

Radu Mârza

VEDERI ȘI PEISAJE
DUNĂRENE

Album de cărți poștale
(1898-1930)

DE CE DUNĂREA? DE CE CĂRȚI POȘTALE?

(INTRODUCERE)

În calitate de istoric, colecționar de cărți poștale și iubitor al Dunării, în urmă cu vreo zece ani s-a născut ideea de a îmbina toate cele de mai sus într-o publicație: un album de cărți poștale care să ofere o călătorie pe Dunăre, de la izvoare la vărsarea în Marea Neagră, o călătorie care să surprindă locuri și peisaje specifice, dunărene, precum și așezările omenești de-a lungul fluviului. Ideea principală de la care am pornit a fost aceea de peisaj dunărean (peisaje dunărene), iar instrumentele de lucru, cărțile poștale. Trebuie precizat de la început că este vorba de cele tipărite, scrise și circulă în perioada de început a erei cărților poștale, adică de la sfârșitul secolului al XIX-lea și până în anul 1930. Precizarea de mai sus clarifică epoca istorică în care vor fi căutate și prezentate peisajele dunărene, anume perioada Belle Époque, până la Marele Război și primii 11-12 ani de după acesta. Motivele acestei alegeri vor fi explicate mai jos.

I. DE CE DUNĂREA?

Primul răspuns la această întrebare ar fi unul afectiv, pentru că autorul-colecționarul este un mare iubitor și admirator al Dunării. Dar aici contează mai mult răspunsul pe care îl dă autorul-istoricul, care afirmă importanța Dunării în istoria și civilizația europeană și, nu în ultimul rând, în viața continentului nostru, așa cum a determinat-o geografia.

Dunărea¹ este unul dintre cele mai importante fluvii ale Europei, al doilea ca lungime (după Volga), cursul său măsurând 2850 de kilometri. Este unul dintre elementele geografice fundamentale pentru continentul nostru. Străbate 10 țări (Germania, Austria, Slovacia, Ungaria, Croația, Serbia, România, Bulgaria, Republica Moldova, Ucraina) și patru capitale europene (Viena, Bratislava, Budapesta, Belgrad) și are un bazin hidrografic uriaș, care primește apele unor râuri și fluvii de pe o suprafață de peste 800.000 km², de la Zürich și Sarajevo, până la Hotin și Chișinău, din 17 țări (Elveția, Germania, Austria, Cehia, Slovacia, Ungaria, Polonia, Slovenia, Croația, Serbia, Bosnia-Herțegovina, Kosovo, Bulgaria, România, Republica Moldova, Ucraina)². Din lungimea totală, 2400 de kilometri ai Dunării sunt navigabili, ceea ce completează imaginea locului ocupat de fluviu nu numai pe harta hidrografică a Europei, ci a continentului în general. Pentru comparație, Rinul, celălalt mare fluviu al Europei Centrale, care izvorăște la 70 de kilometri distanță de izvoarele Dunării, are o lungime de aproximativ 1200 kilometri și un bazin hidrografic de 185.000 km², iar pe lista râurilor Europei este pe locul 11.

1 Nike Sommerwerk, Thomas Hein, Christian Baumgartner, Ana Ostojić, Rosi Siber, Jürg Bloesch, Momir Paunović, Klement Tockner, *The Danube River Basin*, în Klement Tockner, Urs Uehlinger, Christopher T. Robinson (eds.), *Rivers of Europe*. Amsterdam – London, Academic Press, 2009, p. 59-100; https://web.archive.org/web/20070423125104/http://www.danube-river.org/en_fluss-technik.html (accesat decembrie 2023).

2 *List of rivers of Europe*; https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_rivers_of_Europe (accesat decembrie 2023).



Bazinul Dunării

https://en.wikipedia.org/wiki/Danube#/media/File:Danube_basin.png (accesat decembrie 2023)

Faptul că străbate mai mult de jumătate din continentul european, cu o mare diversitate de forme de relief, face ca Dunărea să fie interesantă prin peisajele naturale pe care le oferă, acestea fiind completate de aportul omului. Este suficient să menționăm sectorul german al fluviului, regiunea Wachau din Austria...



Dunărea între Ybbs an der Donau și Melk (fotografie personală a autorului, 2019)

... defileul pe care Dunărea îl face după intrarea în Ungaria (de la Esztergom la Vác și Szentendre), peisajul specific de pe cursul inferior al Dunării, din sudul Ungariei (Mohács, Baja) spre Croația (Vukovar, Ilok), Serbia (spre Novi Sad) și Voivodina, Cazanele/Porțile de Fier.



Dunărea la Cazane (fotografie personală a autorului, 2019)

În sectorul sârbo-româno-bulgar, Dunărea oferă un alt tip de peisaj, al unui spațiu jos, de câmpie vastă, pe care-l întâlnim până în dreptul orașelor românești Brăila și Galați, iar mai jos de Tulcea începe un foarte spectaculos și unic fenomen natural: Delta Dunării, bine-cunoscut și mult apreciat, la capătul căreia Dunărea se varsă în Marea Neagră. Un alt peisaj specific, dobrogean, în relație directă cu Dunărea îl oferă Canalul Dunăre-Marea Neagră.

Este un fluviu cu semnificații istorice, politice, culturale adânci în istoria Europei. Însuși faptul că străbate mai mult de jumătate din continentul european, astăzi fiind vorba de un număr de 10 țări, este deja un argument puternic pentru a pune în discuție importanța Dunării în istoria Europei.

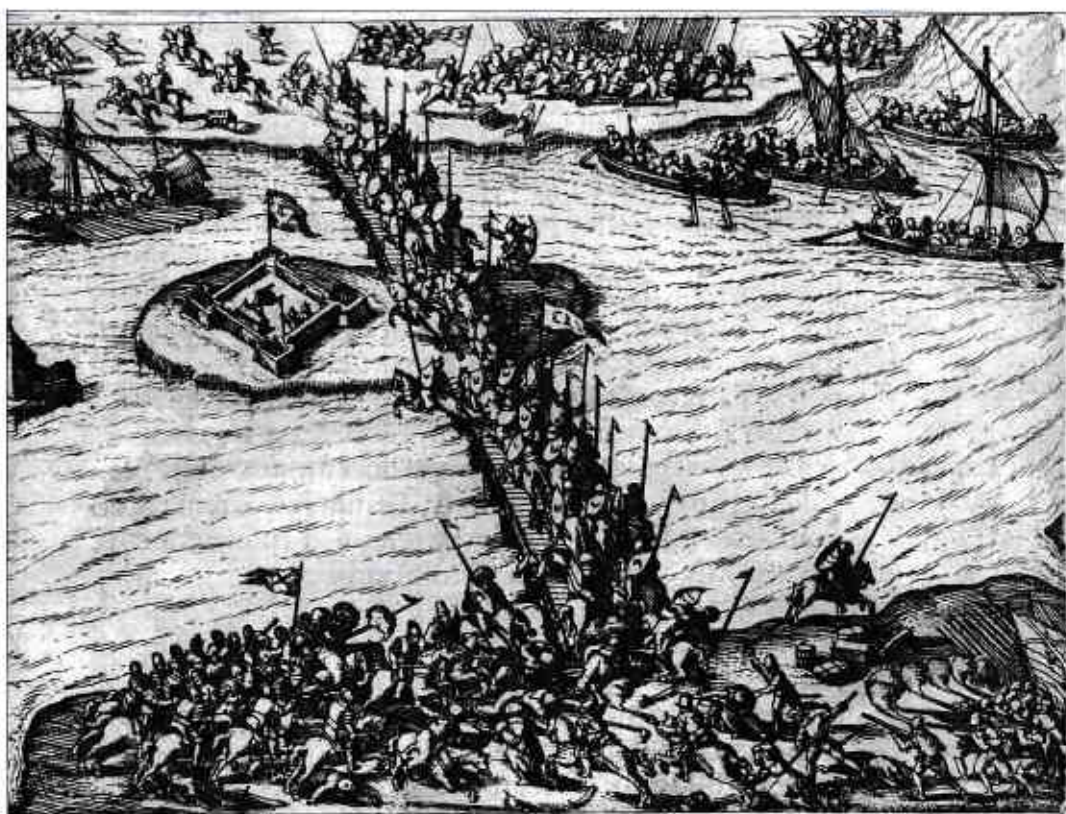
Timp de mai multe secole, a fost *limes* al Imperiului Roman, apoi a fost martor al nașterii mai multor regate romano-barbare, care au contribuit decisiv la cristalizarea profilului istoric și cultural al Europei medievale. A fost cale de înaintare a stăpânirilor Dinastiei de Habsburg spre Europa Centrală și Răsăriteană, de la arhiducatele austriece și până la Voivodina, Serbia, Bosnia și Herțegovina. Dunărea a fost, mai ales după anul 1526, axă a Imperiului Habsburgic, care și-a avut capitala aproape tot timpul la Viena, pe malul Dunării. Nu este o întâmplare că, adeseori, Imperiul Habsburgic (Imperiul Austriac) a fost numit Monarhia Dunăreană, spațiu median al Europei și al Europei Centrale. Marele fluviu a străbătut-o pe o distanță de 1300 de kilometri.

Dunărea a fost de asemenea cale de comunicații fluvială și terestră încă din Antichitate, de la Imperiul Roman și Imperiul Bizantin la Imperiul Otoman, acesta din urmă făcând din Dunăre principala sa cale de înaintare în direcția centrului Europei. *Reconquista* habsburgică de la sfârșitul secolului al XVII-lea și începutul secolului al XVIII-lea a avut în vedere tocmai cursul central și inferior al fluviului. În secolele al XVIII-lea și al XIX-lea, zona Dunării de Jos devine câmp de luptă și de înfruntări diplomatice între marile puteri ale zonei (Imperiile Austriac, Otoman, Rus), iar în secolul al XIX-lea Dunărea a făcut subiectul unui interesant experiment de diplomatie internațională: Comisia Europeană a Dunării. Până spre finele veacului al XIX-lea, singurul sector problematic al Dunării, acolo unde navigația era secționată, era al Cazanelor (Porțile de Fier).

Din punct de vedere al culturii și al istoriei culturale, Dunărea este unul dintre cele mai de preț bunuri ale Europei, prin peisajele ei, prin viața și istoria comunităților umane așezate de-a lungul secolelor și mileniiilor pe malurile sale.

Pe malurile Dunării sau în relație directă cu Dunărea s-au purtat numeroase bătălii și războaie: spre exemplu cele duse de Imperiul Roman împotriva Daciei (anii 101-102, 105-106), bătălia de la Bratislava din anul 907, prin care vechii maghiari au pus capăt existenței Marii Moravii, Cruciada de

La Nicopole din 1396, asediul otoman al Belgradului și eliberarea lui de către armatele creștine conduse de Ioan de Hunedoara la 1456, precum și asediul încheiat cu succes de către otomani în anul 1521, marea catastrofă de la Mohács din 1526, cele două asedii ale Vienei (1529, 1683), bătălia de la Giurgiu din anul 1595, bătălia de la Slankamen din anul 1691. Pe malurile Dunării s-au purtat câteva dintre luptele duse de Napoleon Bonaparte împotriva Imperiului Austriac (bătăliile de la Ulm și Dürnstein din anul 1805, bătăliile de la Aspern și Wagram din anul 1809). Tot cu acel prilej, armatele franceze au bombardat cetățile din Bratislava și Devín. La Dunărea de Jos s-au purtat războiul ruso-otoman din anul 1811, războiul ruso-român-otoman din anii 1877-1878, operațiunile militare din timpul Primului Război Mondial, bătălia de la Turtucaia din anul 1916, iar în cel de-al Doilea Război Mondial ofensivele de la Belgrad și Budapesta (1944), conduse de Armata Roșie și unitățile de partizani iugoslavi împotriva armatei germane, respectiv de Armata Roșie și armata română împotriva armatelor germane și maghiare. În 1999, câteva poduri dunărene de la Belgrad și Novi Sad au fost bombardate de aviația NATO. În zilele noastre, în anul 2023, suntem martorii loviturilor rusești cu rachete asupra porturilor ucrainene civile de la Dunăre.



Victoria lui Sigismund Báthory de la Giurgiu, în *Pannoniae historiae hronologica* (1596),
cf. https://ro.wikipedia.org/wiki/Bătălia_de_la_Giurgiu#/media/Fișier:Mihai_Viteazul_fighting_the_Turks,_Giurgiu,_October_1595.jpg (accesat decembrie 2023)

Tot pe malurile Dunării au fost construite impresionante edificii de arhitectură, precum siturile urbane de la Ulm, Regensburg și Passau, castelul de la Sigmaringen și mănăstirea benedictină de la Melk, Hrad-ul și domul Sf. Martin din Bratislava, catedrala de la Esztergom și cetatea de la Visegrád, Palatul Regal, Parlamentul și „Podul cu lanțuri” de la Budapesta, cetățile de la Petrovaradin, Belgrad, Slankamen, Rum, Golubac, Sf. Ladislau, Orșova, orașelul și cetatea de pe insula Ada-Kaleh.



Cetatea Golubac (fotografie personală a autorului, 2019)

Mai jos de Orșova și insula Ada-Kaleh, în epoca împăratului Traian a fost construit „Podul lui Apolodor”; merită de asemenea pomenită cetatea de la Vidin, iar la Cernavodă, la sfârșitul secolului al XIX-lea, a fost construit primul mare pod de fier de pe cursul inferior al Dunării, podul „Regele Carol I” (astăzi „Anghel Saligny”). În anul 2023 a fost dat în folosință un impresionant pod peste Dunăre în dreptul orașului Brăila.



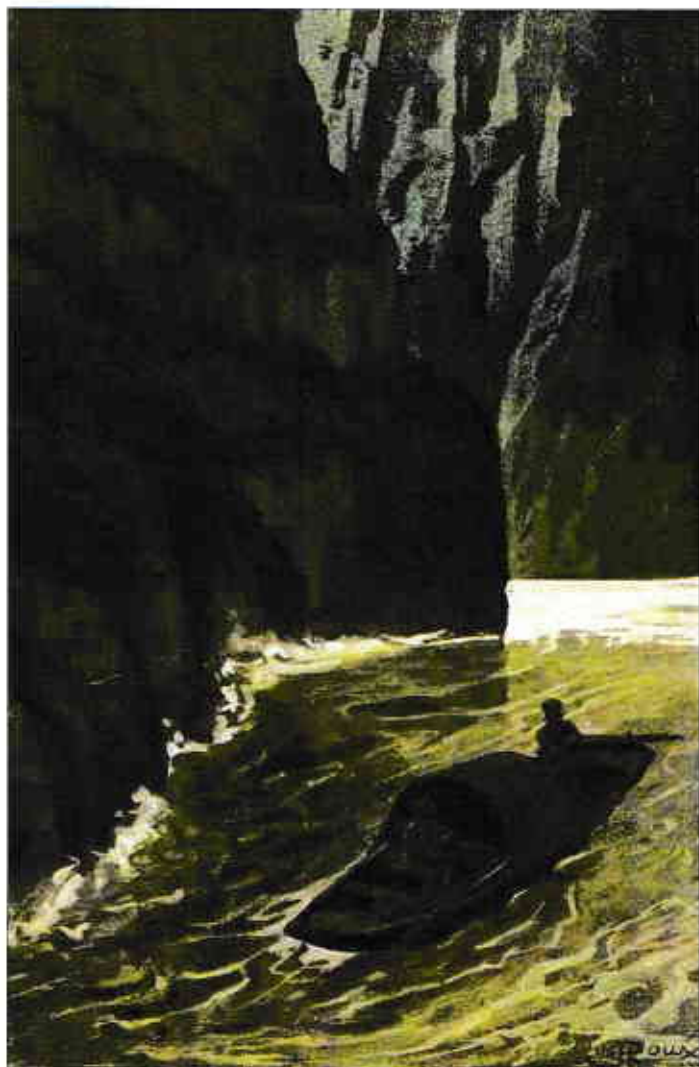
„Podul cu lanțuri” de la Budapesta

cf. <https://ro.pinterest.com/pin/473300242074748642/> (accesat decembrie 2023)

În secolul XX, pe Dunăre s-au construit numeroase complexe hidroenergetice, multe pe cursul german și austriac (de exemplu la Ybbs an der Donau-Persenbeug), complexul de la Gabčíkovo-Nagymaros (Slovacia-Ungaria), Porțile de Fier I și II (România-Serbia)³, dar și centrale nucleare (Paks în

3 Este vorba de un total de 19 complexe hidroenergetice, cf. https://web.archive.org/web/20070423125104/http://www.danube-river.org/en_fluss-technik.html (accesat decembrie 2023).

Ungaria, Kozlodui în Bulgaria, Cernavodă în România). Importanța economică a Dunării este completată de trei mari canale care o leagă într-un mod complex la rețeaua hidrografică europeană, la Marea Nordului, Oceanul Atlantic și la Marea Neagră: Canalul Dunăre-Main-Rin (Germania), Canalul Dunăre-Tisa (Serbia) și Canalul Dunăre-Marea Neagră (România). Din aceste motive, precum și pentru importanța ei generală în economia Europei și în viața locuitorilor acesteia, Dunărea a fost declarată de Uniunea Europeană drept Coridorul Pan-European VII, legând Rotterdamul de Marea Neagră.



**Ilustrație originală din ediția princeps a cărții
Pilotul de pe Dunăre de Jules Verne (1908).**

Cf. <https://www.jules-verne-club.de/jvc/galerie/chromotypographien/#a64> (accesat decembrie 2023).

Dunărea i-a fascinat pe scriitori, artiști, pe călători. *Cântecul Nibelungilor* se desfășoară, în parte, pe Dunăre. Au scris despre ea călătorii care au străbătut-o cu vaporul de abur de la Viena la Constantinopol⁴. Importanți scriitori europeni, inclusiv români, s-au născut pe malurile Dunării și au scris despre ea: Mor Jókai (născut la Komárno, în Slovacia de astăzi), Petru Dumitriu (născut la Baziaș), Elias Canetti (născut la Ruse, în Bulgaria), Panait Istrati (născut la Brăila). Marea literatură a Europei Centrale (secolele XIX-XX) nu a trecut cu vederea Dunărea. Au scris despre ea și scriitori străini de regiune și care nu aveau vreo afinitate specială pentru ea (spre exemplu Jules Verne, *Pilotul de pe Dunăre*).

În literatura română, dintre operele care fac referire la Dunăre merită semnalate câteva (în ordine cronologică): volumul de relatări de călătorie *Privești dobrogene* de Mihail Sadoveanu (1914), romanul *Europolis* de Jean Bart (1933), nuvela *Domnișoara Christina* a lui Mircea Eliade (1936), a cărei acțiune se desfășoară în Câmpia Dunării, romanul *Drum fără pulbere* (1951), scris de Petru Dumitriu, printre cele mai importante romane proletcultiste ale comunismului românesc, nuvela *Duios Anastasia trecea* de

Dumitru Radu Popescu (1967, excelent ecranizată în anul 1979) și articolul *Dobrogea! Dobrogea!* de Geo Bogza (în volumul *Privești și sentimente*, 1972). În memoriile sale din exil (publicate în România în anul 2016), Vintilă Horia îl construiește pe „țărânu de la Dunăre” drept tip uman în care se regăsește.

Dunărea a fost subiect de muzică și film. Valsul lui Johann Strauss (cel Tânăr), *An der schönen blauen Donau*, cel mai cunoscut vals din istoria muzicii, s-a născut pe malurile Dunării, în anul 1867, la Viena. Numeroase filme au avut drept subiect sau actor Dunărea: filmul istoric și biografic *Sissi* (1955), dedicat împărătesei Elisabeta (Sissi) a Austriei (Austro-Ungariei), filmele românești *Croaziera*, cu scenariul și regia lui Mircea Daneliuc (1981) și *Salutări de la Agigea* (1984), coproducția româno-

4 Constantin Ardeleanu, *O croazieră de la Viena la Constantinopol. Călători, spații, imagini: 1830-1860*. București, Ed. Humanitas, 2021.

franceză *O vară de neuitat* (1994), regizată de Lucian Pintilie, filmul grecesc *Privirea lui Ulise* (1995), în care joacă Maia Morgenstern alături de Harvey Keitel, comedia nebună *Crna mačka, beli mačor* (Pisica albă, pisica neagră) (1998).



Scenă din filmul *Sissi* (1955), realizată pe malul Dunării, cf. <https://www.imdb.com/title/tt0048624/mediaviewer/rm2541056000/> (accesat decembrie 2023)

Despre Dunăre s-au scris importante lucrări de istorie culturală. În limba română au fost traduse cărțile lui Claudio Magris, *Danubius* (apărută în anul 1986, tradusă în română în anul 1994) și Andrei Șarii, *Dunărea – fluviul imperiilor* (apărută în anul 2015, tradusă în România în anul 2017)⁵.

În spațiul românesc s-a scris puțin despre istoria Dunării. Cea mai cunoscută este lucrarea lui Nicolae Iorga, *Chestiunea Dunării (istorie a Europei Răsăritene în legătură cu această chestie)*, apărută în anul 1913 în contextul războaielor balcanice⁶ și reeditată în anul 1998, iar în ultimii ani merită pomenit numele istoricului Constantin Ardeleanu, în primul rând pentru excelenta monografie *O croazieră de la Viena la Constantinopol. Călători, spații, imagini: 1830-1860* din anul 2021⁷. Câteva cărți mai vechi sau mai recente au abordat chestiunea Dunării din perspectiva diplomației și cu referire la Comisia Europeană a Dunării⁸.

5 Claudio Magris, *Danubius*. Traducere, note, capitol post-ultim de Adrian Niculescu. Cu postfața autorului pentru versiunea românească. București, Ed. Univers, 1994; Andrei Șarii, *Dunărea – fluviul imperiilor*. Traducere de Maria Sîrghe. Iași, Ed. Polirom, 2017.

6 Nicolae Iorga, *Chestiunea Dunării (istorie a Europei Răsăritene în legătură cu această chestie)*. Lecții ținute la Școala de Război. Tipărite după notele stenografice ale lui H. Stahl, pentru folosul elevilor săi. Vălenii de Munte, Ed. Societății „Neamul Românesc”, 1913. În format electronic: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/b/bf/Nicolae_Iorga_-_Chestiunea_Dunării_-_%28Istorie_a_Europei_răsăritene_în_legătură_cu_această_chestie%29_-_Lecții_ținute_după_notele_stenografice.pdf (accesat decembrie 2023). Vezi și Nicolae Iorga, *Chestiunea Dunării (istorie a Europei Răsăritene în legătură cu aceasta chestie)*. Ediție îngrijită, studiu introductiv și indice de Victor Spinei. Iași, Ed. Institutul European, 1998.

7 Constantin Ardeleanu, *O croazieră de la Viena*. Vezi și idem, *Gurile Dunării – o problemă europeană. Comerț și navigație la Dunărea de Jos în surse contemporane (1829-1853)*. Brăila, Ed. Istros a Muzeului Brăilei, 2012.

8 Nicolae Dașcovici, *Dunărea noastră. O scurtă expunere până la zi a problemei dunărene, însoțită de textul Statutului de la Paris din 1921*. București, Ed. Fundația culturală Principele Carol, f.a.; Grigore Antipa, *Însemnătatea*



Cartea lui lucrarea lui Nicolae Iorga, *Chestiunea Dunării*, apărută în anul 1913, este singura publicație de sinteză a istoriografiei românești dedicate Dunării.

DUNĂREA ȘI „REVOLUȚIA CĂLĂTORITULUI” DIN SECOLUL AL XIX-LEA

POLITICA INTERNAȚIONALĂ

Dacă am studia o hartă politică a Europei de la începutul secolului al XIX-lea, mai ales după terminarea epocii napoleoniene (1815), am constata că Dunărea străbătea un număr limitat de state: Confederația Germană de Nord (transformată în anul 1871 în Imperiul German), Imperiul Austriac (de la 1867 Austro-Ungar), Imperiul Otoman. Pe parcursul secolului, harta politică a regiunii dunărene se diversifică simțitor. Câteva provincii otomane sau țări vasale Imperiului Otoman devin întâi autonome, apoi independente, precum Serbia (independentă la 1878, proclamată regat la 1882), Principatele Române, mai târziu România (independentă la 1877, proclamată regat în anul 1881), Bulgaria (principat la 1878, independentă la 1908). Dobrogea otomană este anexată de România la 1878, iar după proclamarea independenței Bulgariei, Imperiul Otoman pierde cu totul accesul la Dunăre în calitate de putere riverană. În aceeași perioadă, Imperiul Rus a controlat regiunea Deltei Dunării. Aceste realități politice au făcut ca, cel puțin în jumătatea superioară a cursului Dunării, de la Donaueschingen la Orșova (Porțile de Fier), circulația persoanelor să fie foarte simplă din punctul

politică și economică a Dunării în viața poporului român. București, Cartea Românească, 1940; Ștefan Stanciu, *România și Comisia Europeană a Dunării. Diplomatie, suveranitate, cooperare internațională*. Notă asupra ediției: Cristian-Dragoș Căldăraru; cuvânt înainte: Dan Berindei. Galați, Ed. Muzeului de Istorie Galați, 2014, p. 49-414.