

P R E C I S

As a master of words Ion Creangă entered the world cultural treasure for ever.

Although he was a perfect representative of the Romanian folk sensitivity, Creangă attracted readers from all over the world by his joy, the humour resulting out of contrasts and the optimism of his work.

Compared to Rabelais due to his jovial erudition, to La Fontaine due to his vilent, he remains an original writer who full of sensitivity understands and structures progressively the impersonal voice of the Romanian people. Creangă's art is very much linked to that of Caragiale. The only difference the environment of the heroes of their works is nat of very much importance.

As contemporaries of a tumultous epoch we can do nothing but admire the art of a writer who gives a serene image of human nature.

Activitatea diplomatică a lui Duiliu Zamfirescu reflectată în fondul Comisia Europeană a Dunării

CEZAR BEJAN
ALEXANDRU DUȚĂ

Duiliu Zamfirescu a fost, alături de Ion Ghica, scriitorul român care a avut, concomitent cu activitatea literară, o îndelungată carieră diplomatică.¹ Personalitate multilaterală — prozator, dramaturg, poet, critic literar, ziarist, diplomat, jurist, și în ultimii ani de viață, om politic, Duiliu Zamfirescu, s-a bucurat de atenția posterității exclusiv din punct de vedere literar,² mai ales ca prozator.

În cele ce urmează vom căuta să argumentăm, pe baza unor documente inedite aflate în păstrarea Filialei Arhivelor Statului Galați, activitatea desfășurată de Duiliu Zamfirescu în anii 1909—1918 în calitate de delegat al României la Comisia Europeană a Dunării, evidențiind o etapă importantă din cariera diplomatică a lui Duiliu Zamfirescu, activitatea sa în acest domeniu situându-l în rindul diplomaților valoroși din istoria României moderne.

În contextul istoric general, determinat de înfruntarea tot mai aspră dintre cele două alianțe politico-militare opuse — Antanta și Tripla Alianță — a încordării crescînde pe plan regional, care face din Peninsula Balcanică „butoiul cu pulbere al Europei” și apoi al primei conflagrații mondiale, al cărui principal teatru de operațiuni l-a constituit continentul european, activitatea Comisiei Europene a Dunării și, în general, „problema Dunării”, ocupă din nou un loc de frunte în ierarhia politicii europene a marilor puteri și, cu atât mai mult, a României.

Instituție internațională creată și imputernicită de Tratatul de la Paris din 1856 cu atribuții și durată limitate, Comisia Europeană a Dunării își cvasipermanentează existența (are în perioada de care ne ocupăm 50 de ani de existență) și își vede, printr-un șir succesiv de tratate internaționale, sporite, puterea și competențele. În cadrul ei sînt reprezentate cele șapte mari puteri ale Europei anului 1856 (Marea Britanie, Franța, Rusia, Germania, Austria, Imperiul otoman și Regatul Sardiniei), grupate acum în cele două blocuri militaropolitice adverse la care se adaugă din 1878, România, în calitate de putere teritorială.

¹ Duiliu Zamfirescu a intrat în diplomație la 4 iulie 1885, cînd a fost numit atașat de legăție clasa I; între 1888 și 1892 activează la legația de la Roma, apoi la Atena (1892—1894), din nou la Roma, (1894—1906); între 1906—1909 deține postul de secretar general al Ministerului Afacerilor Străine, iar între anii 1909—1918 de delegat al României la Comisia Europeană a Dunării. Cariera sa diplomatică culminează în postul de ministru de Externe în guvernul Averescu (13 martie — 13 iunie 1920). Vezi C. G. Nicolaescu, *Duiliu Zamfirescu*, Edit. Eminescu, București, 1980, p. 391—403.

² A se vedea în acest sens bibliografia despre Duiliu Zamfirescu publicată în C. G. Nicolaescu, *op. cit.*, p. 407—454.

Situația României între cele două mari alianțe opuse în acești ani este bine cunoscută³. Trebuie totuși să subliniem că în condițiile în care cele două grupări aveau ca „virfuri de lance” marile puteri componente riverane Dunării, respectiv Rusia, din partea Antantei și Austro-Ungaria și Germania din partea Triplei Alianțe — se străduiesc mai mult ca oricând să-și impună hegemonia politică și dominația militară la gurile Dunării, România acordă cea mai mare importanță acestei zone, vitală pentru apărarea națională și comerțul extern al țării.

Duiliu Zamfirescu a fost numit delegat al României la Comisia Europeană a Dunării prin decretul regal, emis la Peleș la 8 iunie 1909.⁴ La 28 octombrie 1909, el își preia în mod oficial atribuțiile, fiind prezentat celorlalți delegați de președintele sesiunii, delegatul otoman Ihsan Bey, care se referă la „lunga și strălucita sa activitate” în cadrul Ministerului Afacerilor Străine și la „cunoașterea aprofundată a nevoilor comerțului și navigației”⁵.

La 1 noiembrie 1911 este înaintat la gradul de ministru plenipotențiar de gradul I⁶; în iulie-august 1913, în urma unui conflict cu Titu Maiorescu, pe atunci prim-ministru și ministru al Afacerilor Străine, este temporar demis din funcție.⁷ În condițiile înaintării trupelor germane spre Galați, la 22 decembrie 1916, D. Zamfirescu, împreună cu delegatul Rusiei, Kartamışev, se refugiază la Odessa cu iahtul C.E.D. „Carolus Primus”, unde reprezintă Comisia până la 31 ianuarie 1918, când, în urma evenimentelor revoluționare, pleacă pe bordul aceleiași nave la Galați. Ultimul document semnat de Duiliu Zamfirescu, în calitate de delegat al României la C.E.D. datează din 29 martie/11 aprilie 1918.⁸

*

Activitatea desfășurată de Duiliu Zamfirescu în cadrul Comisiei Europene a Dunării a cunoscut două perioade: antebelică (octombrie 1909 — august 1914) și cea a primului război mondial (august 1914 — martie 1918), ambele cu probleme specifice, dar trăsătura comună a reprezentat-o chestiunea relațiilor dintre România și C.E.D. care reflectă politica românească față de Comisie și problema Dunării în general. Informațiile documentare oferite de fondul arhivistic Comisia Europeană a Dunării oglindesc concepția și acțiunea diplomatică ale lui Duiliu Zamfirescu.

El a promovat o linie politică consecventă dovedită de documente importante, în care își expune cu claritate concepția.

Încă de la începutul activității sale, în calitate de delegat al României la C.E.D., Duiliu Zamfirescu a avut de rezolvat o serie de probleme sensibile, legate de neconcordanța dintre regulamentele Comisiei, care își exercita atribuțiile de reglementare și supraveghere a navigației în portul Sulina și pe cursul Dunării maritime până la Galați, și legile și regulamentele românești. Cele mai numeroase cazuri de litigii și conflicte de competență au loc la Sulina, unde Căpitanii portului, organ al Comisiei, avea atribuția exclusivă de a constata orice abateri în materie de navigație, iar măsurile efective pentru respectarea regulilor erau încredințate autorității românești, respectiv Comisariatului maritim Sulina. Însă autoritățile românești nu puteau lua nici o măsură, de orice fel (vamală, judiciară etc.) pe apă, fără acordul prealabil al Căpitaniei portului.

³ În acest sens menționăm pe Ema Nastovici, *România și Puterile Centrale în anii 1914—1916*, Edit. Politică, București, 1979; Constantin Nuțu, *România în anii neutralității 1914—1916*, Edit. Științifică, București, 1972; Gh. Cazan și Șerban Rădulescu-Zoner, *România și Tripla Alianță*, Edit. Științifică și Enciclopedică, București, 1979.

⁴ Arh. St. Galați, fond Comisia Europeană a Dunării, Secretariatul General (dosare personale), dosar 72/1909, f. 1.

⁵ Ibidem, Protocoale, volum 45/1908—1918, f. 162.

⁶ Ibidem, Delegatul României, dosar 50/1911—1912, f. 55.

⁷ Asupra motivului formal al demiterii temporare a lui Duiliu Zamfirescu, respectiv conflictul petrecut în teren și proiectatul duel cu colonelul Stratulescu, vezi amănunte la Mihai Gafița, *Duiliu Zamfirescu*, Edit. pentru Literatură, București, 1969, p. 665—669.

⁸ Arh. St. Galați, fond Comisia Europeană a Dunării, Delegatul României, dosar 58/1918, f. 138.

În aceste condiții, conștient fiind de „lipsa de concordanță a Regulamentelor C.E.D. cu nevoile reale ale navigațiunei și mai cu seamă cu legile și regulamentele țării noastre”⁹, Duiliu Zamfirescu se pronunță consecvent pentru rezolvarea conflictelor de competență și stabilirea unui climat de cooperare și concesi reciprocă la Sulina. Astfel, la 5/18 ianuarie 1910, delegatul fōmân raportează că a propus Comitetului Executiv al Comisiei, în urma incidentului provocat de avaria vasului „Gisella Groedel”, înființarea unei Comisii mixte, formată din funcționari competenți ai statului român și ai C.E.D., pentru „a stabili, de comun acord, o linie de purtare, care să fie scoasă din esența imperativă a realității”.¹⁰

La 1/14 aprilie 1911, Duiliu Zamfirescu revine asupra acestei probleme, în legătură cu plingerea depusă de căpitanul vaporului englez „Northfield” împotriva Comisariatului maritim Sulina. După ce subliniază că „numai buna înțelegere dintre autoritățile locale poate asigura pacea zilnică — iar, în fapt, căpitanul Comisiei, dl. Wilfan și comisarul maritim, dl. căpitan Botoz (scriitorul Jean Bart), merg de acord, pe cât se poate”, Zamfirescu arată că instigatori-la conflicte erau comisionarii și agenții de navigație, caracterizați drept „o pătură de oameni, în general de cea mai perfectă rea credință” și drept „aventurieri care nu trăiesc din câștigul licit al mijlocitorilor de mărfuri, ci mai cu seamă din nenorocirile navigatorilor”, cerind sprijinul guvernului pentru „a curăți gurile Dunării” de aceștia.¹¹

Revenind asupra problemei, la 20 august 1914, în legătură cu procedura de aplicare a sechostrului comercial al navelor la Sulina, Duiliu Zamfirescu afirmă din nou că „... nu se poate trăi la Sulina decit cu bunăvoință ... aducînd un spirit conciliativ în toate relațiunile cu Căpitănia portului”.¹²

În împrejurările complicate de la Sulina, considera Duiliu Zamfirescu, comisarul maritim are de jucat „... un rol complicat ... un rol moderator, de diplomat practic, care să scrie puțin, să alerge mult”.¹³

În același sens, pentru concesi reciprocă între funcționarii locali ai statului român și cei ai Comisiei, se pronunță Duiliu Zamfirescu și în adresa din 23 septembrie 1914 către directorul Serviciului Sanitar de la Gurile Dunării.¹⁴

În aceeași arie tematică se înscrie și incidentul petrecut la Sulina la 4/17 iulie 1913 și urmările acestuia.

La această dată, căpitan — comandorul Negru, comandantul crucișătorului „Elisabeta”, numit ad-hoc și comandant al apărării Sulinei, în condițiile celui de-al doilea război balcanic și refugierii la Sevastopol a flotei militare bulgare, ia o serie de măsuri cu caracter militar (printre care cele mai grave, din punct de vedere al navigației, erau stingerea farului și ridicarea geamandurilor care jalonau șenalul navigabil), pe care le notifică direct Căpităniei portului Sulina. Aceasta refuză primirea notei și raportează Comisiei. La 14/27 iulie, Duiliu Zamfirescu avertizează guvernul că modul de luare a măsurilor și notificarea lor directă Căpităniei portului Sulina constituie violări ale prevederilor art. 19 al Tratatului de la Paris și art. 53 al Tratatului de la Berlin. În mod normal, măsurile trebuiau aduse la cunoștința Comisiei prin intermediul delegatului român, urmînd ca C.E.D. să le aprobo pe acelea care priveau navigația. Duiliu Zamfirescu arată că „este mai cu seamă în interesul nostru a nu viola aceste articole. Evenimentele ne pot obliga să le invocăm noi cînd o putere vecină, cu flotă puternică (este vorba de Rusia n.n.) ar încerca să le violeze ea. A stabili un precedent, care să poată fi întors împotriva noastră, este o eroare”.¹⁵

⁹ Ibidem, dosar 48/1910, f. 3.

¹⁰ Ibidem.

¹¹ Ibidem, dosar 49/1910—1911, f. 36.

¹² Ibidem, dosar 54/1914, f. 142.

¹³ Ibidem, dosar 53/1913, f. 04.

¹⁴ Ibidem, dosar 54/1914, f. 13.

¹⁵ Ibidem dosar 53/1913, f. 30.

La 19 iulie/1 august C.E.D. adresează o notă în aceeași problemă Ministerului Afacerilor Străine care ordonă, prin rezoluția pusă pe nota C.E.D., să se menționeze în răspuns „droptul căpitanului-comandor Negru de a fi luat măsurile militare ce a luat” și că „în ceea ce privește procedura urmată cu adresa de incunoștințare către căpitanul de port, reprezentantul nostru în C.E.D. va releva chestia la prima ședință a Comitetului Executiv”.¹⁶

Duiliu Zamfirescu s-a opus înaintării către C.E.D. a unei note formulate în sensul rezoluției ministrului Afacerilor Străine, avind în vedere „folosul pentru țara noastră de a nu risca o discuțiune de principii care nu are nici un folos practic”.¹⁷ Totuși, nota a fost trimisă C. Comisiei la 26 iulie/8 august.

„Incidentul căpitan-comandor Negru” care a provocat o diferență de opinii între Duiliu Zamfirescu și Titu Maiorescu se suprapune din punct de vedere cronologic, „incidentului Stratulescu”, care din punct de vedere formal, a reprezentat motivul demiterii temporare a lui Duiliu Zamfirescu.¹⁸ Sintem de părere, avind în vedere circumstanțele, că adevăratul motiv al demiterii abuzive de către Maiorescu a lui Duiliu Zamfirescu a fost de natură politică, și nu disciplinară.

Do altfel, și după reintegrarea în post, Duiliu Zamfirescu și-a menținut opiniile. În raportul înaintat la 12/24 octombrie 1913 lui Burghel, secretarul general al Ministerului Afacerilor Străine, Zamfirescu arată că aducerea în fața Comitetului Executiv al C.E.D. a părții a doua a rezoluției lui Maiorescu va avea ca rezultat faptul că acesta va cere înscrierea pe ordinea de zi a sesiunii plene a Comisiei a problemei de principiu — respectiv a primei părți a rezoluției — iar România va suferi o înfrângere sigură, celalalte state membre nctolerind o asemenea încălcare a prerogativelor C.E.D., stipulate în tratatele internaționale. „Este mai presus de puterea mea de pasivitate — scria D. Zamfirescu — de a asculta și a da curs la un ordin relativ la o chestie de formă care știu bine că va compromite fondul... Datoria mea este de a împiedica un nesucces, de aceea voi aștepta întoarcerea domnului prim-ministru (la acea dată Titu Maiorescu nu se afla în București — n.n.). Dacă și după expunerea ce voi avea onoare a-i prezenta, Excelența Sa va reinnoi ordinul de mai sus, mă voi grăbi a-l executa”.¹⁹ Duiliu Zamfirescu a avut câștig de cauză, problema nemaifiind niciodată discutată.

În întreaga perioadă cit a reprezentat România în C.E.D., Duiliu Zamfirescu a apărât cu fermitate interesele și suveranitatea națională ale statului român în fața unor ingerințe abuzive ale Comisiei. Un exemplu în acest sens îl constituie incidentul artificial creat de Wilfan, căpitanul portului Sulina, în problema confiscării de către organele Administrației Pescărilor Statului a lotcilor unor pescari ruși, pentru braconaj în apele românești, confiscare efectuată la 20 mai 1914 la Sulina, fără asistența căpitanului portului. În nota din 6/19 iunie 1914 adresată Comisiei, după ce precizează că „pescuitul în apele Dunării constituie patrimoniul riveranilor, cărora le este în mod exclusiv rezervată salvagardarea lui” și își reafirmă „respectul, pînă la minuțiozitate pe care îl profesez față de regulamentele și instrucțiunile C.E.D.”, Duiliu Zamfirescu subliniază că „este de asemenea de datoria mea de a respecta și a face să se respecte de către alții legile și regulamentele țării mele, cit timp ele nu sînt în contradicție cu cele ale C.E.D.”²⁰

Așadar, prioritatea revine, în concepția lui D. Zamfirescu, în caz de contradicție între legislația românească și cea a Comisiei celei din urmă (izvorită din aplicarea tratatelor internaționale și, de altfel, la elaborarea căreia participa și România). Atitudinea lui Duiliu Zamfirescu față de Comisie sintetizată în citatul de mai sus, nu se datora nici poziției sale

¹⁶ Ibidem, dosar 56/1915, f. 119.

¹⁷ Ibidem.

¹⁸ Vezi Mihai Gafița, *op. cit.*, p. 665—669.

¹⁹ Arh. St. Galați, fond Comisia Europeană a Dunării, Delegatul României, dosar 56/1915, f. 119.

²⁰ Ibidem, dosar 54/1914, f. 23.

oficiale de delegat, nici complezenței de natură diplomatică, nici neglijării intereselor naționale, ci unei concepții politice consecvente și, în condițiile date, realiste, exprimată în mai multe ocazii.

Astfel, la 16/29 septembrie 1911, referindu-se la frecvențele călătorii efectuate pe Dunăre de crucișătorul rus „Doneț” (care implicau o violare a tratatelor de la Paris și Berlin), Duiliu Zamfirescu cere aprobarea Ministerului Afacerilor Străine pentru a ridica problema, în cadrul discutării proiectului de regulament de navigație și poliție fluvială al Comisiei, arătând că și alți delegați sint „indignați” de prezența pe Dunăre a crucișătorului rus. Zamfirescu subliniază că aceasta constituie o încercare a Rusiei de a pune implicit în discuție situația recunoscută tacit de către statele membre ale Comisiei. Acestea renunțaseră la staționarea navelor lor militare la gurile Dunării, care aveau destinația de a acorda o eventuală asistență necesară Comisiei, pentru executarea sentințelor sale față de navele comerciale recalitrante; statele membre au lăsat această sarcină în seama României. Pronunțându-se pentru apărarea acestui drept dobândit, și făcînd un scurt istoric al încercărilor ruse de a-și asigura o cale de acces proprie pe Dunăre, prin navigabilizarea brațului Chilia pe care „din fericire natura s-a însărcinat să le zădărnicească” delegatul român își exprimă regretul că „profitînd de un moment de nesiguranță în politica generală . . . ei (rușii n.n.) au obținut de la Europa tratatul de la Londra din 10 martie 1883”²¹ care a slăbit autoritatea C.E.D. în favoarea unei mari puteri riverane, respectiv a Rusiei.

Un alt document este raportul adresat la 23 ianuarie 1915 ministrului Afacerilor Străine, Emil Porumbaru, în legătură cu inițiativa delegatului german, Marheinecke, de a propune guvernului său „o schimbare radicală în constituirea C.E.D. . . . înlocuindu-se Comisiunea Europeană printr-o Comisiune Riverană, compusă din delegații Bavariei, Wurtembergului, Austro-Ungariei, Serbiei, Bulgariei și României cu probabila excludere a Rusiei . . .”²² Sesizînd guvernul asupra intențiilor delegatului german, Duiliu Zamfirescu afirmă că „dat fiind că Dunărea trebuie să aibă un regim internațional, este cu mult mai folositor pentru noi să păstrăm o comisiune internațională, în care sint reprezentate Marile Puteri, decît să intrăm într-o Comisiune de riverani în care Germania și Austro-Ungaria să dicteze”²³.

Scotînd în evidență importanța deosebită a Dunării pentru efectuarea comerțului extern românesc în special și pentru cel european în general, Duiliu Zamfirescu conchidea că „tocmai aici, în faptul că Dunărea este navigabilă pentru navele de mare tonajiu numai pînă la Brăila, adică în apele noastre exclusiv naționale, stă tărîa drepturilor noastre în comerțul european și rațiunea de a fi a unei comisiuni internaționale neriverane”²⁴.

Duiliu Zamfirescu își continuă argumentarea legînd problema Dunării de cea a Strîmtorilor, arătînd că „numai pe atît cit Europa va fi interesată în întregime în comerțul Dunării, ea va fi interesată și de libertatea Strîmtorilor”²⁵.

El a demonstrat importanța deosebită a gurilor Dunării pentru dezvoltarea economică și apărarea națională, sesizînd pericolul reprezentat de preponderența uneia din marile puteri riverane Dunării — respectiv Austro-Ungaria, Germania sau Rusia — în această zonă de importanță vitală pentru România. Combaterea unui asemenea pericol pe cale politică o vedea prin realizarea și menținerea unui echilibru al intereselor marilor puteri europene în zonă, a cărui expresie instituționalizată era C.E.D. În concepția lui Duiliu Zamfirescu, C.E.D.

²¹ Ibidem, dosar 50/1911—1912, f. 28.

²² Ibidem, dosar 56/1915, f. 37.

²³ Ibidem, f. 37—38.

²⁴ Ibidem, f. 38.

²⁵ Ibidem. În legătură cu aceasta vezi și comunicarea ținută de Duiliu Zamfirescu la Academie în martie 1915 și intitulată *Bosforul și Dardanelele față cu interesele românești unde dezvoltă pe larg această idee* (Analele Academiei Române, tom. 37, Memorii Literare, București, 1915).

trebuia să constituie, în mod indirect, un mijloc de asigurare și o garanție a drepturilor României la gurile Dunării.

Desigur această concepție era inspirată din teoria și practica politică a „echilibrului european”, specifică secolului al XIX-lea, și ale cărei baze fuseseră înlăturate prin formarea celor două mari alianțe politico-militare adverse. Nu este însă mai puțin adevărat că, în cazul particular al problemei gurilor Dunării, în mare măsură și datorită existenței C.E.D., „echilibrul european”, deși fisurat, a prezentat interes pentru România până la primul război mondial. Numai după modificarea radicală pe care a adus-o războiul hărții politice a Europei — în primul rând prin dispariția imperiilor habsburgice, german și țarist — s-a permis o abordare, principială nouă a problemei, prin care, din punct de vedere al intereselor naționale ale României C.E.D. nu mai prezenta nici o utilitate.

Pe baza acestor informații documentare considerăm că Duiliu Zamfirescu a promovat o atitudine realistă, în circumstanțele istorice date, față de C.E.D., urmărind consecvent apărarea intereselor naționale.

În perioada până la izbucnirea primului război mondial, Duiliu Zamfirescu și-a adus contribuția și în rezolvarea unor probleme legate de activitatea tehnică a Comisiei.

O atenție deosebită a fost acordată de delegatul român în anii 1911—1913 efectuării lucrărilor de ameliorare a condițiilor de navigație la cotelul Dunării de la Tulcea unde, datorită configurației malului, aveau loc frecvente accidente de navigație.

Problema a fost pusă în discuție în ședința plenară de la 7—8 mai 1911 de către delegatul britanic, Hamilton Browne, căruia i s-a alăturat Duiliu Zamfirescu.²⁶ În ședința următoare, delegații britanic și român au propus alocarea în acest scop a unui fond care să nu depășească 400.000 franci.²⁷ Discuția s-a reluat în sesiunea de toamnă a anului 1911, când inginerul rezident al Comisiei, Eugen Magnussen aprecia drept „contestabilă” lucrarea din punct de vedere al utilității pentru navigație și estima costul acesteia la peste 1.000.000 franci. Intervinând, Duiliu Zamfirescu declară că „nu poate admite să se pună în discuție însuși principiul lucrărilor de ameliorare a navigației la Tulcea”, dar acceptă propunerea delegatului francez de efectuare a unei anchete în această problemă în rîndul navigatorilor și inginerilor specialiști.²⁸

La 18 noiembrie 1911, Duiliu Zamfirescu redeschide discuția, declarând că problema datează chiar de la crearea Comisiei, că s-a constatat un dezacord complet între opiniile experților asupra costului și soluțiilor tehnice și că numărul de 65 de cazuri de eșuări și coliziuni produse aici între 1878—1899 — deci trei pe an — „este enorm”. În consecință, propune adăugarea, la suma deja votată de 400.000 franci, a excedentului bugetului pe 1912 și numirea unei comisii tehnice internaționale pentru întocmirea proiectului. Rezervele formulate de delegații Germaniei, Austro-Ungariei, Italiei și Imperiului otoman determină adoptarea unei rezoluții de compromis, propusă de Franța, care, în linii mari, reia ideile lui Duiliu Zamfirescu (cu excepția comisiei tehnice internaționale) și fixează ca termen limită pentru adoptarea proiectului definitiv data de 15 mai 1915, în caz contrar urmînd ca alocarea fondurilor să fie repusă în discuție. Motivîndu-și votul, Duiliu Zamfirescu declara că rezoluția franceză „pe de o parte consacră principiul însuși al ameliorării navigației în acest loc și, pe de altă parte, prevede măsurile necesare executării lucrărilor; ea îi dă deci în întregime satisfacție”.²⁹

În sesiunea de primăvară din anul 1912, în urma consultării navigatorilor, se hotărăște introducerea experimentală a pilotajului special al navelor la cotelul Tulcea. Duiliu Zamfi-

²⁶ Arh. St. Galați, fond Comisia Europeană a Dunării, Protocoale, volum 46/1911—1912, f. 58—59.

²⁷ Ibidem, f. 63.

²⁸ Ibidem, f. 88.

²⁹ Ibidem f. 157.

rescu cere să se mențină și să se afirme principiul fondurilor special afectate acestor lucrări ; rezoluția sa este adoptată în unanimitate.³⁰

După un an de experimentare, pilotajul special dovedindu-se neesențial, este suspendat ; cu acest prilej delegatul italian, contele Visart, cere scoaterea lucrării din buget, pe motivul crizei financiare a Comisiei. Numai intervenția hotărâtă a lui Duiliu Zamfirescu a împiedicat adoptarea propunerii italiene.³¹

Situația creată de primul război mondial a dus la eșuarea străduințelor depuse de Duiliu Zamfirescu pentru executarea acestei lucrări, într-o zonă unde navigația a continuat să întîmpine dificultăți și în perioada interbelică. Datorită situației financiare precare a Comisiei, la 19 mai 1915, se hotărăște cu unanimitate de voturi lichidarea fondului constituit pentru ameliorarea condițiilor de navigație la cotul Tulcea.³²

În perioada 1911—1912, Duiliu Zamfirescu se confruntă, în cadrul sesiunilor Comisiei, cu delegatul italian în problema asigurării unui sistem eficient de telecomunicații pentru Comisie între Galați, Tulcea și Sulina. Contele Visart susține cu insistență oferta Campaniei Marconi de instalare a unei legături radio, în timp ce delegatul României se pronunță pentru construirea unei noi linii telefonice, deservită de Direcția Generală P.T.T.³³ După cum reiese din scrisoarea adresată de Duiliu Zamfirescu directorului general al P.T.T. la 28 aprilie/11 mai 1912, delegatul român examina la acea dată posibilitatea de a trata cu contele Visart, oferindu-i votul în problema legăturii radio în schimbul votului Italiei în problema lucrărilor de la cotul Tulcea, dar a renunțat în urma opoziției de principiu a Direcției Generale a P.T.T.³⁴

În anii 1910—1914, Duiliu Zamfirescu a desfășurat o susținută activitate și în problemele legate de acordarea de către statul român a exploatării carierei de piatră de la Somova Comisiei, pentru asigurarea materialului de construcție necesar lucrărilor acesteia. Totodată, s-a interesat și de alimentarea cu apă potabilă în partea orașului Sulina, situată pe malul stîng al fluviului.³⁵

Izbucnirea primului război mondial a avut ca imediată și gravă consecință, pentru Comisia Europeană a Dunării, încetarea aproape în întregime a încasărilor acesteia (care proveneau în totalitate din taxe de navigație), în special în urma intrării Imperiului otoman în război și închiderii strîmtorilor pentru navigația comercială.³⁶

Astfel, se puna cu acuitate problema situației financiare a Comisiei, în cadrul căreia continuau să se întîlnească și să trateze delegații beligeranților și ai statelor încă neutre (România și Italia) și care își continua lucrările de întreținere pentru navigația a Dunării maritime.

În privința salvării situației financiare a C.E.D., Duiliu Zamfirescu a avut de înfruntat mai multe greutăți, determinate atât de factori financiari, cit și politici.

Prima reacție a Comisiei la sistarea încasărilor a constat în utilizarea fondurilor sale de rezervă. Imediat s-au ivit complicații datorită faptului că marea majoritate a acestor fonduri erau plasate în valori și acțiuni renegotiabile în România în momente de criză (acțiuni ale căilor ferate franceze, elvețiene și din Luxemburg, titluri de rentă suedeze). S-a reușit obținerea unui împrumut de urgență la Banca Națională a României — tratativele fiind purtate

³⁰ Ibidem, f. 272—273.

³¹ Ibidem, volum 49/1913—1915, f. 110—111.

³² Ibidem, f. 404.

³³ Ibidem, volum 46/1911—1912, f. 59—60, 275—276, 306—308.

³⁴ Ibidem, Delegatul României, dosar 51/1912, f. 7, 25.

³⁵ Ibidem, Protocoale, volum 46/1911—1912, f. 87, 112—113, volum 45/1908—1910, f. 192. Delegatul României, dosarele : 50/1911—1912, f. 9—10, 14, 47, 52/1913, f. 39, 49, 51, 56, 77, 86, 92—93.

³⁶ Ibidem, Protocoale, volum 51/1919, f. 5.

de Duiliu Zamfirescu — în valoare de 480.000 lei cu 8% dobândă, punindu-se în gaj titlurile de rență rurală românească ale C.E.D., care constituiau fondul pentru acordarea indemnizațiilor de retragere ale personalului.

Banca Franței a refuzat inițial acordarea de avansuri asupra acțiunilor proprietate ale C.E.D. depuse la aceasta, iar Banca Germaniei a oferit un avans de 375.000 franci, cu 5,5% dobândă.³⁷

În ceea ce privește complicațiile politice, Duiliu Zamfirescu raporta la 14 noiembrie 1914 ministrului afacerilor străine, Emil Porumbaru, că „Tripla Înțelegere a transformat o chestiune de pură gospodărire în chestiune politică. Delegații respectivi au convins și pe delegatul italian... și cu toții s-au adresat guvernelor lor, pentru a ridica de la Deutsche Bank titlurile Comisiunii și a le depune la Banca Engliterei, care ar avansa banii cu 4% și într-o proporție mai mare.”³⁸

În această situație, și ținând seama că „votul meu va lua un caracter politic demonstrativ”, ceea ce, după părerea lui Duiliu Zamfirescu (adept convins al neutralității României în război), nu era de dorit, delegatul român propune, spre a evita o asemenea împrejurare, ca România să acorde ea un împrumut fără dobândă și fără gaj Comisiei.³⁹ Duiliu Zamfirescu se baza pe faptul că ministrul de finanțe, Costinescu, îi dăduse încă din august 1914 „asigurările cele mai formale că guvernul român va pune la dispoziția Comisiunii fondurile de care are nevoie pînă la reluarea navigației” și adăuga argumentul semnificativ că „în calitatea sa de putere teritorială, România e chemată să moștenească întreaga situație de la gurile Dunării. Prin urmare, orice sacrificiu ar face pentru Comisiunea Europeană, el se va întoarce de unde a plecat.”⁴⁰

Implicațiile politice sînt subliniate de Duiliu Zamfirescu și în raportul său către Costinescu din 22 decembrie. După ce arată că „m-am opus din răspuțeri de a se pune la vot retragerea titlurilor de la Deutsche Bank”, delegatul român scrie că C.E.D. nu se poate prăbuși „fără a da loc la cele mai grave perturbații economice și fără a pune în discuție principiul de drept internațional foarte primejdioase pentru țara noastră (înlocuirea Comisiunii Europene printr-o Comisiune riverană...)”.⁴¹

Obținînd aprobarea guvernului, Duiliu Zamfirescu informa la 30 noiembrie/13 decembrie, Comisia că România va acorda sumele strict necesare, în rate lunare, fără gaj, cu 5% dobândă începînd din ianuarie 1915.⁴²

În același timp, Duiliu Zamfirescu, din proprie inițiativă, formulează condiții care nu sînt de natură financiară, ci politică: consemnarea acceptării împrumutului românesc într-un proces-verbal semnat de ceilalți delegați, în absența sa, considerînd necesar să se abțină. În caz de unanimitate, România va acorda împrumutul, în caz contrar își retrage propunerea. Comisia a acceptat și delegații au semnat procesul-verbal.⁴³

„Voiam ca în modul acesta — îi explica Duiliu Zamfirescu lui Costinescu — să oblig pe delegații recalitrânți a recunoaște serviciile pe care le aduce România Comisiunii Europene, silindu-i să scălească procesul verbal din 29 decembrie 1914, care este act public ceea ce s-a și făcut.”⁴⁴

Cu toate că România vărsa lunar Comisiei cîte 120.000 franci, Duiliu Zamfirescu, prezentînd la 15 mai 1915, în calitate de delegat însărcinat cu finanțele, situația financiară a C.E.D.,

³⁷ Ibidem, Delegatul României, dosar 54/1914, f. 91.

³⁸ Ibidem.

³⁹ Ibidem.

⁴⁰ Ibidem.

⁴¹ Ibidem, f. 99.

⁴² Ibidem, f. 92.

⁴³ Ibidem, f. 92, 94, 98.

⁴⁴ Ibidem, f. 99.

constata un deficit de 600.000 franci pe primele cinci luni ale anului 1915, la care se adăuga deficitul de 460.000 franci din 1914. Avînd în vedere faptul că reducerea în continuare a cheltuielilor „ar avea ca rezultat oprirea lucrărilor noastre și, în consecință, înămolirea albici și gurii fluviului”, delegatul român propune să se apeleze urgent la ajutorul bănesc al guvernelor statelor membre. Propunerea sa a fost adoptată în unanimitate.⁴⁵

Comisia Europeană a Dunării a primit, în perioada ianuarie 1915 — septembrie 1916, împrumuturi în valoare de 960.000 franci de la România și 2.800.000 franci de la guvernele celorlalte șapte state membre.⁴⁶ Aceste sume au permis continuarea existenței Comisiei și lucrărilor tehnice ale acesteia, pînă cînd operațiunile militare ale războiului mondial au afectat direct zona Dunării maritime.

O altă problemă importantă pe care a încercat s-o rezolve Duiliu Zamfirescu la începutul primului război mondial a fost cea a plății taxelor de navigație în hîrtie-monedă în loc de aur.

La 10 mai 1914 reprezentanții societăților de navigație și armatorii din Galați și Brăila au prezentat Comisiei o petiție colectivă informînd despre greutățile întîmpinate la sucursalele Băncii Naționale a României pentru a procura aurul necesar plății taxelor de navigație și propunînd ca încasarea acestora să se facă în lei de hîrtie.⁴⁷

În ședința Comisiei de la 28 mai 1914, delegatul britanic Baldwin prezenta petiția, propunînd ca de la 1 iunie taxele să fie încasate în lei. El era sprijinit de Duiliu Zamfirescu, care expunea propunerile B.N.R. pentru încheierea unei convenții în acest sens pe termen de 10 ani.

Nefiind clarificate toate condițiile proiectului de convenție și avînd în vedere faptul că problema în discuție era de principiu și nu de formă, era necesar acordul tuturor delegaților, din care majoritatea nu aveau instrucțiuni din partea guvernelor lor, Duiliu Zamfirescu propune și obține amînarea discuției pentru sesiunea de toamnă.⁴⁸

Considerînd că problema „are o importanță capitală pentru navigațiunea pe Dunăre și pentru exportul nostru”,⁴⁹ Duiliu Zamfirescu cere Ministerului Afacerilor Străine și guvernatorului B.N.R. să desfășoare „o campanie sistematică, atît printre comerșanți, armatori, agenți de vapoare etc., cit și pe cale diplomatică, pe lîngă miniștrii din București sau chiar pe lîngă guvernele străine... pentru a ne asigura unanimitatea în sesiunea plenară de toamnă”.⁵⁰

În raportul către Ministerul Afacerilor Străine, Duiliu Zamfirescu arată că la un buget mediu de 3.000.000 franci pe an, necesitățile reale de aur ale C.E.D. pentru plăți în străinătate, nu depășesc 500.000 franci, iar cu restul aurului se plătesc materialele cumpărate în țară, salariile funcționarilor și se completează rezervele.

Avînd în vedere importanța scopului pe care îl urmărea — păstrarea stocului de aur al B.N.R., care garanta stabilitatea monedei naționale — Duiliu Zamfirescu era de părere că „este imoral ca să se tortureze o țară întreagă pentru ca funcționarii Comisiunii Europene să fie plătiți în aur — cînd marea majoritate a acestora sînt stabiliți și locuiesc în România”.⁵¹

Datorită izbucnirii războiului, problema nu a putut fi rezolvată, rezoluția C.E.D. din 19 mai 1915, permițînd totuși, în mod temporar și facultativ, plata taxelor de navigație în lei.⁵²

⁴⁵ Ibidem, Protocoale, volum 49/1913—1915, f. 349.

⁴⁶ Ibidem, volum 51/1919, f. 5.

⁴⁷ Ibidem, Delegatul României, dosar 54/1914, f. 202.

⁴⁸ Ibidem, f. 195 și Protocoale, volum 49/1913—1915, f. 295.

⁴⁹ Ibidem, Delegatul României, dosar 54/1914, f. 196.

⁵⁰ Ibidem, f. 195.

⁵¹ Ibidem, f. 197.

⁵² Ibidem, Protocoale, volum 49/1913—1915, f. 323, 404.

Tot în perioada de început a războiului, în sesiunea din primăvara anului 1914, la cerea „anunitor delegați” fusese înscrisă pe ordinea de zi problema monopolului de facto deținut de Marea Britanie în plasarea comenzilor Comisiei pentru utilaje și produse industriale. „Anunții delegați” erau cei ai Germaniei și Austro-Ungariei. Deși sprijiniți de Italia, ei suferă o înfrângere, nereușind să-și impună punctul de vedere.⁵³

Reprezentanții Puterilor Centrale reiau discuția în sesiunea de toamnă, când delegatul austro-ungar, Felner, prezintă un proiect de instrucțiuni speciale pentru inginerul-rezident, bazat pe principiul repartiției, pe categorii de produse și cote, a comenzilor Comisiei în toate țările membre.

Duiliu Zamfirescu, potrivit propriei sale expresii „revine puțin” asupra poziției sale anterioare și se rialiază proiectului austro-ungar, probabil dintr-o grijă exagerată de a pune în evidență neutralitatea și imparțialitatea României. Proiectul de instrucțiuni este adoptat cu cinci voturi contra trei, hotărîtor în stabilirea majorității fiind considerat votul delegatului român.⁵⁴

În contextul gravelor evenimente politico-militare din toamna anului 1914 și primăvara anului 1915, se pare că diplomații statelor beligerante sînt tot mai îngrijorați. Alături de tendința generală manifestată de ambele tabere de a-și asigura, prin orice mijloace, preponderența politică în Românie, singura explicație posibilă a vilvei disproporționate cu amploarea problemei — de fapt, fără însemnătate chiar din punct de vedere economic — stîrnite de reprezentanții diplomației ai Antantei la București în legătură cu votul lui Zamfirescu. Miniștrii plenipotențieri ai Franței, Rusiei și Marii Britanii primesc instrucțiuni din partea guvernelor lor să prezinte o notă guvernului român atrăgînd atenția acestuia asupra faptului că Duiliu Zamfirescu votează de obicei alături de delegații Austro-Ungariei, Germaniei și Imperiului otoman, ceea ce reprezintă o oxagorare vădită. Barclay, ministrul britanic, are convorbiri repetate cu Emil Porumbaru, acesta din urmă promițînd „să-i vorbească din nou domnului Zamfirescu”⁵⁵. Iată-l deci pe Duiliu Zamfirescu pus în situația pe care o evita cu cea mai mare grijă în anii neutralității: un vot într-o chestiune administrativă care capătă „un caracter politic demonstrativ”. La 27 mai 1915, Comisia hotărăște cu șase voturi (printre care și cel al lui Duiliu Zamfirescu) abrogarea instrucțiunilor de inspirație austro-ungară⁵⁶ și, după această „strălucită victorie” a Antantei, lucrurile intră în normal.

După intrarea României în război și evacuarea sediului Comisiei la Odessa, Duiliu Zamfirescu, împreună cu delegatul rus Kartamișev, au tratat și semnat, în numele C.E.D., convenția din 1/14 iulie 1917, prin care navele Comisiei erau închiriate Ministerului Marinei din Rusia, acesta însărcinîndu-se cu menținerea navigabilității Dunării maritime pe timpul războiului.⁵⁷ Tot în iulie 1917, Duiliu Zamfirescu interveea, împreună cu Eugen Botez, căpitan și comandant militar al portului Sulina, pe lângă Ion I. C. Brătianu, pentru a cere ca organele Siguranței să renunțe la internarea angajaților Comisiei supuși ai statelor inamice, utili în activitatea de întreținere a navigabilității Dunării.⁵⁸

Ultima perioadă a activității lui Duiliu Zamfirescu în calitate de delegat al României la C.E.D. a fost marcată de evenimente grave, provocate de eventualitatea pe care delegatul României o prevăzuse încă din 1915: Puterile Centrale, învingătoare în acest moment pe frontul de est, se străduiau să pună mîna grabnic și complet pe gurile Dunării și, implicit, pe Comisia Europeană a Dunării.

⁵³ Ibidem, f. 297—299.

⁵⁴ Ibidem, f. 341—342.

⁵⁵ Ibidem, Delegatul Angliei, dosar 40/1915, f. 13.

⁵⁶ Ibidem, Protocoale, volum 49/1913—1915, f. 412.

⁵⁷ Ibidem, volum 51/1919, f. 5—6, 18—19 și Delegatul României, dosar 58/1917, f. 22—23.

⁵⁸ Ibidem, Delegatul României, dosar 58/1917, f. 16—18, 20—21.

La 6/19 martie 1918, Kartamișev îi expedia o radiogramă din Chilia-Veche lui Duiliu Zamfirescu, aflat la Iași, informându-l că Wilfan, instaurat de autoritățile de ocupație în calitate de „șef nautic pentru traseul Brăila—Sulina al Direcției Generale a Transporturilor Ministerului de Război Austro-Ungar” a sosit la Sulina, cerind inginerului Georgescu, șeful Serviciului Tehnic al Comisiei, să-i predea navele aceasteia, iar lui Eugen Botez să-i remită conducerea Căpitaniei portului.⁵⁹ Kartamișev sublinia că „Austria pare să vrea să nu recunoască autoritatea Comisiei, dar evită încă să folosească forța, poate din cauza Germaniei, situația Germaniei (la gurile Dunării, față de pretențiile exclusiviste ale Austro-Ungariei n.n.) (fiind) în pericol”.⁶⁰

În urma presiunilor Puterilor Centrale, reflectate și în prevederile Convenției de Armistițiu, Duiliu Zamfirescu este nevoit, prin radiograma din 15/28 martie 1918 către C.E.D., să informeze că, Comandamentul germano-austro-ungar a cerut guvernului român să intervină, pentru ca Serviciul Tehnic al C.E.D. cu personalul și materialul său, să lucreze sub autoritatea organului Puterilor Centrale intitulat Z. T. L. Schiff din Brăila și că Wilfan a fost reintegrat în postul de căpitan al portului Sulina.⁶¹

Prin ordinul C.E.D. din 29 martie/11 aprilie 1918, care constituie ultimul document oficial semnat de Duiliu Zamfirescu în calitate de delegat al României la C.E.D., se cerea inginerului Georgescu să se pună „în întregime la dispoziția organului intitulat Z.T.L. Schiff la Brăila pentru tot ceea ce privește lucrările de adâncire pe șenal și la bară, ca și de întreținere a navigației în general”.⁶² Începuse efemera stăpânire a Puterilor Centrale la gurile Dunării și asupra C.E.D.

Informațiile documentare utilizate justifică concluzia că în cei aproape nouă ani de activitate, în calitate de delegat al României la Comisia Europeană a Dunării, Duiliu Zamfirescu a dat dovadă de o viziune politică largă, realistă, pusă permanent în slujba promovării intereselor superioare de stat ale României.

R É S U M É

Personnalité complexe des lettres roumaines. — prosateur, dramaturge, poète, critique littéraire, journaliste, juriste — Duiliu Zamfirescu (1858—1922) a déroulé une longue carrière diplomatique concomitamment à son activité littéraire.

L'article ci-joint suscite l'intérêt — par les documents inédits présentés — pour l'activité de l'écrivain en qualité de délégué de la Roumanie à la Commission Européenne du Danube — institution internationale créée par le Traité de Paris de 1856.

Les informations offertes par les documents du fond archivistique C.E.D. reflètent la politique roumaine envers la Commission et la vision politique ample, réaliste, de Duiliu Zamfirescu, mise au service des intérêts supérieurs d'Etat de la Roumanie.

P R E C I S

As a complex personality of Romanian literature — prose writes, dramatist, poet, literary critic, newspaperman, jurist — Duiliu Zamfirescu (1858—1922) at the sometime carried on a long diplomatic career.

This item is interesting because new documents referring to the activity of the writer as the delegate of Romania in the European Danube Commission — international institution created by the Treatise in Paris from 1856.

The information offered by the documents from the archive fund of the European Danube Commission reflect the Romanian politics towards the Commission and Duiliu Zamfirescu's open, realistic outlook serving Romania's superior state interests.

⁵⁹ Ibidem, dosar 59/1918, f. 125—126, 129.

⁶⁰ Ibidem, f. 126.

⁶¹ Ibidem, f. 132.

⁶² Ibidem, f. 138.