în tezaur, pe la curțile regale din Orient. Iar strămoșii noștri daci, de câte ori plecau la război se împărțeau – după poruncile lui Zamolxis – cu apă din Dunăre și făceau jurământ să nu se întoarcă până ce nu vor fi biruit pe dușman⁴.

Noi, urmașii dacilor, trebuie să reînviem *Cultul Dunării*.

³ *Ibidem*, p. 158.

⁴ Marian Moșneagu, „Cultul apelor la români”, Constanța, Editura Companiei Naționale Administrația Porturilor Maritime Constanța S.A., 2004, pp. 82 – 83.

În fața Dunării, subjugat de măreția acestui fenomen al naturii, rămâi pe loc și te întrebi cu mirare: De unde vine? Cum s-a format uriașa masă lichidă? Cum poate curge neîntrerupt, de mii de ani, spre mare? Fără sfârșit? Fără răgaz? Ce bogății poartă în navele care plutesc pe turburele unde? Ce bogății ascunde în noaptea fundului ei? Ce rol a jucat apa aceasta în istoria omenirii? Câte neamuri și seminții nu s-au perindat pe drumul ei de apă... Unde sunt? Ce urme au lăsat în lunga scurgere a veacurilor? Câte cetăți, orașe, sate s-au ridicat și s-au prăbușit pe malurile sale?

„Bătrânul *Danuvius* era la antici o lume întreagă de bogăție, de întâmplări, de vitejie, de amor și poezie. Fluviu despre care cuceritorii, ca și diplomații, și-au făcut visuri fericite, pe care ele le-a dus pe rând, pe undele sale spre mare.”⁵

Importanța Dunării nu are asemănare cu nici a unui alt fluviu din lume: „Veritable mer en marche vers l’Orient.”⁶

Nicăieri în lume nu s-a desfășurat mai des și mai cumplit tragedia războiului ca aici, pe malurile Dunării. De la fenicieni și până la noi, în cursul veacurilor, până azi când culorile românești flutură pe navele moderne, care încrucișează pe oglinda Dunării, câte neamuri n-au răsărit și n-au ajuns pe țărmurile care le stăpânim noi azi.

Dar mai mult ca oricare, istoria neamului nostru este un capitol din chiar istoria Dunării. Nu se află act mai de seamă din viața noastră națională, nu găsim pagină din istoria trecutului nostru în care să nu găsim pomenit numele acestei ape, car ne scaldă țara, ne-a ocrotit și ne dă viață.

„Clasicul Rege al fluviilor e drumul de *rondă* al României, binefăcătorul ei fizic și patronul ei moral.”⁷

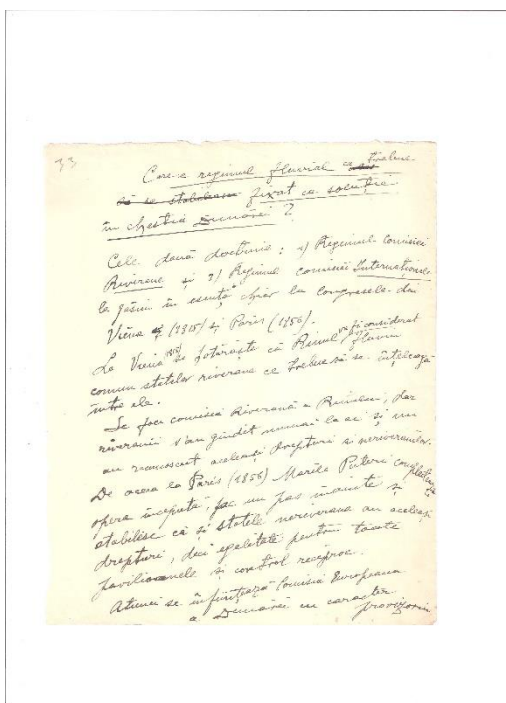
Albia acestui fluviu a fost leagănul neamului nostru.

Întotdeauna destinele acestui popor au fost legate de ale Dunării. Străbunii noștri, în vremuri de demult, marii patrioți din zilele redeșteptării naționale, au luptat să apere stăpânirea acestei ape, țință pururea ochită de vecinii ce ne înconjurau.

⁵C alimah.

⁶ Să nu uităm că primul bubuit de tun a răsunat tot pe Dunăre și în Războiul Mondial, Austria atacând Serbia.

⁷ Missail.



Jean Bart, „Chestia Dunării”. Fila de manuscris. Muzeul National al Literaturii Romane

Din moși-strămoși, zicea marele Kogălniceanu, există în poporul român instinctul că fără Dunăre România nu poate fi.

„Interesul ce avem pentru Dunăre, zicea un alt patriot luptător⁸, este cel mai vechi, cel mai mare și mai

permanent interes al românilor. Nu este chestiune care să fie mai importantă pentru această țară.”⁹.

Chestia Dunării o considerăm mai presus decât toate – e o chestiune eternă. Convențiile, tratatele oricât de rele ar fi, au un termen, un regim al Dunării e, din natura sa, fără termen. El va ține cât va curge Dunărea spre Mare. Această Dunăre pe care am plătit-o îndestul în trecut, căci au fost secole în care ea a dus la mare mai mult sânge românesc decât apă”.

Legătura veche dintre popor și apa aceasta a fost așa de trainică, încât până azi ea se păstrează în cântecele populare, în poveștile și colindele românești:

„Dunăre, mamă vitează,
De când lumea-mi stă de pază,
Ea mă scaldă, mă-ntărește,
Ea mă-ncinge și mă crește.

Sufle, treacă vântul rău,

⁸ Alexandru Lahovari.

⁹ Constantin Mohanu, op.cit., p. 157.

Treacă peste capul meu!
Eu cu Dunărea sunt una
Batem timpul și furtuna.”¹⁰.

Dar pentru că Dunărea însăși este o mare carte a naturii, să ne deprindem a citi direct din ea.¹¹

Să mergem în fiecare an la Dunăre, s-o vedem, s-o cercetăm la fața locului, s-o cunoaștem, s-o iubim.¹²

O călătorie pe Dunăre, cu ochii deschiși, învață mai mult decât o bibliotecă întreagă. „E un om umblat – zice în graiul său poporul – că știe multe... a bătut drumuri de apă și de uscat... a umblat peste nouă mări și nouă țări.”

Să mergem la Dunăre. Să facem o călătorie în tot lungul cursului ei până la Sulina – acolo unde bătrânul *Danubius* își pierde apa și numele în mare!”¹³.

Chestiunea Dunării în viziunea lui Jean Bart

În documentata sa analiză intitulată „Cum se prezintă chestiunea Dunării și cum trebuie rezolvată de Congresul de Pace de la Paris?”, Jean Bart argumentează: „Pe când Congresul de la Viena (1815) și cel de la Paris (1856) stabilesc marile principii de libertate a navigației pe fluviile care udă și despart mai multe țări, Conferința de la Londra (1871), Congresul de la Berlin (1878) și Conferința de la Londra (1883) nu ajung decât la niște compromisuri politice în chestiunea Dunării.

Situația de azi la Dunăre e consecința acestor compromisuri.

Din cauza tendințelor Rusiei la gurile Dunării, se menține instituția provizorie a Comisiei Europene, încălcând drepturile de suveranitate teritorială a României. Pe porțiunea Dunării de la Brăila la Porțile de Fier se dă drept de supremație Austriei, care față de rezistența României, nu a fost în stare să-și exercite aceste drepturi.

¹⁰ Vasile Alecsandri, „Poezii populare”.

¹¹ Înteleptul rege Carol I, ca în pelerinaj, pleca în fiecare an la Dunăre și făcea o călătorie pe apă, de la Turnu Severin până la Sulina.

¹² Liga Navală Română propune un nou gen de colonii școlare, nu pe malurile apei, ci chiar pe apă: Colonii flotante. Pe vase, cu vreo câțiva profesori, grupuri de elevi vor face călătorii în timp de o lună, de la Porțile de Fier la Sulina. În drum se pot face lecții vii de geografie, istorie, științe naturale, sfaturi nautice, băi de apă și soare... fără uniforme de liceeni – pantalonii de baie obligatoriu.

¹³ †Jean Bart, „Dunărea”, în „România Maritimă și Fluvială”, Anul II, nr. 5, mai 1933, pp. 80 – 81.

Ungaria face lucrări la Porțile de Fier, nereușite din punct de vedere tehnic dar servindu-se de ele pentru a stabili o barieră de taxe medievale, îngreunând tranzitul din bazinul Dunării de Jos.

Bulgaria și Serbia nu fac nici o lucrare pentru întreținerea Dunării.

România singură întreține cu cheltuiala sa acest imens canal de navigație (de la Porțile de Fier la Galați), de care se folosesc toate statele într-o egală măsură. Creează porturi cu tot utilajul modern, construiește podul de la Cernavodă, bazine, docuri, dragaj, balizaj etc.

Cu toată stăruința Austriei de a ne înăbuși în fașe navigația românească de acum 30-40 de ani, România nu a ajuns a avea azi cel mai răspândit pavilion pe Dunărea de Jos.

Pentru delegarea chestiunii Dunării trebuie părăsită calea politică, problema dunăreană trebuie rezolvată pe calea dreptului internațional public.

Printr-o schimbare radicală, chestiunea Dunării să iasă odată pentru totdeauna din fâgașul regimului politic, despre care Engelhardt încă de la 1871 spunea: „C'est ainsi que fut inauguré sur le Danube le système des contrepoints au des compensations qui imprime à la législation actuelle de ce fleuve un caractère artificiel essentiellement politique.”.

În loc de a fi o problemă politică cu soluții vremelnice de echilibru european, chestiunea Dunării trebuie privită ca o simplă chestie de drept internațional și ca atare trebuie rezolvată.

Ce regim fluvial trebuie a se stabili pe Dunăre față cu evoluția teoriei fluviale? – se întreabă retoric Jean Bart.

În dreptul natural – legea nescrisă – fluviile nu trebuie să aparțină exclusiv nimănui. Ca aerul și marea, fluviile sunt bunuri comune, care nu trebuie să fie monopolizate.

În dreptul roman, fluviile erau considerate ca bunuri publice *res communes*, și statul roman nu își rezerva decât *imperium*, adică poliția și administrația pentru asigurarea ordinii publice și a libertății fluviale.

În dreptul internațional, fluviile sunt considerate ca dependenți naturale ale pământurilor ce le udă în cursul lor de la izvoare până la mare. Fluviul care străbate sau desparte mai multe state este deci proprietatea comună a statelor riverane, care-l utilizează în condominiu.

În Congresul de la Viena (1815), unde se pun bazele principiilor de drept fluvial modern, se hotărăște ca Rinul să fie considerat ca fluviu comun statelor riverane care trebuie să se înțeleagă între ele asupra navigației. Se întocmește Comisia Riverană a Rinului, dar statele riverane s-au gândit numai la interesele lor și nu au recunoscut aceleași drepturi și celorlalte state ce nu erau riverane la Rin.

De aceea, în Congresul de la Paris (1856), marile puteri completează opera începută, fac un pas înainte și stabilesc că și statele neriverane trebuie să aibă aceleași drepturi pe fluviile internaționale. Libertate completă de navigație și egalitate pentru toate pavilioanele pe fluviile care udă, străbat sau despart mai multe state.

Actul de navigație pe Congo (1887) este ultimul aranjament în materie de navigație fluvială internațională.

Acest regim fluvial, întocmit conform cu principiile de drept internațional modern, arată progresul făcut în materie fluvială, trecând de la regimul comisiilor riverane la regimul comisiilor internaționale¹⁴.

În acest regim nu se mai face nicio deosebire între riverani și neriverani. Completă libertate de navigație și egalitate pentru toate pavilioanele pe fluviu și afluenții săi.

O comisie internațională este însărcinată să asigure execuția dispozițiilor Actului de navigație pe Congo. În această comisie, statele semnatare și cele care vor mai adera au câte un delegat. Comisia elaborează regulamente de navigație, de poliție a navigației, de pilotaj și carantine.

Drepturile de suveranitate teritorială sunt respectate căci aplicarea regulamentelor și execuția lucrărilor tehnice sunt încredințate autorităților riverane, care înlocuiesc supravegherea și acțiunea comună a puterilor semnatare.

Ce regim are Dunărea?

Dunărea, cel mai important fluviu european, nu are un regim stabilit. Acestui fluviu, din cauza influențelor politice, nu i s-a putut fixa un regim uniform, conform uneia din cele două doctrine fluviale.

Pe Dunăre, nu este nicio comisie riverană ca pe celelalte mari fluvii ca Rinul, Meuse etc. sau comisie internațională, în felul celor de pe fluviile Congo și Niger. Pe Dunăre avem numai vreo opt regimuri diferite. Fiecare stat își impune pe secțiunea sa dunăreană regulamentele respective, așa că un navigator de la Ulm până la Sulina trebuie să se conformeze la vreo 20 de regulamente de navigație și să cunoască deci numai 1030 de paragrafe.

Problema dunăreană, rezolvată după metoda dreptului internațional și nu pe cale politică, nu poate avea decât două soluții:

1. O Comisie Riverană de unde începe Dunărea a fi navigabilă și până la mare. Unificarea tuturor regulamentelor de navigație într-un regulament unic și obligatoriu tuturor pavilioanelor navigând de la Ulm până la Sulina. Măsuri comune și uniforme executate de fiecare stat în apele și pe

¹⁴ Projet de réglementation international de navigation fluvial, adopté par l'Institut de Droit International à Heidelberg.

teritoriile ce le aparțin, precum s-au făcut și pe celelalte mari fluvii europene.

2. O Comisie Internațională de supraveghere și control reciproc, în care să intre și statele neriverane, dar lăsând ca fiecare stat riveran să-și execute lucrările tehnice și poliția fluvială, respectându-se drepturile de suveranitate teritorială.

În esență, administrația și execuția teritorială iar supravegherea și controlul reciproc internațional.

Această a doua soluție – Comisia Internațională – este mai probabilă întrucât pacea este dictată de către statele care nu sunt riverane la Dunăre.

Cum lucrează Congresul de Pace de la Paris pentru deslegarea chestiunii Dunării?

În acest Congres, cum era de prevăzut, doctrina regimului comisiilor internaționale trebuia să primeze față de aceea a comisiilor riverane.

S-a hotărât a se transforma Comisiile Rinului, Elbei, Oderului și Nieremului din riverane în internaționale, fără însă a se stabili, după cum era de așteptat, permanent și definitiv pentru toate fluviile recunoscute ca internaționale. Pentru Dunăre, și de această dată, până acum nu s-a fixat nici directivele unui regim echitabil pentru stabilirea statutului definitiv al fluviului.

Hotărâri arbitrarii și provizorii nesprijinite pe principii de drept internațional. Clauze deosebite și jumătăți de măsură care se contrazic pe rând, la încheierea fiecărui tratat de pace cu țările învinse.

În rezumat: prin Tratatul cu Germania se hotărăște alcătuirea unei Comisii Internaționale compusă din reprezentanții statelor riverane și neriverane (afară de statele inamice), care avea să reglementeze provizoriu administrația fluviului până ce se va elabora un statut definitiv al Dunării.

S-a hotărât pe hârtie, în practică însă nu s-a ajuns la alt rezultat.

Organizația militară a aliaților, alcătuită numai provizoriu pentru necesitățile militare ale trupelor ce se găseau în bazinul Dunării, ajunge a conduce și monopoliza navigația pe întreg fluviul.

Prin Tratatul de Pace cu Austria, chestiunea Dunării ajunge exclusiv în mâna marilor puteri, dintre care niciuna nu este riverană la Dunăre (Anglia, Franța, Italia și Statele Unite). România, care trebuie să intre de drept în moștenirea Ungariei la Porțile de Fier – drept recunoscut prin art. 30 – este înlocuită printr-o măsură arbitrară de Anglia, care își apropie administrarea canalului de la Porțile de Fier.

Delegația română la Paris protestează și cere: „1. Să se restituie statelor riverane aliate vasele care le aparțin și se găsesc oprite pe Dunărea de Sus. 2. Să se repartizeze vasele fostei monarhii austro-ungare între statele aliate. 3. Să se treacă în mâinile unei comisii sârbo-române materialul și instalațiile canalului de la Porțile de Fier. 4. Să se alcătuiască Comisia internațională prevăzută la art. 347 din Tratatul de la Versailles, la început numai cu statele riverane și neriverane aliate, urmând a se completa pe măsura ratificării tratatelor cu statele cu care am fost în război.”.

Care erau tendințele Puterilor Centrale? Care sunt tendințele aliaților în chestiunea Dunării?

Prin Tratatul de Pace de la București (1918), Puterile Centrale și-au demascat planurile ce le urmăreau în chestiunea Dunării. Căutând a pune stăpânire deplină pe acest fluviu care leagă Orientul cu centrul Europei, tindeau să excludă statele neriverane. Bazinul Dunării și al Mării Negre trebuia să rămână numai pentru Mitteleuropa.

Ca să-și atingă scopul, Puterile Centrale trebuiau să aibă în mâinile lor cele două chei ale Dunării: Gurile fluviului și Canalul de la Porțile de Fier.

Cheia de sus (Porțile de Fier) era deja în mâna Ungariei, cheia de jos (Sulina) era disputată de Germania și Austria, care se sprijineau pe vechea Comisie Europeană a Dunării.

De aceea, în loc de a fixa un regim uniform de la Ulm la Sulina, se împarte Dunărea în două secțiuni: de la Brăila în sus o Comisie Riverană, recunoscându-i Ungariei drepturile de la Porțile de Fier; De la Brăila în jos, până la mare, vechea Comisie Europeană a Dunării, cu toate privilegiile și prerogativele sale, dar excluzând statele neriverane (Anglia, Franța, Italia).

În Congresul de la Paris (1919), aliații victorioși imită în parte, la rândul lor, aceeași procedură.

Îmbrățișând doctrina Regimului comisiilor internaționale, în loc de a se fixa un regim unic pe tot cursul, Dunărea este iar împărțită în două regimuri: pe Dunărea de Jos, maritimă, vechea Comisie Europeană își va relua atribuțiile dinainte de război, excluzând statele inamice și funcționând deocamdată numai cu Anglia, Franța, Italia și România.

Începând din punctul unde încetează competența Comisiei Europene a Dunării, fluviul va fi administrat de o Comisie Internațională, compusă din reprezentanți ai statelor riverane și neriverane.

E de remarcat faptul că Puterile Centrale și aliații împart Dunărea în două regimuri pentru a putea păstra vechea instituție a Comisiei Europene a Dunării, cu toate privilegiile și prerogativele sale.

După Congresul de la Paris, cheia de sus (Porțile de Fier) a intrat deocamdată în mâinile Angliei. Cheia de jos (Sulina) este încă disputată de Anglia și Franța, tot prin intermediul Comisiei Europene a Dunării.

Pentru a putea înțelege de ce se ține așa de mult la păstrarea acestei vechi Comisii Europene a Dunării, este nevoie a cunoaște istoricul acestei instituții internaționale.

Comisia Europeană a Dunării s-a alcătuit după războiul Crimeii și Tratatul de Pace de la Paris (1856), pe atunci când, după cum se spunea, Turcia nu putea și Rusia nu voia să înlesnească navigația la gurile Dunării.

Această Comisie Europeană era numai cu un caracter provizoriu și, după doi ani, trebuia să lase loc unei Comisii Riverane. Însă din cauza Austriei, care tindea la supremația și monopolul pe Dunăre, nerecunoscând drepturi egale și neriveranilor, acea Comisie Riverană nu s-a putut alcătui, apoi din cauza poftelor Rusiei pe Dunăre și în Orient, această Comisie Europeană provizorie și-a tot prelungit viața până azi, ca să se adeverească zicerea că „Nimic nu este mai permanent decât un lucru provizoriu”!

Privită prin prisma dreptului internațional, este foarte interesantă evoluția acestei instituții internaționale. Alcătuită acum vreo 60 de ani, pe când Turcia – sub regimul Capitulațiilor – era stăpâna gurilor Dunării, totuși reușea în parte să împace principiile de libertate a navigației cu respectarea drepturilor de suveranitate teritorială.

Deși lucrările tehnice la gura Dunării se făceau de către Comisia Europeană, totuși organele executive – căpitanul de port, inspectorul navigației – erau turci și sentințele se dădeau în numele Sultanului.

După războiul ruso-româno-turc din 1877 și Congresul de la Berlin (1878), România intră în stăpânirea gurilor Dunării, moștenește toate datoriile Turciei dar nu și toate drepturile ce i se cuveneau.

În tratat se strecoară o frază care are ca (sic!) consecință situația critică pe care o avem și azi la gura Dunării. Se zicea că această Comisie Europeană va funcționa într-o completă independență de autoritățile teritoriale, numindu-și ea singură organele executive.

Austria reușește prin interemediul Comisiei să-și numească (sic!) căpitan de port la Sulina și Germania inspector de navigație pe Dunărea de Jos. Doi străini care exercită atribuții executive de poliție a navigației pe teritoriul român.

Cum era și firesc, începe o serie nesfârșită de conflicte de atribuții între autoritățile teritoriale și cele internaționale. Guvernul român mai

totdeauna cedează, făcând excese în dorința de conciliere, iar Comisia Europeană, geloasă pe prerogativele și privilegiile sale, își mărește mereu pretențiile și sfera atribuțiilor pe Dunăre.

În loc ca drepturile acestei instituții să scadă, după cum era natural, pe măsură ce la Dunăre în locul Turciei se stabilea viața unui stat organizat, această Comisie își aroga drepturi din ce în ce mai mari în detrimentul suveranității noastre teritoriale.

Comisia Europeană a evoluat, ajungând azi la alcătuirea unui sindicat european, care administrează gura acestui fluviu în virtutea unei investiții temporale cu o adevărată suveranitate, privilegiu fără alt precedent în dreptul internațional. Ea are atributele unui guvernământ autonom un mic stat, cu cele trei puteri: face legi, judecă și execută pe teritoriul nostru.

Această unică și veche instituție pentru necesitățile vremurilor care i-au dat naștere și-a îndeplinit demult menirea în istoria politică și diplomatică a Orientului și-a trăit traiul. Și dacă și-a mai prelungit zilele e numai în chip artificial, printr-o pretinsă rațiune politică. Pentru menținerea ei, România a trebuit să abdice de la o parte din suveranitatea ei. Ea de mult nu mai corespunde niciunei necesități administrative și tehnice ca în trecut, ci numai unui scop politic pe baza unor raporturi care azi sunt schimbate cu desăvârșire. Atribuțiile ei tehnice, administrative și executive trebuie să treacă de drept în seama statului pe teritoriul căruia se găsesc gurile fluviului, nu ca o favoare ci ca un atribut al suveranității, recunoscut de dreptul ginților.

Dunărea, deși este o cale internațională de comunicație, face parte, după dreptul internațional modern, din domeniul public al țărilor pe care le udă. Căci un curs de apă nu-și pierde caracterul territorial și național prin faptul că este considerat ca o cale internațională de navigație. Trebuie a se avea în vedere servitutea nu depozedarea.

Chiar după dreptul natural, dacă fluviile nu sunt susceptibile de proprietate, ele sunt totuși supuse dreptului de suveranitate în profitul țărilor ale căror teritorii le sunt udate.

Comisia Europeană a Dunării nu corespunde principiilor de drept internațional modern, a fost alcătuită cu un caracter provizoriu și nu definitiv, în ea nu au acces toate statele și nici chiar unele state riverane.

Comparând Comisia Europeană a Dunării cu alte alcătuiri similare, precum cea de la Canalul de Suez sau Comisia de pe Congo, constatăm cu durere că România are mai puține drepturi de suveranitate decât statul egiptean și decât avea Turcia acum 60 de ani pe Dunăre, drepturi egale însă cu triburile indigene de pe malurile fluviului Congo.

Care e regimul fluvial ce trebuie fixat ca soluție în chestiunea Dunării? – se întreabă, în finalul pledoariei sale, Jean Bart.

Cele două doctrine: 1. Regimul Comisiei Riverane și 2. Regimul Comisiei Internaționale, le găsim în esență chiar la Congresele din Viena (1815) și Paris (1856).

La Viena (1815) se hotărăște că Rinul va fi considerat comun statelor riverane ce trebuie să se înțeleagă între ele.

Se face Comisia riverană a Rinului dar riveranii s-au gândit numai la ei și nu au recunoscut aceleași drepturi și neriveranilor.

De aceea, la Paris (1856), marile puteri completează opera începută, fac un pas înainte și stabilesc că și statele neriverane au aceleași drepturi, deci egalitate pentru toate pavilioanele și control reciproc. Atunci se înființează Comisia Europeană a Dunării cu caracter provizoriu.”.

Analizând cu aceeași rigoare și clarviziune „Care a fost politica Germaniei în chestiunea Dunării?”, Jean Bart conchide: „Războiul (Primul Război Mondial - n.n.) a pus în evidență marea valoare a Dunării. Pe când toate legăturile pe apă între Puterile Centrale și Orient erau întrerupte, rămânea numai Dunărea la îndemână ca drum de apă din Germania până în Turcia și Rusia de Sud.

Prin Pacea de la București (1918), Puterile Centrale ajung aproape de realizarea planurilor visate asupra Orientului Europei.

Țările din bazinul Mării Negre și al Dunării: România, Anatolia, Caucazul, Sudul Rusiei, bogate în materii prime, trebuiau să fie furnizoarele coloniale ale Mitteleuropei, având ca axă comercială Dunărea, această șiră a spinării a Peninsulei Balcanice.

Principiul libertății de navigație și al egalității pavilioanelor era înlocuit cu un alt principiu: Marea Neagră și Dunărea rămâneau un domeniu închis numai pentru riverani. Viața comercială a micilor state riverane urma să fie înăbușită și Dunărea, marea arteră de comunicație, trebuia să servească de mijloc de penetrație exclusivă în Orient.

Dar victoria aliaților face ca pacea să nu fie un compromis ci o înșelăciune a Germaniei; Austro-Ungaria și Rusia ies descompuse din război. Anglia și Franța iau locul Puterilor Centrale în Orient și trebuie să dejoace planurile demascate prin Tratatul de Pace de la București (1918).

Marile Puteri aliate instalându-se la Strâmtori, trebuie să stabilească primul post înaintat, santinelă la poarta prin care Puterile Centrale pot să treacă în Orient. Și gura Dunării rămâne încă poarta Europei Centrale spre Orient.

Cine va fi portarul? Cine va ține cheile? Aceasta este marea chestiune care ne interesează pe noi”.

Tot Jean Bart este cel care avansează un posibil și îndrituit răspuns: „Dacă s-ar pune întrebarea de merităm sau nu acest drept și să ne dea mandatul ei pentru a ține cheia Dunării, trebuie să răspundem că am dovedit în cursul vremii că noi am respectat mai mult decât oricare principiul libertății depline a navigației, egalitatea tuturor pavilioanelor, deși riverani ne-am opus tendinței Austriei care voia să excludă pavilioanele neriverane de pe Dunăre.

Dacă s-ar pune întrebarea de suntem în stare să administrăm în locul C.E.D., putem răspunde cu lucrările făcute de specialiștii români, fără amestecul străinilor. Inginerii noștri au lucrat porturile și (au) întreținut canalul de navigație de la Galați la Porțile de Fier. Marinarii noștri au creat navigația românească pe Dunăre și pe mare.

În concluzie, care-i noul regim al Dunării ce-l așteptăm de la Congresul de Pace ca soluția definitivă a chestiunii Dunării? Unificarea tuturor regulamentelor de navigație într-un singur regulament comun și obligatoriu tuturor riveranilor de la Ulm până la Sulina. Măsuri comune și uniforme executate de fiecare stat în apele și pe teritoriile ce-i aparțin. Primim însă supravegherea și controlul internațional.

În esență: administrația și execuția teritorială. Supravegherea și controlul internațional și atunci actuala C.E.D. nu mai are ce căuta nici la Sulina nici la Galați. Se poate muta la Haga, Paris sau Constantinopol.

Menirea unei asemenea Comisii Internaționale trebuie să fie cu mult mai mare: să supravegheze, să controleze, să judece diferendele și chestiunile de litigiu dintre state ca un înalt tribunal de arbitraj, să funcționeze ca un birou permanent de control pentru toate fluviile internaționale.

Precum s-au găsit mijloace de a se stabili o înțelegere internațională pentru chestiuni mai complicate ca poșta, telegraf, căi ferate, se vor găsi mijloace și pentru această ramură de activitate omenească a navigației fluviale.

La acest Congres trebuie să se reia firul principiilor binefăcătoare de la Congresele de la Viena și Paris, care tindeau încă de atunci la o supraveghere mutuală și un control reciproc european pe toate fluviile internaționale, principii proclamate dar nerealizate decât în parte.

Dacă, din nenorocire, și de această dată chestiunile politice vor prima față de principiile de drept internațional și actuala C.E.D. nu s-ar desființa, atunci trebuie să stăruim din răspuțeri de a reintra măcar în drepturile pe care Turcia, acum 60 de ani, sub regimul Capitulațiilor, le avea pe Dunăre față de C.E.D., adică drepturile de a ne numi organele executive de poliția navigației în apele noastre teritoriale la gurile Dunării.

Numai astfel vom putea avea în mâinile noastre și cuțitul și pâinea.

Prefacerile și așezările ce se înfăptuiesc azi la Dunăre nu se știe câtă vreme vor dăinui. Prietenii de azi pot fi dușmanii de mâine. Trebuie să ne asigurăm deplina libertate și cheile de la poarta casei noastre nu trebuie să rămână cu nici un preț în buzunarul unui străin, oricât ne-ar fi de prieten.”¹⁵.

Pe valurile Oceanului social

După încheierea misiunilor diplomatice, la 1 februarie 1921 Jean Bart, care refuzase revenirea la post, la Galați, a fost numit director general al Asistenței Sociale în Ministerul Muncii și Ocrotirilor Sociale. Odată cu această nouă demnitate, scriitorul s-a stabilit în București, inițial în strada Zefirului nr. 30, în casele de zestre ale primei soții, Mărioara Dumitrescu, decedată în 1913.

La 15 decembrie 1924 a fost transferat la cerere, din motive de sănătate, ca inspector general, cu gradul de director general clasa I, la Direcția Generală a Asistenței Sociale.

La 1 iunie 1930 a fost numit inspector general clasa I în Administrația Centrală a Ministerului, la 23 septembrie 1930 inspector general clasa I la Direcția Ocrotirilor, iar la 30 ianuarie 1931 inspector general clasa I la Direcția Educației Poporului din Ministerul Muncii, Sănătății și Ocrotirilor Sociale, de unde a demisionat în noiembrie 1931.

În ultima parte a vieții s-a stabilit în București, str. Doamna Oltea nr. 138, unde a decedat într-o zi de vineri, 12 mai 1933.

A fost înmormântat la Cimitirul „Bellu” militar, având ca monument funerar un bloc de piatră pe care sculptorul Frederic Storck a sculptat silueta bricului „Mircea”.

La împlinirea a 3 ani de la moartea sa, Horia Roman scria în „Revista Dobrogeană”: „Ofițerul superior de marină era în realitate un visător. O minte luminată și un scriitor cu superioare resurse. Rămân valabile și astăzi și mâine, prin suflul lor adânc, omenesc și prin frumusețea stilului, paginile încântătoare ale „Prințesa Bibița”, ale „Jurnalului de bord”, ale „Însemnărilor și amintirilor”, și mai cu seamă acea grandioasă, răscolitoare și tristă frescă „Europolis”, romanțarea Sulinei, regiunea «unde bătrânul Danubiu își pierde și apa și numele în mare».”¹⁶.

¹⁵ Manuscris aflat în patrimoniul Muzeului Național al Literaturii Române.

¹⁶ Horia Roman, „Trei ani de la moartea lui Jean Bart”, în „Revista Dobrogeană”, Anul I, nr. 2, mai-iunie 1936, p. 3.

**THE DANUBE IN THE VIEW OF JEAN BART. CONTRIBUTORS
OF CAPTAIN (N) EUGENIU P. BOTEZ TO PROMOTE THE
NATIONAL INTEREST AT THE PARIS CONFERENCE
(1919-1920)**

Captain (N) Eugeniu P. Botez, alias Jean Bart (November 28, 1874, Burdujeni, Suceava - May 12, 1933, Bucharest), Marine officer, diplomat and writer, had an exceptional career as a Naval School (1902-1904), chief of the Calarasi port (1904-1906), captain of the port of Constantza (1913-1915) and maritime commissioner of the Sulina port (1909-1913, 1915-1918).

Between January and June 1919, he was part of the Romanian delegation sent to the Paris Peace Conference as an expert on Danube issues.

Between July 1, 1919 and March 1, 1920, he was a sub-inspector of the Lower Danube within the General Inspectorate of Navigation and Ports.

On March 1, 1920, he was seconded to our delegate in the International Commission of the Danube, and in August - November 1920, he was attached to our delegate in the Danube European Commission. In this capacity, he attended the meetings in Budapest and Paris. In all these dignities he has decisively contributed to the foundation and defense of Romania's legitimate interests on the Danube and to the establishment of the river navigation regime in the interwar period.