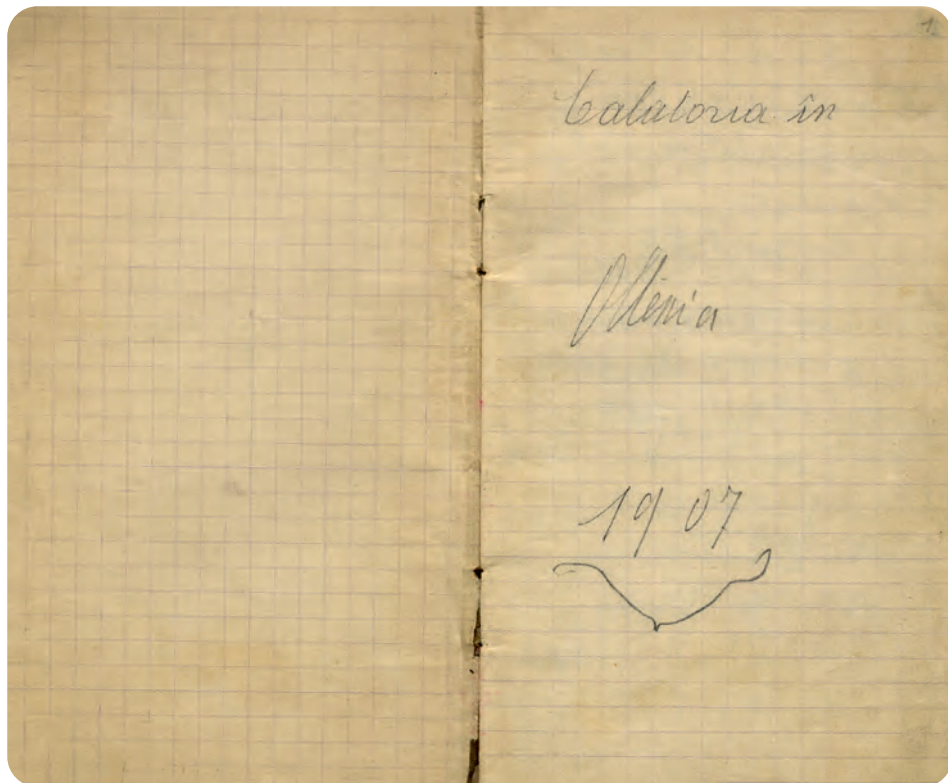


*Carluta  
și primul lui dascăl*

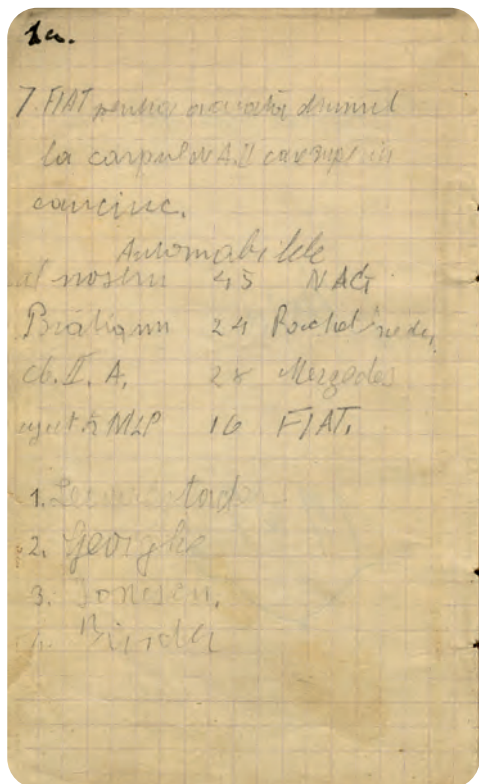
DIN UCENICIA PRINCEPULUI CAROL AL ROMÂNIEI

Ediție îngrijită de STANCA SCHOLZ-CIONCA

*Calătoria în Oltenia*  
*1907*



JURNALUL PRINCEPULUI CAROL,  
ADNOTAT DE ION CIONCA



(1a)

FIAT pentru a arăta drumul la corpul de A(rmată) II care rupe un cauciuc.

Automobilele

Al nostru	45	NAG <sup>1</sup>
Brătianu	24	Rochet-Schneider
Cl. II. A. <sup>2</sup>	28	Mercedes [sic]
ajutor MLP <sup>3</sup>	16	FIAT. <sup>4</sup>

1. Seevalstader<sup>5</sup>

2. Gheorghe

3. Ionescu

4. Binder

<sup>1</sup> Limuzina principilor de coroană – un cadou al regelui, sosit în februarie 1907; fabricată la Neue Automobil-Gesellschaft (NAG), mai târziu Nationale Automobil-Gesellschaft, una dintre primele fabrici germane de automobile (dispărută între timp); producea mașini de tipuri variate, îndeosebi limuzine de lux.

<sup>2</sup> Automobilul Corpului II de Armată, al cărui comandant era din 1904 principele Ferdinand.

<sup>3</sup> (Automobilul) Ministerului Lucrărilor Publice.

<sup>4</sup> Întreprinderea Fiat, fondată în 1899, produce un prim model de 3,5 CP, ajungând să producă între 1903–1906 patru serii de 16 CP – este automobilul care însoțește cortegiul călătoriei asigurând asistență tehnică și logistică.

<sup>5</sup> Seewaldstädter, după corespondența principesei Maria. Ortografia numelui variază în decursul Jurnalului. Cei patru sunt șoferii automobilelor.

(2)

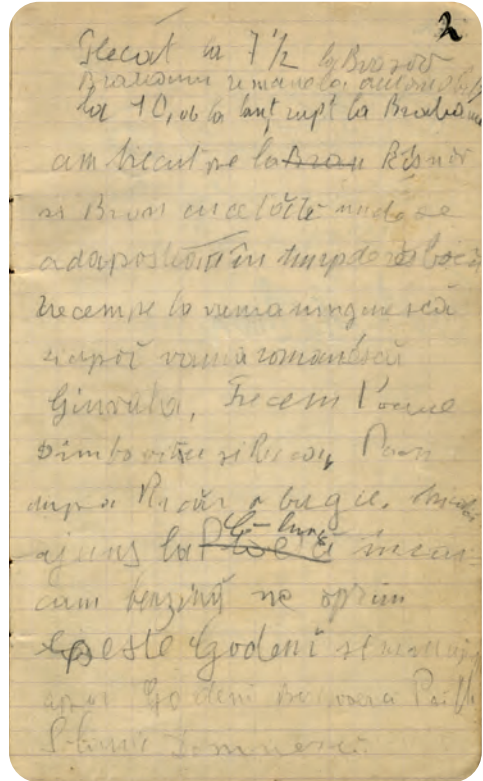
Plecat la 7 ½ la Brașov

Brătianu ramâne la automobil

La 10.00 la lanț rupt la Brătianu

Am trecut pe la Bran Rîșnov și Bran  
cu cetățile unde se adăposteau în  
timp de război,

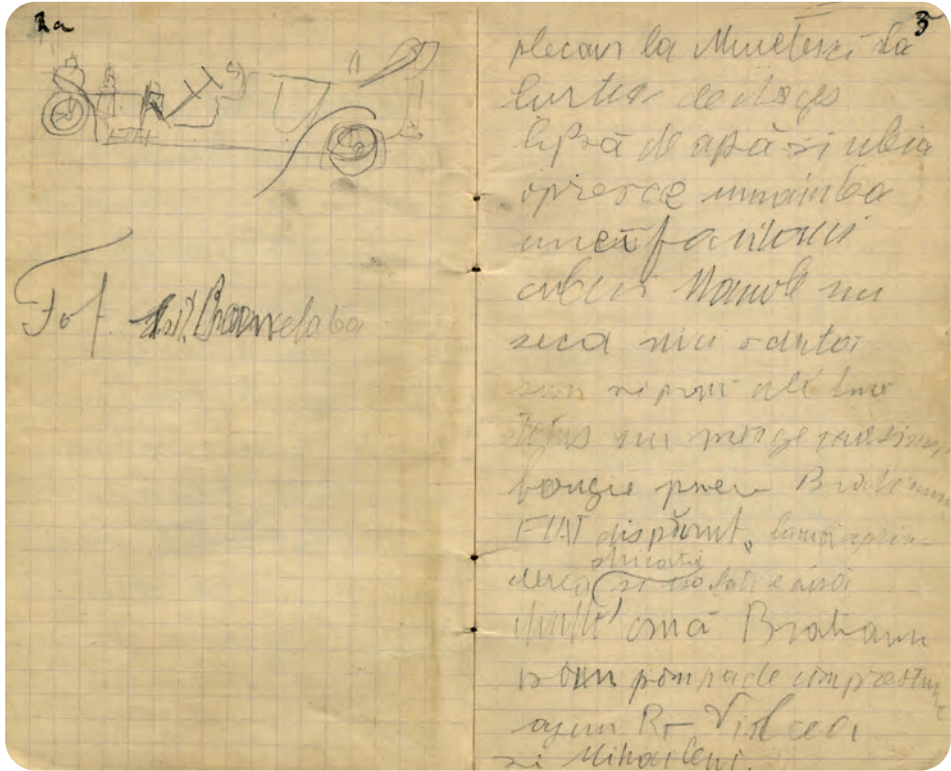
trecem pe la vama ungurească și apoi  
vama românească Giuvala<sup>1</sup>. Trecem  
Podul Dâmboviței<sup>2</sup> și Rucăr. Pauză  
după Rucăr o bugie stricată, ajuns la  
Ploiești-C-lung încarcăm benzină ne  
oprim la peste Godeni și mâncăm,  
apoi Godeni, Berevoești [cuvânt  
neînțeles], Slănic, Domnești.



Plecat la 7 ½ la Brașov  
Brătianu ramâne la automobil  
La 10.00 la lanț rupt la Brătianu  
Am trecut pe la Bran Rîșnov și Bran  
cu cetățile unde se adăposteau în  
timp de război,  
trecem pe la vama ungurească și apoi  
vama românească Giuvala<sup>1</sup>. Trecem  
Podul Dâmboviței<sup>2</sup> și Rucăr. Pauză  
după Rucăr o bugie stricată, ajuns la  
Ploiești-C-lung încarcăm benzină ne  
oprim la peste Godeni și mâncăm,  
apoi Godeni, Berevoești  
Slănic, Domnești.

<sup>1</sup> Giuvala (Juvala), unul dintre punctele de frontieră spre Ardealul aflat sub stăpânire austro-ungară.

<sup>2</sup> Șoseaua (astăzi parte din DN 73) între Fundata-Brașov și Dâmbovicioara, construită în timpul domniei lui Carol I. Un obelisc de marmoră la limita județului spre Fundata poartă încă inscripția: „Această șosea s-a proiectat și condus de către inginerul-șef R.I. Condescu și inginerul N.N. Furea și executat de antreprenorii frații Gregorio și Toma O. Bossin. S-a terminat la 1 august 1891”. Frații Gregorio se numără probabil printre meșteșugarii italieni specializați în construcții de piatră care au emigrat în număr mare în România în acei ani.



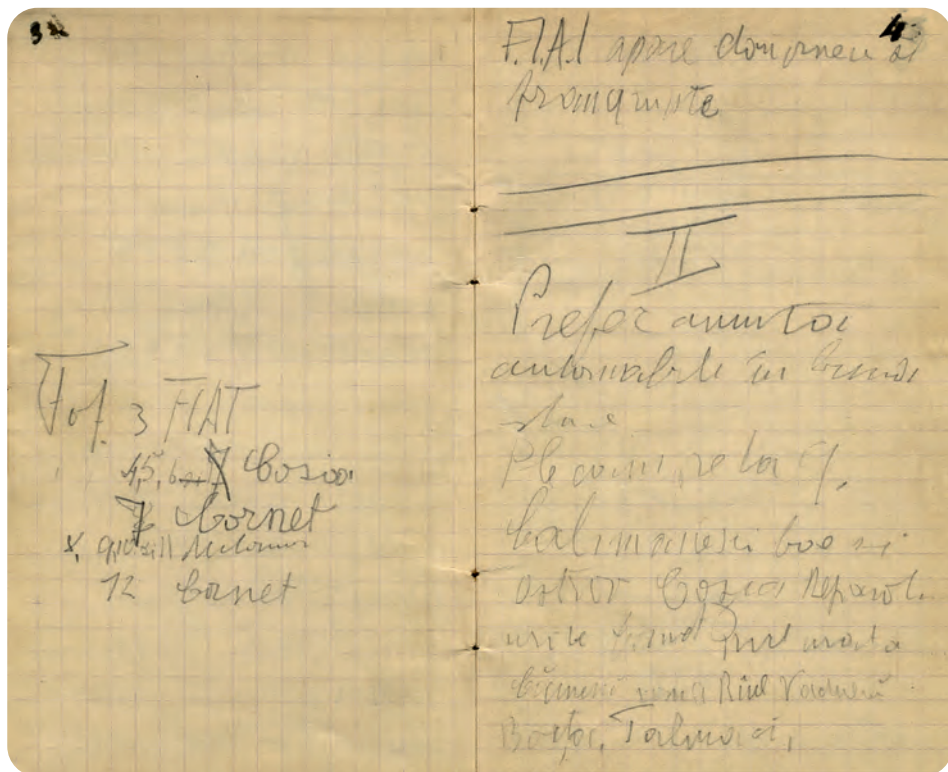
(2a)  
[schița automobilului regal]<sup>1</sup>  
Fot[ografia] 1. Bran<sup>2</sup>

(3)  
plecăm la Muntești (?). La Curtea  
de Argeș lipsă de apă și ulei oprește

înaintea unei fântâni a lui Manole  
nu seacă niciodată [indescifrabil]  
totuși nu merge mașina bougie  
pneu Brătianu, FIAT dispărut. la  
noi aprinderea stricată [indescifra-  
bil] Brătianu pompa de compresie  
ajuns R.-Vâlcea și Mihăileni

<sup>1</sup> Automobilul dăruit de regele Carol I principilor de coroană, pe care Missy îl descrie cu atâta entuziasm mamei sale (vezi în Introducere).

<sup>2</sup> Deși Carol își uitase aparatul de fotografiat acasă, s-au făcut fotografii care documentează etapele călătoriei. Elevul menționează câteva în cursul Jurnalului, numerotându-le meticolos, spre identificarea ulterioară a locurilor.



(3a)

Fot.[ografii] 3 FIAT

4, 5, 6 și 7 Cozia

7 Cornet

8, 9, 10 și 11 Mihăeni

12 Cornet

(4)

FIAT apare dar pneu și frâna rupte

II.<sup>1</sup>

Prefec(anu)tul automobile(le) în bună stare.

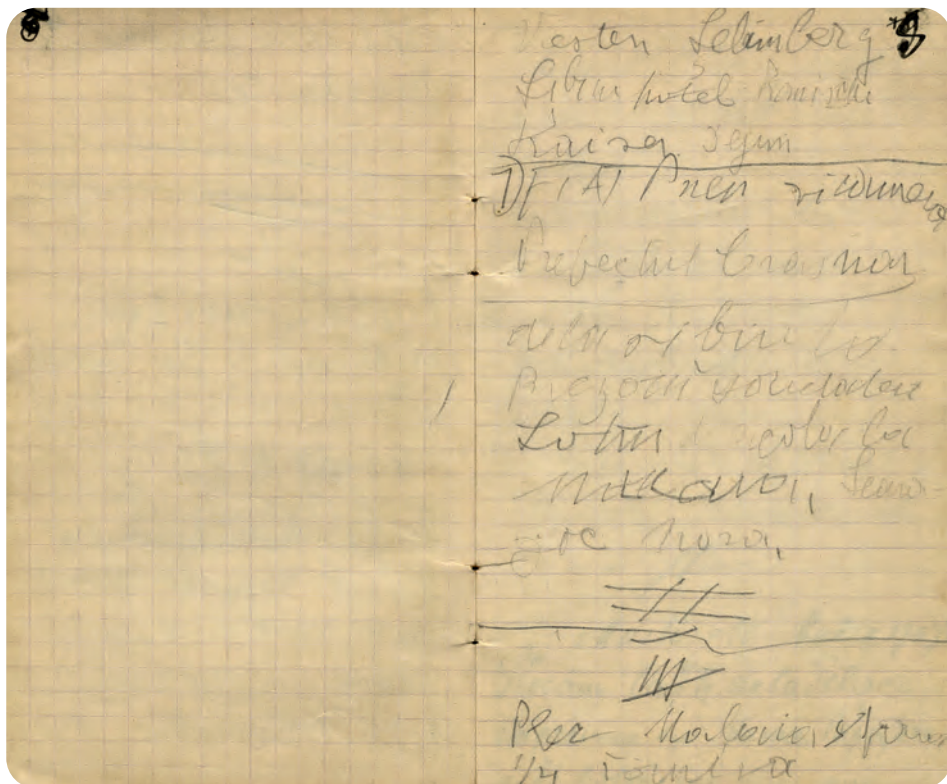
Plecăm pe la 9. Călimănești bă[i]e și Ostrov Cozia

...reparațiile<sup>2</sup> Cornet [...] Căineni, vama Râul Vadului, Boița, Tălmaci,

<sup>1</sup> În versiunea scrisă cu creionul zilele călătoriei sunt marcate cu cifre romane.

<sup>2</sup> Reparațiile.





(5)

Veștem Şelimberg Sibiu hotel Römische[r]  
Kaiser. Dejun

---

1) FIAT pneu [...]

Prefectul Crăsnar de la Sibiu la Brezoiu [...]  
Lotru... de acolo la Malaia.  
Seara joc hora.

III.

Plec[ăm]. Malaia stână [...]

(6)

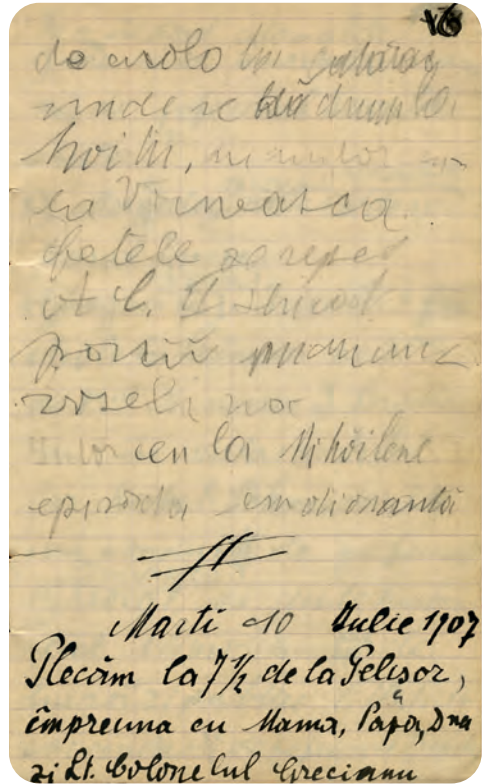
de acolo la cataracte unde se dă  
drum la [Lotru?] ne întorcem la  
Voineasca [sic] fetele se reped A.C.  
II. stricat porcii mănâncă vaselina  
Întorcem la Mihă[il]eni  
episoadă emoționantă



# 1

Marți 10 Iulie 1907

Plecăm la 7 ½ de la Pelișor, împreună cu Mama, Papa, Dna  
și Lt. Colonelul Grecianu.<sup>2</sup>



<sup>1</sup> De aici, urmează în cerneală Jurnalul propriu-zis, reformulat, ca temă impusă de dascălul Cionca.

<sup>2</sup> Petre Greceanu (1865–1919), absolvent al școlii militare, a ocupat diferite poziții în unități de cavalerie în eșaloanele superioare ale armatei, ajungând comandant al Brigăzii 6 Roșiori. Ca aghiotant al Casei Militare Regale, însoțește ani de-a rândul cuplul princiar în diverse călătorii, în țară și străinătate. Soția lui, Eliza (Elisa), e doamnă de onoare a principesei Maria între anii 1904–1911.



(7)

Eram în două automobile

1) N.A.G. 40-45 a(l) nostru condusă de șoferul Seevaldstäter

2) Mercedes 16-28 al Corpului II condusă de șoferul Ionescu.<sup>1</sup> Ajungem la vama Predeal la orele 8. Acolo întâlnim pe Dna și Dnul Ministru I. Brătianu<sup>2</sup> în automobilul lor Rochet-Schneider 24<sup>3</sup> care e condus de șoferul Simionescu Gheorge și automobilul Ministerului de lucrări publice F.I.A.T. 16 cai, condusă de șoferul Binder.

Eram în două automobile  
1) N.A.G. 40-45 a(l) nostru condusă  
de șoferul Seevaldstäter  
2) Mercedes 16-28 al Corpului II  
condusă de șoferul Ionescu.<sup>1</sup> Ajungem  
la vama Predeal la orele 8. Acolo  
întâlnim pe Dna și Dnul Ministru  
I. Brătianu<sup>2</sup> în automobilul lor  
Rochet-Schneider 24<sup>3</sup> care e condus  
de șoferul Simionescu Gheorge și  
automobilul Ministerului de lucrări  
publice F.I.A.T. 16 cai, condusă de  
șoferul Binder.

<sup>1</sup> Primul model Mercedes care a entuziasmat publicul la expoziția din Nisa în 1901; a revoluționat istoria automobilului, mutând centrul de greutate mult mai jos și părăsind forma de trăsură (constructori Wilhelm Maybach și Emil Jellinek).

<sup>2</sup> Fiul lui I.C. Brătianu (1821–1891), care fusese prim-ministru în primele decenii ale domniei lui Carol I. Ion(el) I. C. Brătianu (1864–1927) e numit ministru al lucrărilor publice în 1897, apoi ministru de interne (1907–1908); ulterior, ministru de externe (1908–1909); după 1909 (când devine și șef al Partidului Național Liberal) a fost prim-ministru de cinci ori.

<sup>3</sup> Inițial, o firmă franceză de automobile (S.A. des Etablissements Rochet-Schneider, fondată la Lyon în 1894), vândută în 1904, când producția se mută la Londra („Rochet-Schneider Ltd.”), desființată în 1907.