

V I N T A G E

Patrick O'Brien s-a născut la Dublin pe 20 aprilie 1823, ca fiu al prosperului om de afaceri și politician liberal Timothy O'Brien. A făcut studii de drept la Dublin, pe care le-a absolvit în 1843, primind licența de practică juridică în Irlanda în anul 1844. Păstrând convingerile liberale ale tatălui său, Patrick O'Brien a fost ales membru al Camerei Comunelor în iulie 1852, în King's County, calitate deținută până în 1885, când circumscripția a fost divizată. În 1853 a sosit în Principatele Române, nefiind limpede dacă din proprie inițiativă sau trimis într-o misiune specială de către Ministerul de Externe britanic prin intermediul ambasadorului Canning. Cert este că pe teritoriul românesc irlandezul a fost în continuă legătură cu consulul-general britanic de la București, Robert Gilmore Colquhoun, și cu viceconsulul din porturile dunărene Galați și Brăila, Charles Cunningham. Volumul de însemnări pe care îl publică în 1854 este o subtilă punere în context a situației istorice și politice a Țării Românești și Moldovei.

PATRICK O'BRIEN

Jurnalul unei călătorii  
în Principatele Dunărene  
în toamna și iarna anului 1853

Traducere din engleză,  
introducere și note de  
CONSTANTIN ARDELEANU

 HUMANITAS  
BUCUREȘTI

Redactor: Iustina Croitoru  
Coperta: Ioana Nedelcu  
Tehnoredactor: Manuela Măxineanu  
Corector: Cristina Jelescu  
DTP: Emilia Ionașcu, Carmen Petrescu

Tipărit la Paper Print – Brăila

Patrik O'Brien  
*Journal of a Residence in the Danubian Principalities  
in the Autumn and Winter of 1853*, London, 1854.

© HUMANITAS, 2016, pentru prezenta versiune românească

Descrierea CIP a Bibliotecii Naționale a României  
O'Brien, Patrick

Jurnalul unei călătorii în Principatele Dunărene în toamna  
și iarna anului 1853 / Patrick O'Brien; trad., cuv. înainte:  
Constantin Ardeleanu. – București: Humanitas, 2016  
ISBN 978-973-50-5063-4  
I. Ardeleanu, Constantin (trad.; pref.)  
94(44:498)"1853"

EDITURA HUMANITAS

Piața Presei Libere 1, 013701 București, România  
tel. 021 408 83 50, fax 021 408 83 51  
[www.humanitas.ro](http://www.humanitas.ro)

Comenzi online: [www.libhumanitas.ro](http://www.libhumanitas.ro)  
Comenzi prin e-mail: [vanzari@libhumanitas.ro](mailto:vanzari@libhumanitas.ro)  
Comenzi telefonice: 0372 743 382, 0723 684 194

## CUPRINS<sup>1</sup>

Introducere	
de Constantin Ardeleanu . . . . .	9
Capitolul I . . . . .	23
<i>Plecarea din Constantinopol – Varna – Sulina sub control rus – Comerțul britanic pe Dunăre</i>	
Capitolul II . . . . .	30
<i>Carantina în Principatele Române – Brăila – Cu brișca spre Galați – Soldații ruși – Galați – Soarta refugiaților polonezi – Cu vaporul austriac spre Giurgiu – Condițiile de călătorie</i>	
Capitolul III . . . . .	40
<i>Pregătiri de război – Hârșova – Cernavodă – Drumul spre Constanța – Greutățile construirii unui canal în Dobrogea</i>	
Capitolul IV . . . . .	46
<i>Obstacolele în calea navigației la gurile Dunării – Silistra – Giurgiu – Controlul pașapoartelor – În așteptarea plecării diligenței</i>	

---

1. Cuprinsul analitic este realizat de traducător.

6 CUPRINS

Capitolul V . . . . .	50
<i>Spre București – Soldații ruși – Bogăția țării – Structura socială</i>	
Capitolul VI . . . . .	55
<i>Din nou despre soldații ruși – București – Aspectul general al capitalei – La operă și la teatru – Locuri de promenadă – Povestea pictorului italian dezmoștenit</i>	
Capitolul VII. . . . .	61
<i>Trecerea în revistă a armatei țariste – Despre hrana soldaților ruși – Instalarea unei tabere militare – Soarta românilor între ruși și turci – Resursele Principatelor – Problemele politice ale românilor – Lipsa de atracții pentru călătorii străini</i>	
Capitolul VIII. . . . .	67
<i>Un călător în căutarea morții – Circasia – Frumoasa Roza între lumea liberă și harem – Tristețea lui Manly – Sfârșitul unei idile neîmplinite</i>	
Capitolul IX . . . . .	74
<i>Starea politică a Principatelor – Corupția regimului – Drepturile istorice ale românilor – Capitulațiile – Puțină istorie – Regulamentele Organice</i>	
Capitolul X . . . . .	83
<i>Adevărată față a protectoratului țarist – Umilirea domnitorului Știrbei – Atitudinea prințului Gorceakov – Eșecul negocierilor diplomatice și intențiile belicoase ale Rusiei</i>	

Capitolul XI .....	89
<i>Mașinațiunile Rusiei – Conspirația lui Kallergis – Lovitura de stat și rezistența regelui Otto – Constituția Greciei</i>	
Capitolul XII .....	93
<i>Progresele economice ale Greciei – Cultura și școlile grecești – Democrația în Grecia modernă – Toleranța religioasă</i>	
Capitolul XIII .....	98
<i>La Nafplion – Vechea moschee – Slujbă la biserica catolică – Grecii, victime ale propagandei rusești</i>	
Capitolul XIV .....	100
<i>Spre Giurgiu – Santinele rusești – Dispute pentru ocuparea insulei Mocanu – Artileria otomană – Spre Oltenița – Frumusețea țărăncilor românce</i>	
Capitolul XV .....	105
<i>Rătăciți pe drum – Hanul din Negoști – Praful Bărăganului – Oltenița – Pregătirile militare – Bătălia de la Oltenița – Un mare succes otoman</i>	
Capitolul XVI .....	110
<i>Despre relativitatea vederii morții – Povestea liceanului francez</i>	
Capitolul XVII .....	114
<i>Noi dispute ruso-otomane – Planuri de război pe linia Dunării – Strategii și obiective militare – Primadona engleză</i>	

8 CUPRINS

Capitolul XVIII. . . . . 118

*Curieri albanezi – Plecarea spre Galați – Arestarea lui  
Georgie – Intervenții diplomatice*

Capitolul XIX. . . . . 122

*Încătușări forțate – Duplicitatea ionienilor – Iarna  
prin trecătorile Carpaților – Brașov – Arad – În tren –  
Arestarea – Cu bine la Viena*



## CAPITOLUL I

### *Plecarea din Constantinopol – Varna – Sulina sub control rus – Comerțul britanic pe Dunăre*

În septembrie anul trecut<sup>1</sup>, am plecat din Constantinopol la bordul vaporului austriac *Ferdinando I* spre gurile Dunării<sup>2</sup>. Vântul sufla aspru dinspre nord pe canalul Bosfor și valurile se spărgeau furioase de promontoriul Sarayburnu. Pe drumul de la Tophane<sup>3</sup> către vapor, caicul în care mă aflam a fost cât pe ce să se răstoarne în câteva rânduri și de-abia am reușit să mă imbarc. După-amiază târziu am ajuns în golful Büyükdere, unde ne-am oprit câteva minute ca să luăm la bord corespondența internunțului austriac<sup>4</sup>.

De pe vaporul nostru se vedeau escadra egipteană ancorată în fața Văii Sultanului și corturile verzi ale trupelor lui Abbas Pașa<sup>5</sup> pe dealurile din depărtare.

---

1. 1853.

2. Compania austriacă Lloyd avea curse regulate între Istanbul și Galați, de unde călătorii puteau lua piroscafele altei societăți de navigație (DDSG – Compania Austriacă de Navigație cu Vapoare pe Dunăre) ce făceau legătura, cu mai multe escale, cu Viena.

3. Tophane este acum parte a cartierului Beyoğlu (Pera) din Istanbul, pe țărmul european al orașului, separat de peninsula istorică prin Cornul de Aur.

4. În anul 1853 internunțul (ambasadorul) austriac în capitala otomană era baronul Karl Ludwig von Brück.

5. Abbas Hilmi Pașa era liderul Egiptului, care pusese la dispoziția suzeranului său, sultanul Abdul Međjid (1839–1861), puternica flotă egipteană.

Flota turcească se desfășura într-o linie oblică din mijlocul golfului Büyükdere până la intrarea în Marea Neagră. Fregata îngrijită de lângă noi, prima din linie, era comandată de căpitanul Slade<sup>1</sup>, fost ofițer în marina britanică, actualmente pașă în serviciul turcilor. Era prima zi a Curban Bairamului, și navele turcești și egiptene erau vesel împodobite cu steaguri. Am trecut pe lângă *Mahmudia*, una dintre cele mai mari nave din lume, cu 120 de tunuri la bord, care arbora drapelul lui *Capudan Pașa*, prim-amiralul turc<sup>2</sup>. Nimic nu întrecea în forță și măreție flota sultanului și totul dădea de înțeles că ofițerii și marinarii o manevrează cu dibăcie și vitejie.<sup>3</sup>

Din Valea Sultanului, de pe țărmul asiatic, și de la Therapia, de pe cel european, și până la intrarea în Marea Neagră se instalaseră din loc în loc baterii puternice. De obicei, în strâmtori, tunurile se așază aproape de apă, dar la intrarea pe Bosfor bateriile sunt mai ridicate. După ce ne-am luptat câteva ore cu vântul de nord și o Mare Neagră agitată, a trebuit să ne întoarcem și să ancorăm pe timpul nopții în largul golfului Büyükdere.

Cum vântul s-a mai domolit puțin spre dimineață, am pornit din nou și în seara aceleiași zile am ajuns în micul port Burgas, iar vreo douăsprezece ore mai târziu am ancorat în fața Varnei. Amândouă porturile

---

1. Căpitanul Adolphus Slade (1804–1877).

2. *Capudan Pașa* era numele dat comandantului flotei otomane.

3. În fapt, tocmai înfrângerea flotei otomane de către ruși în bătălia navală de la Sinope (noiembrie 1853) a fost factorul ce a contribuit decisiv la implicarea Marii Britanii și a Franței în ceea ce avea să devină Războiul Crimeii.

au rade deschise, fără nici un fel de adăpost în fața vântului de nord-est. Am lăsat acolo sume însemnate de bani lichizi, trimise de negustorii din Constantinopol agenților lor ca să cumpere cereale și piei, cele mai tranzacționate mărfuri la Burgas și la Varna. Toate vânzările de pe teritoriul Turciei<sup>1</sup> se fac în mone-dă, negustorii refuzând cu încăpățânare *kaimes* sau bancnotele care circulă în capitală. De la o vreme, valoarea aurului și a argintului a crescut considerabil la Constantinopol. Moneda de aur de 100 de piaștri valorează acum 115, iar cea de argint de 20 de piaștri s-a ridicat la 22. Este însă interzis prin lege să faci speculă cu variațiile ratei de schimb și dacă vinzi sau cumperi monedele de aur sau argint peste valoarea lor nominală te pasc pedepse aspre.

În apropiere de Varna am găsit cantonați zece mii de ostași. Fortificațiile erau solide, dar tunurile nu erau manevrate foarte eficient: pe când ne aflam în port, în largul mării au trecut trei cuirasate – egiptene, după cum arătau – care au salutat orașul și a durat trei sferturi de ceas să li se răspundă la salut, timp în care navele ajunseseră probabil prea departe pentru a mai auzi.

Cei mai mulți dintre localnici sunt creștini care, de când au poposit în vecinătate arabii lui Abbas Pașa, au început, se pare, să se teamă permanent pentru viețile și avutul lor.

În dimineața când am plecat de la Varna, am ancorat la vreo doi kilometri de gurile Dunării. Cum adâncimea

---

1. Teritoriul Bulgariei de astăzi, cu cele două porturi menționate, Burgas și Varna, făcea parte din Imperiul Otoman.

apei deasupra barei<sup>1</sup> era de numai doi metri, nu ne-am putut apropia mai mult. Întinderea de apă turbure din fața noastră era presărată cu epave. Priveliștea era teribil de dezolantă. Acolo unde apa era mică, prin valurile gălbui ale mării se zăreau carenele întunecate ale vaselor ca niște cadavre pe jumătate îngroapate, iar în alte locuri vârfulurile catargelor epavelor se ridicau din apă asemenea brațelor întinse ale unui om care se îneacă. Pe țârm, o navă eșuată, de construcție olandeză, putrezea la soare, iar în apropierea noastră câțiva bărbați în bărci încercau să pescuiască încărcătura unui vas ce se scufundase cu o zi în urmă. Dincolo de bară ne aștepta un vapor să ne ducă în amonte pe Dunăre. Am plutit până la el cu un barcaz cu pânzele întinse, căci vântul era bun; pe deasupra, șase bărbați trăgeau la vâsle barcazului, în vreme ce altă ambarcațiune, tot cu șase rame, și ea cu pânzele ridicate, îl remorca. După vreun ceas am ajuns la vaporul care ne aștepta pe Dunăre și, după ce am luat micul dejun la bord, am coborât pe uscat să vizităm orașul Sulina.

Sulina aparține Rusiei<sup>2</sup>. Orașul înseamnă cu totul două șiruri de case de lemn cu etaj, ce se întind de-a lungul malului Dunării, cu o mlaștină sumbră în spațele lor. Cele mai multe case sunt construite pe piloni, în mijlocul unor bălți de apă puturoasă care se scurge din mlaștina cu pricina. Locul duhnește de febră în lunile de vară și este aproape de nelocuit iarna, din cauza frigului. Mateloți, pescari, cârciumari și proprie-

---

1. Bara este pragul de aluviuni ce se depun la gura de vărsare a unei ape curgătoare într-o mare cu marea slabă.

2. Rusia anexase întreaga Deltă a Dunării în anul 1829, prin prevederile păcii ruso-otomane de la Adrianopol.

tari de limburi<sup>1</sup>, câțiva soldați ruși și unul sau doi preoți ortodocși alcătuiesc populația orașului Sulina. Am numărat mai bine de două sute de vase de diferite mărimi ancorate pe fluviu. Unele erau acolo de trei luni, neputând să treacă peste bară! De la începutul lunii iunie, aproape fiecare încercare de a ieși pe mare se dovedise dezastruoasă și oamenii par să fi renunțat la gândul de a tăia un canal prin bară. La gura fluviului era o navă de dragat rusească; judecând după crustele de noroi care o acopereau și după aspectul ei mizerabil și părăsit, mai mult ca sigur că nu fusese folosită de multă vreme. În apropierea ei era o canoieră rusească. Singurul om de pe punte, un marinar înalt, într-un palton de culoarea glodului, stătea atârnat peste bordaj și arunca fire de paie în apă.

În conformitate cu tratatul de la Adrianopol, insula Sf. Gheorghe, pe care se află Sulina, ca și celelalte insule ale Dunării, n-ar trebui să fie locuită<sup>2</sup>. Însă rușii au construit o stație de carantină la capătul de sud-est al insulei Letea și puțin mai târziu au ridicat micul oraș Sulina, pe care s-au declarat stăpâni. La capătul opus al insulei Sf. Gheorghe, la intrarea pe braț, rușii au construit o altă stație de carantină. Restul insulei Sf. Gheorghe este o mlaștină pustie.

Și fără alte cauze, nivelul scăzut al apei deasupra barei de la gura Dunării, înregistrat din luna iunie, ar fi fost destul pentru a lovi în comerțul Brăilei și Galaților. Totuși, mi se pare că, cu puțină voință din toate părțile, ar fi cât se poate de simplu să păstrezi deschisă

---

1. Mici nave fluviale.

2. Conform tratatului din 1829, pe insulele ce formează Delta Dunării nu se puteau institui așezări umane, cu excepția celor necesare serviciului de carantină.

trecerea peste bară la o adâncime de patru, cinci metri. După cât de greu s-a tras la rame de la vapor la Sulina, curentul era foarte puternic; trebuie să fi avut o viteză de cel puțin șapte kilometri pe oră. N-ar fi nevoie decât să se grebleze bancul de nisip colmatat, iar forța curentului l-ar lua cu sine. O dragă prevăzută cu rașchete, nu cupe, ar izbuti numaidecât. Tot așa, dacă ar fi piloni de sprijin pe amândouă malurile fluviului canalul ar rămâne deschis permanent; însă chiar și fără asemenea cheltuieli, vasul de dragat folosit corespunzător poate asigura un canal bun de navigat, cu o adâncime chiar de trei metri și jumătate în lunile de vară.

Și brațul Sf. Gheorghe, care se întinde între cealaltă parte a insulei și limita dreaptă a fluviului<sup>1</sup>, poate deveni navigabil. În locurile cel mai puțin adânci, apa are trei metri și jumătate; nivelul apei la bară, la gura acestui braț, variază între doi și patru metri. Nu s-au făcut până acum măsurători precise și nici n-au fost plasate geamanduri; așa încât nici un vas nu folosește această rută.

Brațul Chilia, care separă insula Letea de Basarabia, este navigabil pe întreaga lungime, însă fiind în stăpânirea Rusiei, pe acolo nu trec niciodată vasele altor națiuni.

Anglia este țara cea mai interesată ca gurile Dunării să ajungă navigabile și numai ea a arătat o dorință sinceră și statornică de a se înfăptui acest lucru.

În anul 1851, exporturile Brăilei pe Marea Neagră s-au ridicat la 778 157 de lire sterline, iar importurile pe Dunăre la 334 078 de lire. În același an exporturile

---

1. În original „și malul bulgăresc al Dunării“, informație, evident, eronată.

Galașilor pe mare au însumat 496 368 de lire, iar importurile 374 233 de lire, în total la 1 982 836 de lire. Supușii britanici și vasele britanice au cea mai importantă contribuție la dezvoltarea comerțului în această zonă, așa încât este de datoria guvernului britanic să-și folosească influența pentru a îndepărta toate piedicile din calea liberei navigații la gurile Dunării.

După vreo douăsprezece ore de la plecarea din Sulina, am ajuns la Galași și de acolo, după ce am debarcat o parte din încărcătură și câțiva pasageri, ne-am continuat drumul spre Brăila, care se află la cam douăzeci de kilometri în amonte.