

CAROL I ȘI DUNAREA

Ileana Stanca Desa

La 20 aprilie 1839 se naștea Carol de Hohenzollern, în castelul familiei din Sigmaringen, capitala Principatului, situată pe Dunăre, aproape de izvoare.

Și Dunărea avea să se îndeplinească pentru totdeauna cu destinul celui care va deveni primul Rege al României, țară care se afla acolo unde, matură și bogată, apa a fluviului se unește cu învolburata mare. Luciul unei ape izvorâtă din întunericul unei păduri (Munții Pădurea Neagră) coboară peste țări pentru a găsi întunericul altei ape (Marca Neagră).

Atât de mult cântatul "drum fără pulbere" a fost calea pe care germanii (svabii, în special) s-au aventurat atunci când căutau sub soare locuri mai mănoase, mai primitoare, mai tolerante; așa s-a făcut că s-au stabilit între români, în Banat. Era un lucru pe care tânărul locotenent prusac îl știa.

Când s-a hotărât să accepte tronul țării de la Dunărea de Jos a optat pentru ruta Viena - Buziaș - Turnu Severin, deși, mergând prin Marsilia - Genova - Constantinopol ar fi fost mai puțin expus. Pe teritoriul Austriei risca chiar să fie arestat. Așadar, cu un pașaport fals, pe numele de Charles Hettingen, om de afaceri plecat cu treburi la Odesa, pornește spre Principatele Unite.

La 20 mai 1866, după calendarul occidental, la ora 8 dimineața, s-a suit pe vapor la Pesta. Acesta a ridicat ancora la ora 10 și la unu jumătate a ajuns la Orșova. Prințul era la clasa a II-a, între bagaje și saci. A folosit timpul pentru a-i scrie Împăratului Austriei, Francisc-Josef, asigurându-l că nu îi va deveni dușman. La Orșova, apele scăzute îi obligă pe pasageri să se transfere pe un vas mai mic. De pe puntea acestuia zărește primul oraș românesc: Turnu Severin. Era ora 4 d.a. La coborâre era cât pe aci să fie oprit de căpitan, intrigat că un călător cu bilet pentru Odesa coboară în alta parte. În ultimul moment înțelege cine a fost pasagerul; "Pe Dumnezeuul meu dacă ăsta n-a fost prințul de Hohenzollern"¹.

Dunărea făcuse deja cadou țării pe viitorul său Rege.

În primii ani de domnie, Principele va călători mult. La Biblioteca Academiei se găsește o broșură intitulată: "Din carnetul de turist al Regelui Carol". A fost publicată în 1915 din extrase ale unor articole apărute cu un an înainte în "Anuarul S.T.R.". O scurtă prefață semnată Societatea Turistică Română, evidențiază cât de puțin se știa că "... monarhul auster care trăia retras în palatele sale a călătorit odinioară prin munții și plaiurile românești.... Călare sau cu poștalionul, Regele Carol a străbătut țara în lung și în lat, scotocind în fiecare cută a pământului acela, sufletul ascuns și complex al unui neam mândru care îl aștepta la dânsul acasă ca să-i dezvăluie păsurile sale.... Și fără îndoială că în neprevăzutul acestor călătorii pitorești, în care Regele Carol a auzit fără de veste doina sufletelor noastre seculare, s-a încheiat cea contopire sufletească între dânsul și noi, cea iubire

adâncă și sinceră de românism, care a fost o pârghie binefăcătoare în frământata să opera politica”².

Este vorba de călătoriile făcute în anii 1866 și 1867. Dunărea este prezentă mereu. Carol se duce în orașele de pe malurile ei, pleacă apoi spre dealuri și munți și se reîntoarce spre ea.

La 31 oct./12 nov. pornește de la Oltenița la Călărași având ca principală țință Brăila. Ajunge spre seară în “cel mai important port pentru exportul de grâne din Valahia”. Orașul și portul îl dezamăgesc: debarcaderul neîngrijit, străzile nepavate și pline de noroi. Conștiincios, vizitează cazarma, școlile, bisericile, hambarele de lemn pentru grâne și chiar câteva mori de vânt. A doua zi îi primește pe consuli și se duce în Grădina publică.

De la Brăila la Galați ajunge repede. La ora 9 dimineața era în “rada portului liber și piața cea mai însemnată a României”. Primirea este călduroasă. Mulți ies să îl întâmpine, chiar dacă în oraș era și un curent contra sa. Remarca: “Canonierele engleze și franceze sunt împodobite de sus până jos cu steaguri”³. Află totul despre oraș: ea firmele de grâne și casele de bani sunt proprietatea unor greci bogați; că activitatea stagnează complet c.a. 4 luni, iarna, când Dunărea nu era navigabilă; că străinii cei mulți se aflau în oraș datorită Comisiei Europene a Dunării care își avea sediul aici. Urmărește rolul Turciei în componența acesteia “... are un delegat special care vine de la Constantinopol pentru fiecare sesiune: afară de acesta mai este aici un inspector general de navigațiune, colonelul Drigalski, un fost ofițer prusian care se afla în serviciul Turciei...”⁴.

La 5/17 noiembrie Dunărea îl conduce spre orașele basarabene. Pleacă de la Galați pe vasul “le Magicien” și se oprește la Ismail. Scrie despre el: “... e capitala celor trei districte ale Basarabiei, provincie care la începutul veacului a fost răpită Moldovei de către Rusia, dar din care partea de miazăzi s-a înapoiat prin tratatul de la 1856 din Paris. Împăratul Nicolae a cheltuit multe milioane cu Ismailul ca să-și creeze acolo o bază de operațiuni pentru întreprinderi viitoare contra Turciei.... Acuma orașul cu stradele largi, casele joase și fortărețele ruinate face o impresie de decădere; fluviul larg, leneș, cu malurile joase, cenușii, noroioase, completează priveliștea dezolantă.... Toate trebuie să pară aici triste și fără viață...”⁵. De la Ismail a urcat cu un vapoarăș pe râul Ialpuc, spre Bolgrad. Pe drum, întâlnind vulturii mari care zburau prin regiune, are un moment de nostalgie. Chiar în primăvara aceluși an, la 5 aprilie 1866, se afla cu tatăl său la grădina botanică din Colonia. Carol Anton de Hohenzollern i-a atras atenția asupra acelor păsări mari: “Știi, la Dunărea de Jos, în noua ta patrie, sunt mulți de ăștia”⁶.

La 8/20 noiembrie este din nou pe Dunăre. Se reîntorcea la Galați. Acum orașul i se pare mai elegant, baiful dat în onoarea sa, fastuos, femeile, în majoritate greco-aiice, cochete și frumoase. La 9/21 noiembrie era la Giurgiu de unde se întoarce la București. Primul contact cu orașele dunărene se încheiase. Era și timpul. Iarna își intrase în drepturi, erau -14 grade C.

În primăvară peregrinările reîncep. Și iarăși îl atrage Dunărea, strălucirea apei sub razele soarelui O reîntâlnește la Turnu Severin, unde ajunsese străbătând

Oltenia. Se îmbarcă cu destinația Giurgiu, dar face escale la Calafat și Turnu Măgurele. Era aprilie/mai 1867.

În iunie face cunoștință cu gurile fluviului. Se suie la 4\16 iunie pe vasul "Le Magicien", la Brăila, și coboară la Sulina, unde este primit de membrii Comisiei Dunărene. Aceasta își asumase misiunea de a face navigabil brațul Dunării. Carol vrea să vadă și sinuosul braț Sfântul Gheorghe. Însoțit de Pașa de Tulcea navighează cât se poate de mult pe acesta după care se reîntoarce la Sulina. Urmează brațul Chilia, La 7\19 iunie intra pe Chilia din brațul Sulina. Se oprește într-un ciudat sat de pescari, Valcov, locuit de lipoveni care aderaseră la secta scopiților. Se aventurează pe "canalul găștelor" numit astfel din cauza numeroaselor stoluri care poposeau acolo. Vizitează și lacul Cibrianul. Visează la construirea unui canal de la lac la mare pentru a feri negoțul de partea rusă și a ridica nivelul de trai al populației. Visele nu s-au concretizat. Partea aceasta de țară după 1878 nu i-a mai aparținut.

Dar Dunărea i-a rămas mereu aproape. Ax vital al țării, fluviul cel sfânt al dacilor, a fost tot timpul parte integrantă a istoriei poporului român. Punctul culminant al domniei lui Carol, Războiul de Independență a început și s-a terminat la Dunăre.

Iată un moment din această epopee, povestit de Rege la 21 martie 1904 în Aula Academiei Române în discursul "Nicopole 1396 - 1877 - 1902". La 15\27 august a fost montat la Siliscioara (lângă Corabia) un pod plutitor. Avea o lungime de aproape 1000 m și era stabilit pe 120 pontoane de fier. (Pe el au trecut trupele române la 20 august\1 septembrie.) A fost apoi mutat între Turnu Măgurele și Nicopole. Montarea s-a făcut cu multă greutate din cauza unor puternice vijelii. Domnitorul aflat pe o mică ambarcațiune supraveghea în permanență mersul lucrărilor. Mărturisea că atunci și-a dorit să se construiască un pod de fier în acel loc. După război a și comandat în Rusia o parte din acesta, dar nu a mai ajuns niciodată. Podul de vase construit cu atâta efort n-a putut rezista viscolelor puternice și la 4\16 decembrie s-a deteriorat complet. La 10\22 decembrie Carol I aflat la Nicopole a fost nevoit să se reîntoarcă cu un vas. Povestea : "Trecerea Dunării întru un ceas pe un vânt pătrunzător și un frig de douăzeci de grade. Vaporașul își face drumul sau în mijlocul sloiurilor, ocolind pe cele mari care l-ar fi răsturnat. Eram pregătit a sări pe ele la caz de nevoie. Neuitatul Ion Brătianu, cu întreaga populație din Turnu Măgurele privea de pe mal, cu grijă, mersul șovăitor al micuțului vas. Când pusei piciorul pe pământul românesc, un strigăt de bucurie izbucni din toate piepturile". După 25 de ani s-a reîntors să aducă un omagiu soldaților căzuți la Grivița și Plevna. Aici, Mitropolitul de Vrața după terminarea slujbei s-a adresat câmpului: "Sculați-vă voinicilor că a venit Regele vostru să vă mulțumească pentru jertfele voastre". După îndeplinirea Sfintei Datorii a trecut spre țară pe la Nicopole. "Noaptea era senina: razele lunii se răsfrângeau în luciul Dunării liniștite, vasele lăsau în urma lor talazuri argintii, în depărtare Nicopole scăldat într-o mare de lumină se înalță pe țărm ca o falnică rămășiță a vremurilor trecute. Această fermecătoare priveliște făcu să se desfășoare trecutul înaintea mea, tinerețea mea petrecută la izvorul

marelui fluviu, istoria casei mele și mai presus de toate cartea ursitei scumpei noastre României în care ostașii noștri scrisese o pagină nepieritoare”⁹.

Pacea nedreaptă l-a îndurerat profund. Și-a intensificat eforturile pentru atât de necesară fortificare a Dunării, apelând și la priceperea generalului belgian, Brialmont. Ulterior se va ocupa și de construirea unei flote: 4 monitoare cruiseate și 8 vedete. Din memoriile sale se poate deduce că durerea pierderii unor teritorii îi era cât de cât ușurată de realipirea Dobrogei. Aceasta trebuia strâns legată de teritoriul țării. În primul moment au fost montate doua cabluri peste apa, la Brăila și la Fetești. Se impunea construirea unui pod. Pentru că exista deja un “drum de fier” de la Constanța la Cernavodă s-a hotărât ca podul să fie construit acolo. Au fost acceptate planurile prezentate în 1888 de Directorul Societății de Poduri, inginerul Anghel Saligny. În 1890, în prezența Regelui este pusă piatra fundamentală. La 14/26 septembrie 1895 se inaugurează linia ferată și podul Carol I, peste care va trece cu viteză prima garnitură de tren.

Discursul Regelui este considerat de contemporani drept cel mai entuziast de până atunci. Își exprimase “... speranțe nelimitate pentru viitorul neamului acestuia a cărui soartă este atât de indisolubil legată de bătrânul Danubiu” și considera că “... săvârșirea podului peste Dunăre, dorit de un sfert de veac de Mine, și așteptat cu nerăbdare de întreaga țară este azi fapt împlinit și uriașe se ridică înaintea noastră această operă ca o mărturie vădită a tăriei Regatului... Această lucrare trainică și nepieritoare trebuie să arate lumii ce vrednic este poporul român de frumoasa sa chemare la gurile Dunării și la porțile Orientului”¹⁰.

De fapt întotdeauna monarhul a fost preocupat de Dunăre. Asta s-a constatat și pe plan diplomatic, dar și prin vizitele pe care anual, însoțit de multe ori de familia regală, toamna sau primăvara, le făcea pe frontiera sudică. Scopul mărturisit era acela de a-și cunoaște supușii și problemele lor, dar probabil, nemărturisit și acela de a se reîntâlni cu bătrânul fluviu.

Întâlnirea ultimă și poate de aceea cea mai importantă între Majestatea Sa Regele și Majestatea Sa Fluviul a avut loc în vara anului 1913, mai precis în timpul celui de al doilea război balcanic. Deși comanda supremă o încredințase principelui Ferdinand, Carol I a fost mereu prezent pe malurile Dunării. Iată cum îl descrie un gazetar contemporan: “Regele încărcat de ani, dincolo de pragul peste care pășești în adânci bătrâneți și-a îndreptat deodată trupul obosit și cu o lucire de mare, supremă bucurie în ochiu-i mereu viu, mereu tânăr, a străbătut rândurile oștilor sale, mândrelor lui cete de viteji, fii și nepoți ai eroilor în fruntea cărora a mers din izbândă în izbândă în Războiul Neatâmării”¹¹.

A fost peste tot între soldați: la Corabia, la Bechet dar mai ales la Turnu Măgurele, unde în barăcile construite în mare graba la inițiativa doctorului Mina Minovici, se luptau cu un inamic perfid – holera. Aici în lazaret, bătrânul suzeran cunoaște calitățile excepționale ale curajoasei sale nepoate, principesa Maria. După terminarea războiului mai are putere să se preocupe de Dobrogea cea nouă.

Dar a venit anul 1914....

Și astăzi Dunărea poartă spre mare, în vechea să matcă, valuri născute undeva în îndepărtata Germanie, aproape de Sigmaringen. Dar valul vieții lui Carol de Hohenzollern, Întâiul Rege al României, de mult se află în marea cea mare a nesfârșitului. Aici, la Dunăre, dăinuie însă poporul roman, care îi datorează atât de mult.

NOTE

- 1 Carol I : Din carnetul de turist al Regelui Carol, Buc., 1915, p.3
- 2 Ibidem, p.34
- 3 “ ‘ , p.36
- 4 “ , p. 35
- 5 “ , p. 3
- 6 “ , p. 37
- 7 Carol I: Nicopole 1396-1877-1902.... Buc., 1904, p.23
- 8 Ibidem, p.24
- 9 Ibidem, p.24
- 10 D.A.Stan: Semicentenarului podului peste Dunare (Extras din Buletinul Societății Politehnice din România, an LIX, nr. 9-12), Buc., p.287-288
- 11 xxx: În zilele de jertfă și glorie Regele veghează, în Gazeta ilustrată, București, an II (1913), nr 27 (24 aug.), p.1.

CHARLES I AND THE DANUBE RIVER

Summary

Sometimes, outstanding biographies are strangely interwoven with prominent geographic landmarks which seem to be carrying some magnetic quality that mysteriously prompts destinies on their way. Such a case is the life of King Charles I of Romania (1839 - 1914), descendant of the noble Hohenzollerns of Sigmaringen, Germany, his birthplace being quite close to that of the Danube River in the Black Forest. Young Prince Charles was later to become ruler of a country whose southern border was the same river that had cradled his boyhood. Along his venerable 47-year-long reign, King Charles I brilliantly honored his office and the Danube played an important role in both his emotional ties and his practical purposes.