

SCRIITORI STRAINI ȘI DOBROGEA (sec. XIX)

ANNA-MARIA DIANA

Călătorii care au străbătut Dobrogea în cursul secolelor și, mai cu seamă, în secolul al XIX-lea, ne-au lăsat mărturii interesante privind trecutul zbuciumat al acestui pământ românesc dintre Dunăre și Marea Neagră, cât și repere valoroase ale continuității de viață materială și spirituală a populației românești de aici, în contact neîntrerupt cu românii din întreg spațiul carpato-danubian¹. Ei au parcurs malul dobrogean al Dunării sau zonele păduroase ale Babadagului, Niculițelului și Isacei, au remarcat organizarea în așezări de obște a românilor, ca și hărnicia lor, priceperea dovedită în îndeletnicirile principale (agricultura, păstorit, pescuit etc.). Numărul călătorilor ce au trecut pe aici diferă de la secol la altul, secolul al XIX-lea fiind, desigur, mai bogat în călători de diverse naționalități, aflători aici din diferite motive (comerciale, diplomatice, ecleziastice, militare, științifice). Dacă secolul al XVII-lea ne oferă, de asemenea, o listă lungă de relații de călători, explicația constă în relativa stabilitate a administrației otomane în Dobrogea, în lipsa unor evenimente militare perturbante în această zonă. De la 1774, însă, șirul conflictelor militare ruso-turce crește, fiecare confruntare prefăcînd Dobrogea într-un teritoriu al distrugerilor, jafurilor și molimelor. Interesele unor mari puteri ca Anglia, Austria, Franța, în rezolvarea „problemei Orientului“, ca și orientarea acestora către comerțul cu Țările Române, fac ca Dobrogea să fie privită ca „singura cale de acces“ între Orient și Occident, ca și drumul cel mai scurt al comerțului englez, francez, italian etc. cu Principatele române². Nu este cazul aici să amănunțim cauzele care au determinat o serie de

¹ N. Iorga, *Istoria românilor prin călători*, București, 1981, p.3; *Călători străini despre Țările Române*, Vol. 1—8.

² M. I. Dobrogeanu, *Dobrogea în pragul veacului al XX-lea*, București, 1904, p. 175; C. Brătescu, *Dobrogea, 50 de ani de viață românească*, București, 1928, p. 3—65.

misiuni diplomatice, comerciale, militare sau tehnice să studieze pământul și realitățile dobrogene din secolul trecut, aceste misiuni, culminînd cu cea tehnică franceză din 1855—1856 (Lalanne, Michel — ingineri, Constantin Aninoșanu, inginer topograf, și medicul Camille Allard), care a realizat drumul de pământ Rasova-Constanța, și cu cea engleză de la 1857—1860 (sub conducerea lui John Trevor Barklay), care a realizat linia ferată Constanța-Cernavodă. Ne vom opri, în cele ce urmează, asupra unor călători deosebiți, atrași pe meleagurile noastre de curiozitatea spiritului lor viu, pătrunzător, de dorința de a cunoaște această provincie, „*terra incognita*“ pentru europeni, secolul al XIX-lea fiind caracterizat, de altfel, și ca un secol al „călătoriilor romantice“. Scriitori celebri ca Hans Cristian Andersen, marele povestitor danez, Franz Seraphim Grillparzer, poet și dramaturg austriac, cunoscuți și ca pasionați călători, atrași în genere de „farmecul Orientului“, au trecut și prin provincia românească transdunăreană. Un alt mare scriitor, cunoscut prin prietenia sa cu revoluționarii români de la 1848, ca și prin interesul său literar și istoric pentru Orient, poetul francez Alphonse de Lamartine, a avut drept de concesiune asupra unor cariere de piatră din nordul Dobrogei, a exploatat aceste cariere prin intermediul unui administrator etc. Din păcate, călătoria proiectată de el pe meleagurile dobrogene nu a avut loc. La 1854, trece prin Țările române, atingînd în periplul său și sudul Dobrogei, marele scriitor rus Lev Tolstoi. În anii circumscriși Războiului Crimeii avem interesante însemnări despre Dobrogea și locuitorii săi datorate medicilor francezi F. Quensnoy și Camille Allard. Mai puțin cunoscute sînt „documentările“ efectuate în țara noastră, inclusiv în Dobrogea, de Jules Verne. Autorul „Călătoriilor extraordinare“ se pare că a voiajât incognito pe Dunăre, spre gurile ei; el a scris două romane cu subiecte, eroi și peisaje care reflectă o cunoaștere directă a Dobrogei și Deltei Dunării.

În anul 1843 trece prin Dobrogea dramaturgul german Franz Seraphim Grillparzer, aflat într-o călătorie spre Orient³. „Am ajuns noaptea la Cernavodă — notează marele scriitor. Zgomotul strășnic de pe vapor nu încetează. Căpitanul cunoaște arta de a inventa mereu ceva ce te supără. Ploșnițele îl ajută“⁴. În așteptarea trăsurilor ce urmau să-l ducă la Constanța, Grillparzer și însoțitorii săi se distrează vîînd. Constanța îi apare ca un oraș devastat, dezolant. Aici merge „pînă la malul mării. Miros răcoritor de mare. Ne dezbrăcăm (...) Gust neplăcut al apei mării. Apa e mai rece decît am presupus-o. Supa caldă și vinul de Tenedos, servit la un prînz bun, ne fac să simțim și mai mult cît de binefăcătoare a fost baia de mare“. Descrierea călătoriei orientale a lui Grillparzer a fost destul de tîrziu cunoscută publicului, de-abia în anul 1884, deci 12 ani după moartea lui. Drumurile spre răsăritul

³ G. Octavian, „Litoral“ 4, 1973, 311, p. 2.

⁴ P. V. Lemeny, Tomis, 4, 1969, 7, p. 10—11; E. I. Păunel, An. Dob, 16, 1935, p. 108—118.

Europei, cu mici excursii în Asia, erau de mult la modă, ca și publicarea impresiilor culese în această lume străină europeanului din apus.

Un an mai târziu va străbate meleagurile de la Pontus Euxinus, venind de la Constantinopol, povestitorul danez Hans Christian Andersen. Astfel, în anul 1841, după un voiaj în Germania, Italia și Turcia, scriitorul se îndreaptă spre Danemarca străbătând Marea Neagră de la Istanbul spre sudul Dunării⁵.

Însemările acestei călătorii au fost publicate în limba daneză sub titlul „*En Dighter bazar*” (Bazarul unui poet), din care aflăm lucruri mai puțin cunoscute despre meleagurile dobrogene de la jumătatea secolului al XIX.-lea.

Constanța, aflată sub stăpânirea turcească îi oferă de la început o perspectivă dezolantă: „Küstendje este așezată pe un mal povîrnit, cu stînci calcaroase, încrustate cu scoici. Nici un copac, nici un tufiș, doar cîteva colibe fără geamuri, cu acoperiș de stuf rezemat în pămînt, înconjurate de o împrejmuire de piatră. Un steag flutură, un grup de femei privesc sub vâl sosirea, iar tătarii se pornesc strigînd întru întîmpinarea pasagerilor. Debarcaderul se compune din blocuri din piatră trîntite unul peste altul”⁶.

În imaginea precară a orașului scriitorul descoperă ca pe un tulburător amănunt, numeroase resturi din bogata arhitectură a cetății Tomis, intrînd în alcătuirea unor bizare improvizații arhitectonice: „Case săracuțe, pe jumătate dărăpănate, formau strada principală, care era destul de lată; ici colo zăceau coloane de marmură și de piatră cenușie care după înfățișare aparțineau unei epoci mai vechi”⁷. Înfațișarea locuitorilor urbei era ca și peisajul. Aspectele legate de oamenii din Constanța, de viața lor din acele vremuri sînt sumbre. Trecînd la descrierea împrejurimilor, călătorul face o observație interesantă pentru noi, anume că „rămășițele destul de considerabile ale Valului Traian” porneau atunci încă din marginea orașului, în jurul căruia se întinde „o stepă imensă”, „o cîmpie verde fără sfîrșit” lipsită de viață. El consideră greșit lacul Carasu ca un canal prin care Traian ar fi unit Dunărea cu Marea Neagră.

Rafinatul spirit de observație al călătorului danez surprinde elemente esențiale, care configurau imaginea ciobanului român, de acum și de odinioară, îmbrăcat în portul dacilor de pe Columna lui Traian, cu cojoace lungi de oaie cu lînă scoasă în afară, pălării gigantice sau o căciulă strîmtă de blană aspră, părul lor lung și zburlit le atîrna pe umeri; toți purtau un topor greu. Turmele lor se înfățișau „ca o tabără mare de război”. Cîntecul acestora amintește tulburător de obișnuitul motiv „foaie verde” al creațiilor noastre folclorice „O, salcie verde cu crengile tale pletoase”. Cînd ajunge la Cernavodă ne prezintă aceeași sărăcie și mizerie ca și la Constanța. Descrie lunca inundată de

⁵ „Dobrogea Nouă” 1969, 6421, p. 3.

⁶ P. V. Lemeny, Tomis 2, 1967, 7, p. 13.

⁷ *Ibidem*, p. 13.

apele Dunării, iar despre colinele din apropiere ne spune că aveau caracterul unui peisaj danez. Părăsind Dobrogea, Andersen se îmbarcă pe vaporul „Argo” pentru a naviga în susul Dunării, fluviu căruia îi prevede un viitor strălucit de „cale nepieritoare spre Orient, care din an în an va fi mai cercetată”. Există în această afirmație ceva mai mult decât o generozitate de circumstanță, și anume intuirea unei perspective prospere, în care, ceea ce l-a impresionat pe Andersen, bogata vegetație a solului, avea să se împletească cu fertilitatea spirituală a oamenilor de pe aceste meleaguri.

Legături cu Dobrogea a avut și marele poet francez, figură proeminentă a romantismului, dar și a revoluției de la 1848, Alphonse de Lamartine. Pare absurdă încercarea de a stabili o legătură între poetul francez și pietrele folosite la clădirea caselor din Dobrogea. Totuși o asemenea legătură a existat. Un călător rus, romancierul Grigore Danilevski, într-o scrisoare trimisă în timpul călătoriei sale prin țara noastră, la 1866, și publicată în „Opere complete” apărute în anul 1901 la Petersburg, povestește cum plecând din Galați cu vaporul pe Dunăre, către Giurgiu, un alt călător i-a arătat pe țărmul dobrogean un frumos mal muntos — Golful Negru — Carabunar în turcește, o întindere de peste 200 hectare donate de sultan poetului, odată cu domeniul Bed el ganar, din Liban⁸. „Toate casele din Galați se construiau cu pietrele provenite de la carierele Lamartine din Măcin, administrate de doctorul Raymond”, notează un document donat muzeului nostru de Gh. Jurgea-Negrilești nepotul lui De Kartamischeff, fost consul general al Rusiei în România și care își avea reședința în Galați în perioada de care ne ocupăm⁹. Documentul mai specifică că, proprietatea de la Măcin a fost dată poetului de către sultan pentru poezia sa „*Les Orientales*”. Împrejurările care l-au hotărât pe sultanul Turciei să-i facă acest dar lui Lamartine sînt legate de activitatea politică a acestuia. Poetul a fost un mare om politic, democrat, care a luat parte la revoluția din 1848 din Franța, a fost pe rînd deputat al departamentului Sena, ministru al afacerilor externe pînă la alegerea lui Napoleon Bonaparte ca președinte. După pierderea înaltelor funcții deținute în administrație, el s-a văzut ruinat și a început să-și vîndă proprietățile. În anul 1849 Lamartine a cerut sultanului Abdul Medjid o concesiune de teritoriu în vederea exploatării. Aflînd de trista situație a poetului și în semn de admirație pentru opera sa, sultanul i-a dăruit domeniile din Dobrogea și Liban. De altfel, el le-a vîndut și pe acestea mai tîrziu fără ca să-și acopere datoriile.

„*La Grande Encyclopédie*” confirmă cele scrise de Grigore Danilevski menționînd vînzarea vastelor concesiuni teritoriale pe care i le

⁸ *La Grande Encyclopédie*, Paris, 1894, p. 813—815; Tomis 4, 1969, 7, p. 10—11.

⁹ Două note scrise de G. Jurgea-Negrilești aflate în colecția secției de istorie medie, modernă și contemporană a MINAC, care atestă existența carierelor de piatră de la Măcin ale lui Lamartine.

acordase sultanul ¹⁰. Aşadar acest mare poet francez a fost proprietar al carierelor de piatră de la Măcin şi al unei mari moşii în jurul acestora. În corespondenţa sa cu Ion Ghica din vremea voiajului dobrogean, Ion Ionescu de la Brad aminteşte fără să aducă alte precizări, de „ciflicurile lui Lamartine“ ¹¹. În anul 1850, poetul se pregătea pentru o călătorie la Viena şi, de aici, pe Dunăre, pînă la Măcin, urmînd ca la Sulina să străbată Marea Neagră, şi dincolo de Bosfor şi Dardanele, să ajungă la celălalt domeniu din Liban. Călătoria i s-a părut însă anevoioasă, poate şi din considerente politice şi a ales o altă rută, prin Mediterana în Liban, pentru ca apoi să ajungă pe Marea Neagră, în Dobrogea. A efectuat această călătorie, cum rezultă şi din jurnalul său publicat în 1855 ¹², dar la Marea Neagră şi în Dobrogea nu a mai ajuns. De altfel, spre finele vieţii, şi-a lichidat aceste concesiuni date de sultan pe 30 de ani ¹³.

Exploatarea de la Măcin au continuat, însă, şi după 1869, data morţii poetului, de vreme ce baronul d'Hogguer, în însemnările sale de călătorie prin Dobrogea, 1878 (anul revenirii provinciei în graniţele statului român), scriind despre carierele de piatră din nordul Dobrogei, arăta că „cele mai importante sînt acelea din jurul Măcinului“ ¹⁴.

Jules Verne, romancier deosebit de fecund, precursor al literaturii de anticipaţie, a scris romane de călătorie şi peripeţii în care prevedea, în a doua jumătate a secolului trecut, descoperiri şi invenţii importante din secolul nostru ¹⁵. Înainte de a ne ocupa de călătoria făcută pe Dunăre şi de romanele mai puţin cunoscute la noi inspirate scriitorului de această călătorie: „*Kéran le Têtu*“ (Keraban încăpăţînatul), apărut în 1883, şi „*Le pilote du Danube*“ (Pilotul de pe Dunăre), apărut postum în 1908, este bine să precizăm că exegeţii operei lui Jules Verne au descoperit cîteva probe ale prezenţei lui în România. Datele care converg atestă că scriitorul a fost în ţara noastră cu vaporul pe Dunăre pînă la Sulina. O întrebare se impune: cînd a efectuat călătoria sau călătoriile în spaţiul carpato-danubiano-pontic? Anii 1882—1886 rămîn un hiatus în relatările despre viaţa romancierului; mai precis, mari părţi din această perioadă sînt necunoscute biografiilor săi ¹⁶. Marguerite Allotte de la Fuye descrie croaziera efectuată de

¹⁰ *La Grande Encyclopédie*, Paris, 1894, p. 814.

¹¹ C. Cioroiu, *Litoralul românesc — Ghid sentimental*, Bucureşti, 1981, p. 184.

¹² V. Slăvescu, *Correspondenţa între Ion Ionescu de la Brad şi Ion Ghica, 1846—1874*, Bucureşti, 1943, p. 25.

¹³ P. V. Lemeny, art. cit., p. 10—11; A. de Lamartine, *Voyage en Orient*, Paris 1855, tome 1, p. 178.

¹⁴ *La Grande Encyclopédie*, p. 814; A. de Lamartine, *Souvenirs, impressions, pensée et paysages pendant un voyage en Orient 1832—1833* cu *Notes d'un voyageur*, Paris, 1849, p. 99.

¹⁵ Baron d'Hogguer, *Reinseignements sur la Dobrudja*, Bucarest, 1879, p. 20.

¹⁶ *Dicţionar al literaturii franceze*, Bucureşti, 1972, p. 506.

¹⁷ Marguerite Allotte de la Fuye, *Jules Verne, sa vie, son oeuvre*, Paris 1928, p. 37; vezi şi D. Moroianu, *Jules Verne*, Bucureşti, 1962; I. Hobana, *20000 de pagini în căutarea lui Jules Verne*, Bucureşti, 1979; S. Săveanu, *Pe urmele lui Jules Verne în România*, Bucureşti, 1980.

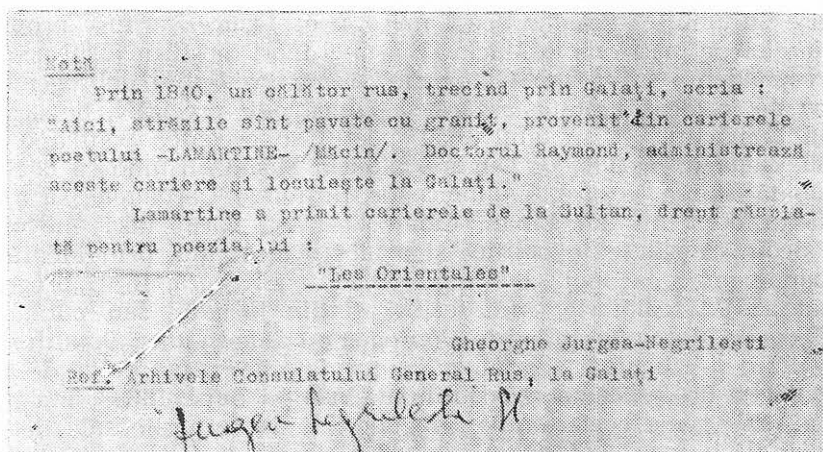


Fig. 1

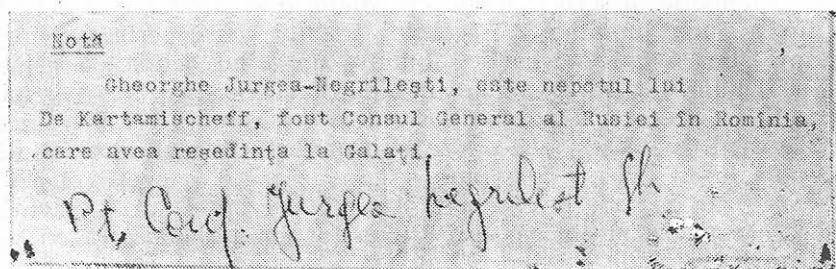


Fig. 2

scriitor în 1884 în Mediterana, lăsînd să se înțeleagă că Jules Verne ar fi trecut la un moment dat și Bosforul în Marea Neagră¹⁷. Este posibil ca această călătorie să fi avut loc chiar mai înainte, anume în 1882, ceea ce l-a inspirat apoi să descrie peripețiile în jurul Mării Negre ale lui Kéran și tovarășilor săi. Interesant este, însă, că, în romanul *Kéran în căpătînatul eroii* ajung și în Dobrogea, pe care o străbat pe vechiul drum militar și comercial cunoscut romanilor și practicat intens în perioada otomană : Bazargic-Carasu (Medgidia) — Babadag — Tulcea. Jules Verne arată că turcii numeau Dobrogea „țara cea bună”, datorită pămîntului ei fertil, iar ca locuitori autohtoni ai acesteia îi menționează pe valahi (români). El nu reia vechea legendă a canalului construit de Traian, ca atîția călători, și spune că acest lac era alimentat de revărsările Dunării și de izvoare subterane. Această a doua ipoteză, valabilă mai ales pentru lacul Siutghiol, este una din multele

¹⁷ M. Moré, *Nouvelles explorations de Jules Verne*, Paris, 1963, p. 46.

„previziuni“ cu care Verne își presară în mod obișnuit romanele. O altă „previziune“ se referă la orașul Medgidia, pe care îl descrie mare și frumos, avînd peste 20 000 locuitori (ceea ce era exagerat) și o dezvoltare deosebită datorată căii ferate care leagă Constanța de Cernavodă, și al cărei „nod“ este Medgidia. Descrie corect împrejurimile păduroase ale Babadagului, și face o frumoasă descriere agrementată cu detalii precise așezării orașului Tulcea. Același interes pentru localitățile de pe brațul Chilia îl vor manifesta și eroii celui alt roman vernian „*Le pilote du Danube*“, al cărui titlu inițial pe manuscris era „*Frumoasa Dunăre galbenă*“. Ne sînt descrise hățșurile vegetale și meleagurile Deltei, pericolul țințarilor sau atacul unei turme de mistreți¹⁸. Pe noi ne interesează desigur, descrierea porturilor românești la Dunăre, Orșova, Giurgiu, Tulcea, Sulina. Un Mihăilescu, un Dragoș, sînt nume românești, care apar printre personajele diferitelor întîmplări. Unele detalii despre brațul Chilia, localități și aspecte din Deltă, ne duc din nou la impresia de „relatare trăită“. Dincolo de elucidarea misterului dacă Jules Verne a călătorit prin Dobrogea și pe Dunăre, rămîn romanele sale, exemple de interes real al scriitorului pentru țara noastră și de simpatie față de oamenii ei.

Astfel, prin intermediul scriitorilor străini aflăm date importante despre Dobrogea secolului XIX. Vedem azi aceleași meleaguri parcurse de ei în care mizeria și sărăcia, doar prezența mării le mai ierta, parcă pentru a confirma spusele lui Stendhal „vecinătatea mării distruge meschinăria“ și totul ni se pare incredibil.

AUSLÄNDISCHE SCHRIFTSTELLER UND DIE DOBRUDSCHA

ANNA-MARIA DIANA

Zusammenfassung

Die Verfasserin bringt einige Informationen, die Dobrudscha des 19. Jhs. im Lichte der Reisebemerkungen einiger berühmten, durch dieses Gebiet gereisten Schriftsteller, betreffend.

Als neue Informationen stehen uns die Dokumente zur Verfügung die über die vom Sultan erhaltenen Besitztümer des Schriftstellers A. de Lamartine in der Dobrudscha, bei Măcin, und über die im Jahre 1882 wahrscheinlich unternommene Reise des Schriftstellers Jules Verne durch die Dobrudscha, infolgedessen seine letzten Romane, „Der Pilot von der Donau“ und „Der eigensinnige Keraban“ erschienen, berichten.

Liste der Abbildungen.

Note, durch welche die Besitztümer des Dichters Lamartine bei Măcin bezeugt werden.

¹⁸ *Nouvelle géographie universelle*, tome 3, 1884, p. 102; vezi și E. Reclus *Le tour du monde*, Paris, 1873.