

***UN COMANDOR DE MARINĂ SCRIITOR –  
MEMBRU CORESPONDENT AL ACADEMIEI ROMÂNE.  
EUGENIU BOTEZ (JEAN BART)***

Andreea ATANASIU-CROITORU

---

*Abstract:* On 8<sup>th</sup> June 1922, a Navy officer, Eugeniu Botez, became corresponding member of the Romanian Academy. He was the first Navy officer writer; he was the first Navy officer who founded the marine press. Eugeniu Botez, under his pseudonym: Jean Bart, wrote many books, studies and articles about the Danube and the Black Sea, about the life on a boat or about the marine landscape. His well-known book, „Europolis”, was translated in: Italian, French, Russian, Hungarian, Spanish, German and Czech languages.

*Keywords:* Jean Bart, Eugeniu Botez, sailor, writer, Romanian Academy

---

La 8 iunie 1922, un marinar, Eugeniu Botez, era primit în rândurile Academiei Române, ca membru corespondent<sup>1</sup>. Comandor de marină și scriitor, el a îmbinat în mod fericit activitatea marinărească cu cea literară, marea reprezentând principala sursă de inspirație a creației sale artistice. El a adus marea, peisajul marin și viața la bordul navei în atenția oamenilor de litere ai vremii reușind să dea naștere unui curent care atrage ca un magnet (atât scriitori cât și cititori) și în ziua de astăzi.



Eugeniu Botez, foto, Colecțiile Muzeului Marinei, Constanța.

<sup>1</sup> Dorina N. Rusu, *Dicționarul Membrilor Academiei Române. 1866-2010*, Ediția a IV-a revăzută și adăugită, Editura Enciclopedică, București, 2010, p. 71.

### ***Eugeniu Botez***

Cunoscutul scriitor-marinar s-a născut în 1874, pe 28 noiembrie, fiind al patrulea copil al căpitanului Panait Botez (viitor general). Poate singura legătură cu firea literară pe care avea să o dezvolte, să fi fost faptul că mama sa Smaranda, fostă Mihail, născută în Târgu Ocna, se înrudea cu familia poetului Gheorghe Sion. Spicuim din actul de naștere al lui Eugeniu:

*„Actu de naștere a d-lui Eugenie, de seksu bărbătesc, născut eri în comuna Târgului Burdujeni<sup>2</sup>, la casa părinților sei din strada doua cu no. 84. Fiu a d-lui căpitan Panait Bottenu de 29 de ani și a d-nei Smaranda Bottenu născută Mihailu, de 27 de ani și cu domiciliul în târgu Burdujeni”<sup>3</sup>.*

Războiul de Independență va disloca familia Botez de la Burdujeni la București, pentru ca după încheierea acestuia, cariera militară a tatălui său să îi ducă la Iași. Aici, la vârsta de 8 ani, începe cursurile Școlii primare din Păcurari și are șansa să fie elevul unuia din cei mai iubiți dascăli, Ion Creangă<sup>4</sup>. Tot la Iași, urmează și două clase gimnaziale, de unde se transferă în 1889, la Școala fiilor de militari. După absolvirea acesteia, în 1894, se înscrie la Școala de Artilerie, Geniu și Marină<sup>5</sup> din București, pe care o absolvă doi ani mai târziu.

La 1 iulie 1896 obține gradul de sublocotenent, fiind repartizat în Marină în cadrul Diviziei de Mare. Aici se specializează la Școala de Aplicații a Marinei din Galați și la bordul bricului „Mircea”<sup>6</sup>, iar în anul 1898 este transferat la Inspectoratul Navigației și Porturilor, unde rămâne până în anul 1900, când este avansat la gradul de locotenent și rechemat la Divizia de Mare<sup>7</sup>.

În calitate de cadru activ al Marinei, a îndeplinit diferite funcții: pe bricul „Mircea”, la Arsenalul Flotilei, Școala de Marină (profesor de istorie, geografie și gramatică), Divizia de Mare, Divizia de Dunăre, Apărarea Porturilor Fluviale, Depozitul de echipaje și materiale al Marinei Militare, Inspectoratul Porturilor, a funcționat la Călărași în calitate de căpitan de port, fiind primul căpitan de port militar al orașului, în perioada 1904-1905<sup>8</sup>.

În perioada anilor 1896-1912, a întreprins multe călătorii pe mare; a fost la Constantinopol, la Trebizonda, la Sinope, în Samos și Rodos, în insula Creta și în Egipt, la Alexandria; a trecut Canalul de Suez, Gibraltarul, a atins porturile Angliei și fiordurile

<sup>2</sup> Fosta comună Burdujeni, actualmente cartier al Sucevei.

<sup>3</sup> Dr. Constantin Mohanu, *Jean Bart – marinarul și scriitorul*, în „Marea Noastră”, Serie nouă, Anul IX, nr. 30, ianuarie-martie 1999, p. 6.

<sup>4</sup> *Ibidem* vezi și Constantin Mohanu, *Jean Bart (Eugeniu P. Botez). Viața și opera*, București, 2001.

<sup>5</sup> Carmen Atanasiu, *Eugeniu Botez (Jean Bart) – ofițer de marină, militant pentru drepturi sociale, susținător al intereselor României pe plan internațional*, Lucrare de cercetare științifică în Fondul Documentar al Muzeului Marinei Române, 1988, p. 21.

<sup>6</sup> Petre Georgescu, *Viața și opera lui Eugeniu Botez (Jean Bart)*, în „Marea Noastră”, Serie nouă, Anul IX, Nr. 30, ianuarie-martie 1999, p. 5.

<sup>7</sup> Cdr. (r) Anton Bejan (coord.), cam. (r) Raymond Stănescu, cdr. (r) Neculai Pădurariu, dr. Carmen Atanasiu, cdr. (r) Ovidiu Victor Ionescu, cdr. (r) Paul Ionescu, *Dicționar Enciclopedic de Marină*, Editura Societății Scriitorilor Militari, București, 2006, p. 75 (citată în continuare DEM).

<sup>8</sup> Carmen Atanasiu, *Eugeniu Botez (Jean Bart) – ofițer de marină, militant pentru drepturi sociale, susținător al intereselor României pe plan internațional*, p. 22.

scandinave. Apreciindu-se erudiția, distincția și calitățile sale de diplomat, a fost trimis în misiuni militare în Suedia, Norvegia, Olanda și Danemarca<sup>9</sup>.

Spirit militant, încă din primii ani după terminarea Școlii Militare, ofițerul a fost preocupat de cele mai diverse aspecte privind marina română. Lui îi revine meritul înființării primei reviste românești care să se ocupe cu probleme exclusiv marinărești – *Revista Maritimă* – apărută în martie 1900, al cărei secretar a fost. În nouă numere ale acestei reviste, sub titlul *Războiul pe Dunăre* a publicat o serie de cercetări proprii asupra operațiunilor navale ale Flotilei române pe Dunăre în Războiul de Independență. Lucrarea cuprindea observații tactice și învățăminte dobândite în urma luptelor purtate pe fluviu, prin care sublinia necesitatea de a se dezvolta o legătură cât mai strânsă între forțele navale fluviale și unitățile armatei de uscat<sup>10</sup>.

Cercetările sale au fost incluse în volumul *Războiul pe Dunăre* (1905), semnat împreună cu locotenentul Nicolae Kirițescu, volum care, fără îndoială, a venit să îmbogățească istoriografia română. Timp îndelungat, a fost singura lucrare care reda cuprinzător operațiunile Flotilei, informații despre ofițeri și trupe în acțiunile terestre și navale din anii 1877-1878<sup>11</sup>.

Ca ofițer în marina militară, Eugeniu Botez a fost exemplu de corectitudine și promptitudine în îndeplinirea misiunilor încredințate. Pentru meritele sale, a fost decorat cu ordinul „Coroana României”, cls. V (1904), a devenit comandor al Ordinului „Sf. Sava”, una din cele mai înalte distincții sârbești din acea vreme (1907), a fost decorat cu medalia „Bene Merenti”, cls. II (1910). La 12 ianuarie 1912 a trecut în rezervă de la Divizia de Mare și a fost înaintat la gradul de locotenent comandor<sup>12</sup>.

Chiar după trecerea în rezervă, Eugeniu Botez rămâne între cadrele Marinei, fiind, în același timp, un militant activ în sprijinul intereselor marinei comerciale, pentru drepturile marinarilor comerciali și ale muncitorilor portuari. În acest sens, în anul 1912, este delegat la Congresul de Navigație de la Philadelphia, prilej cu care întreprinde călătoria în America de Nord, cu vaporul<sup>13</sup>.

Un episod mai special legat de plecarea în America este descris chiar de Eugeniu Botez, referitor la întâlnirea sa cu Ioan Luca Caragiale, Constantin Dobrogeanu-Gherea și Alexandru Vlahuță în restaurantul gării din Ploiești:

„Nu pot uita seara aceea, în care am văzut acolo pentru prima dată pe Caragiale. Pleca la Berlin, Vlahuță îl avusese în gazdă câteva zile și-l petrecuse până la Ploiești. «Iată un om fericit, băietul ăsta, care pleacă peste câteva zile în America», zise Vlahuță, bătându-mă cu blândeță pe umăr. Gherea, mângâindu-și visător barba în fața obișnuitului pahar de ceai rusesc, mă întrebă dacă am văzut fiordurile Norvegiei pe care le cunoscuse în tinereță, în fuga lui din nordul Rusiei ... Caragiale care-și sorbea tăcut halba de bere, ridică deodată capul săgetându-ne cu o privire tăioasă... «Măi băiete! Dacă te duci în America... caută de vezi miraculosul în natura americană. Mie să-mi trimiți o carte poștală ilustrată de la

<sup>9</sup> Petre Georgescu, *Viața și opera lui Eugeniu Botez (Jean Bart)*, p. 5.

<sup>10</sup> Dr. Constantin Mohanu, *Jean Bart – marinarul și scriitorul*, p. 9.

<sup>11</sup> Cornel Greavu, *Contribuții ale ofițerilor de marină la dezvoltarea istoriografiei militare de marină*, Lucrare de cercetare științifică în Fondul Documentar al Muzeului Marinei Române, 1987, p. 140.

<sup>12</sup> Petre Georgescu, *Viața și opera lui Eugeniu Botez (Jean Bart)*, p. 5.

<sup>13</sup> Carmen Atanasiu, *Eugeniu Botez (Jean Bart) – ofițer de marină, militant pentru drepturi sociale, susținător al intereselor României pe plan internațional*, p. 22.

Niagara și să-mi aduci o bucată de lemn pietrificat de la Yellowstone... acolo să te duci numaidecât»<sup>14</sup>.

În anii ce vor urma, Eugeniu Botez îndeplinește funcții precum: comisar maritim la Sulina (1912-1913), apoi căpitan de port la Constanța (1913-1915), calitate în care a avut prilejul să salute primul transatlantic care a acostat în bătrânul port Tomis. În același an, 1915, se întoarce la Sulina în calitate de comisar de port<sup>15</sup>. Este și anul în care redactează *Memoriul asupra Comisiei Dunărene din punct de vedere politic și militar*, în care prezenta pe larg și susținea drepturile României, ca țară riverană, asupra Dunării<sup>16</sup>.

Deși a rămas în cultura navală prin creația sa literară, fiind de altfel și primul scriitor român care a cultivat jurnalul de bord și schița marină ca gen literar<sup>17</sup>, asemenea multor ofițeri colegi de generație, Eugeniu Botez s-a dovedit preocupat și de alte variate probleme majore ale vieții politice și militare românești. Pe parcursul întregii sale vieți, ofițerul de marină Eugeniu Botez s-a afirmat ca apărător al drepturilor legitime ale României la Marea Neagră și la Dunăre, mare parte a scrierilor sale de specialitate având la bază argumente istorice<sup>18</sup>.

Evenimentele militare din anul 1916 au determinat statul român ca, odată cu intrarea în război, să ia o serie de măsuri de limitare a drepturilor Comisiei Europene a Dunării, printre acestea numărându-se și numirea unui ofițer român în funcția de comandant militar al portului și al orașului Sulina. În urma unei înțelegeri între guvernul român și delegații în C.E.D. ai Franței, Marii Britanii, Italiei și Rusiei, a fost numit comandant militar și căpitan al portului Sulina, Eugeniu Botez, acest post revenind pentru prima dată unui cetățean român. Va deține această funcție până în anul 1919 (din 1915 cu gradul de locotenent comandor, iar din 1917 cu gradul de căpitan comandor). La 1 aprilie 1918, atunci când în portul Sulina a acostat crucișătorul auxiliar „Regele Carol I”, navă evadată de la Batumi, unde fusese sechestrată de Comisariatul Transcaucazian instalat de revoluția rusă, Eugeniu Botez, în calitate de căpitan al portului a fost primul care a pășit pe punte, participând astfel la un alt moment istoric. În careul ofițerilor, în cadrul unei scurte ceremonii, fostul comandant rus al navei, căpitanul Pavel Vinocurov, a dat citire unui raport în care preciza: „După pacea de la Brest-Litovsk, socotind războiul ca și terminat, noi ofițerii din Flota Mării Negre, predăm crucișătorul auxiliar „Regele Carol I” legitimului său stăpân, Țării Românești...”<sup>19</sup>.

În 1919, părăsește Sulina, fiind înaintat ca „subinspector cu delegație pentru Dunăre de la Galați la gurile sale”. Un an mai târziu este detașat la București pentru a participa la întocmirea materialelor din partea României destinate lucrărilor Comisiunii Interaliatate a Dunării (unul din organisme înființate la sfârșitul Primului Război Mondial, pentru

<sup>14</sup> Eugeniu Botez a trimis cărțile poștale promise și a adus și piatra de la Yellowstone, dar nu a mai avut cui să i-o dea, Caragiale trecând în neființă cu o lună înaintea de întoarcerea în țară a scriitorului marinar. Dr. Constantin Mohanu, *Jean Bart – marinarul și scriitorul*, p. 7.

<sup>15</sup> Carmen Atanasiu, *Eugeniu Botez (Jean Bart) – ofițer de marină, militant pentru drepturi sociale, susținător al intereselor României pe plan internațional*, p. 22.

<sup>16</sup> Cornel Greavu, *Contribuții ale ofițerilor de marină la dezvoltarea istoriografiei militare de marină*, p. 141.

<sup>17</sup> Petre George, *Contribuții la o istorie navală în date*, editori: dr. Carmen Atanasiu, Maria Grosu, Editura Muzeului Marinei Române, Constanța, 2013, p. 162.

<sup>18</sup> Un exemplu în acest sens îl constituie editorialul: *Rusia și Basarabia*, publicat în revista „România maritimă și fluvială”, Anul I, Nr. 6, aprilie 1932, pp. 131-132. Pe larg despre acest subiect în: Andreea Atanasiu, *Jean Bart-Editorial: „Rusia și Basarabia”*, în volumul *1918-2008. 90 de ani de la Unirea Basarabiei cu România*, Editura Muzeului Marinei Române, Constanța, 2008, pp. 131-134.

<sup>19</sup> Marian Moșneagu, *Revoltă pe crucișător*, în „Magazin Istoric”, Anul XLIV, Serie nouă, Nr. 11 (524), noiembrie 2010, p. 51.

reglementarea problemelor complexe în legătură cu drepturile riveranilor etc.), iar Eugeniu Botez a făcut parte din C.I.D. în calitate de delegat al Inspectoratului Navigațiunii și Porturilor<sup>20</sup>.

Bun cunoscător al problemelor Dunării, în 1920, Eugen Botez participă în calitate de delegat al României la Conferința Comisiei Internaționale a Dunării, care și-a desfășurat lucrările la Budapesta, susținând comunicarea „La question du Danube et sa solution” în care relua problemele legate de drepturile țării noastre la Dunăre și în cadrul Comisiei Dunărene. Conferința a fost editată în același an ca lucrare de sine stătătoare<sup>21</sup>.

Aceasta nu este singura situație în care Jean Bart a reprezentat țara în fața unor foruri internaționale. Sunt semnificative, în sensul recunoașterii valorii sale de scriitor și marinar, participarea, în mai 1923, la Congresul Internațional al Scriitorilor de la Paris, în calitate de reprezentant al Societății Scriitorilor români (anul 1922 îi adusese consacrarea ca scriitor, prin alegerea ca membru corespondent al Academiei Române) și cea de la Congresul Internațional de Navigație, care și-a desfășurat lucrările la Cairo, în anul următor<sup>22</sup>.

În anul 1921, Eugen Botez este chemat să organizeze Asistența Socială în țara noastră. Numit director general cu problemele de asistență socială din Ministerul Muncii, funcție pe care a deținut-o timp de 10 ani și în care s-a distins printr-o serie de măsuri concrete luate pentru înființarea organizațiilor de puericultură și dispensarelor, pentru combaterea mortalității infantile, pentru înființarea orfelinatelor și internatelor pentru reeducarea copiilor străzii și prin scrierea și publicarea unor articole în care se dovedește a fi un vajnic apărător al drepturilor muncitorilor. Lui i se datorează mare parte din succesele obținute în domeniu în acea perioadă. Chiar și după ieșirea la pensie, în anul 1930, Eugen Botez a continuat să activeze în cadrul Direcției de Ocrotire a Ministerului Sănătății<sup>23</sup>.

### **Jean Bart**

Primii pași din cariera de scriitor i-a făcut în 1894 când îi apar în „Munca” articolele: *D. Vlahuță să ne dumerească* (semnat cu pseudonimul: Gh. Rot.) și *Dragostea domnului Vlahuță pentru muncitori*, iar în 1896 publică în „Lumea nouă literară și științifică”, două schițe (semnate sub un alt pseudonim: Troțuș). De altfel, prieten apropiat cu socialiștii ieșeni în a căror presă a debutat, Eugen Botez a fost unul dintre colaboratorii permanenți ai revistei „*Viața Românească*”, încă de la apariția acesteia, în 1906<sup>24</sup>.

În decembrie 1898 se „naște” Jean Bart, în „Adevărul de joi”, Eugeniu Botez semnează cu noul pseudonim schițele *Moartea pilotului*, *Șoimul* și *Singură*. Din acest moment, Jean Bart se va dovedi un scriitor prolific, fiind primul ofițer de marină care a adus în literatură corabia, viața pe navă, lumea porturilor, marea și pe marinari<sup>25</sup>.

Dacă enumerăm doar câteva din lucrările sale, putem spune că din 1896, dată la care începe lucrul la *Jurnal de bord*, și până la momentul în care a părăsit rândurile Marinei, în 1912, a călătorit pe apă descriind experiențele trăite și locurile vizitate în nemuritoarele sale

<sup>20</sup> DEM, p. 75.

<sup>21</sup> Carmen Atanasiu, *Eugeniu Botez (Jean Bart) – ofițer de marină, militant pentru drepturi sociale, susținător al intereselor României pe plan internațional*, p. 22.

<sup>22</sup> Petre Georgescu, *Viața și opera lui Eugeniu Botez (Jean Bart)*, p. 5.

<sup>23</sup> Carmen Atanasiu, *Eugeniu Botez (Jean Bart) - ofițer de marină, militant pentru drepturi sociale, susținător al intereselor României pe plan internațional*, p. 23.

<sup>24</sup> Petre Georgescu, *Viața și opera lui Eugeniu Botez (Jean Bart)*, p. 5.

<sup>25</sup> Andreea Atanasiu-Croitoru, *Jean Bart. Comandorul, scriitorul, omul*, în „Marea Noastră”, serie nouă, anul XXV-nr. 4 (103), septembrie-decembrie 2015, p. 18.

lucrări. În 1899, în „Pagini literare” sunt aduse în atenția cititorilor cele mai multe dintre schițele lucrării *Jurnal de bord*. Acesta apare ca volum de sine stătător, cu subtitlul *Schițe marine și militare*, în 1901, fiind republicat în 1916, 1921, 1965, 1975, 1981. *Jurnalul* avea să-i aducă și primul premiu al Academiei Române, în anul 1903<sup>26</sup>.

Rezultatul vizitei în America unde participa la Congresul Navigației de la Philadelphia, l-a constituit volumul *Peste Ocean*, publicat în 1926<sup>27</sup>.

*Schițe marine – din lumea porturilor* apare în 1928 și cunoaște mai multe ediții în anii 1953, 1960, 1968. Au urmat *Pe drumuri de apă* (1931) și *O corabie românească. Nava-școală „Mircea”* (1933). Cum este și firesc, corolarul operei sale este considerat a fi *Europolis*. Volumul este un adevărat poem al Sulinei, oraș efervescent, aflat la răspântia căilor maritime, al cărui nume este o metaforă extrem de evocatoare. A văzut lumina tiparului în 1933 și s-a bucurat de un succes deosebit, fiind publicat în două ediții, cea de-a doua având o prefață semnată de George Călinescu. Prin acest roman, Jean Bart a dus și peste hotare literatura română de marină, *Europolis* fiind tradus ulterior în limbile italiană, franceză, rusă, maghiară, spaniolă și cehă<sup>28</sup>.

Lui i se datorează ideea primei reviste dedicate exclusiv problemelor marinărești prin *Revista maritimă* apărută în martie 1900. Proiectul său a dăinuit doar un an și a cunoscut o efemeră revenire în 1920<sup>29</sup>.

Odată cu înființarea în anul 1928, a Ligii Navale Române, Eugen Botez s-a numărat printre cei mai activi membri ai Ligii, făcând parte totodată din comitetul acesteia. Ligii Navale Române i-a închinat ultimii ani de viață, el revenind la dorința sa mai veche, o revistă de marină. Astfel, el a fondat organul de presă al Ligii Navale Române, *România maritimă și Fluvială* (1931), proiect care va dăinui, începând din 1934, sub numele *Marea Noastră*, revistă care poartă și astăzi pe copertă, mențiunea: „fondată de Jean Bart”.

Andreea ATANASIU-CROITORU  
Muzeul Marinei, Constanța

<sup>26</sup> Petre Georgescu, *Viața și opera lui Eugeniu Botez (Jean Bart)*, p. 6.

<sup>27</sup> Marian Moșneagu, *Dicționarul Marinarilor Români*, Editura Militară, București, 2006, p. 75.

<sup>28</sup> Andreea Atanasiu-Croitoru, *Jean Bart. Comandorul, scriitorul, omul*, p. 19.

<sup>29</sup> Marian Moșneagu, *Presa marinei române, Dicționar bibliografic*, Editura Militară, București, 2011, p. 98.