PRIMELE CĂI FERATE ÎNGUSTE ÎN ROMÂNIA

DUMITRU P. IONESCU

Dobîndind cu armele independenţa politică, guvernul liberal condus de Ion C. Brătianu şi-a sporit eforturile pentru a obţine şi independenţa economică, ceea ce preşedintele Consiliului de Miniştri a concretizat prin lozinca: „Prin mintea, prin inima şi braţele noastre"! În cadrul acestei politici economice independente, guvernul român şi-a schimbat radical orientarea în construcţiile şi exploatările feroviare, renunţînd la concesiunile acordate companiilor străine şi încredinţînd primei promoţii de ingineri (16 absolvenţi în 1878) de la Şcoala Naţională de Poduri şi Şosele administrarea căilor ferate şi construirea unor noi linii pentru completarea reţelei.

Inaugurarea emancipării economice s-a făcut la 14 aprilie 1879 [1] cînd guvernul a încredinţat inginerului Dimitrie Frunză (absolvent al Şcolii de Poduri şi Şosele din Paris în 1856) construirea liniei Buzău—Rîmnicu Sărat — Focşani — Mărăşeşti = 90,067 km, deschisă circulaţiei la 18 octombrie 1881 [2]. Această cale ferată a reprezentat cea mai bună dovadă că inginerii români şi-au asimilat repede şi temeinic tehnica feroviară îndemnînd guvernul liberal de a persevera în politica sa, mai ales că Europa a fost invadată după 1880, de produsele agricole şi industriale ale Statelor Unite ale Americii. S.U.A. au construit docuri pe cînd europenii nu le cunoşteau şi au dezvoltat reţeaua de căi ferate şi canale, oferind mari înlesniri de transport producătorilor ale căror mărfuri se vindeau ieftin în marile porturi din Apusul Europei.

La 1 ianuarie 1880 [3] guvernul român a răscumpărat de la Societatea Acţionarilor artera feroviară Roman—Galaţi—Brăila—Buzău—Bucureşti—Piteşti—Craiova—Vîrciorova = 921 km. Prin Legea din 16 aprilie 1881 [4] guvernul a hotărît construirea căii ferate Adjud-Tîrgu Ocna = 50 km, iar prin Legea din 25 iunie 1881 [5] liniile Buda—Slănic = 34,2 km şi Cîmpina—Doftana = 5,2 km, numite în istorie „liniile sării". Astfel, la începutul anului 1882, România avea 1469,596 km/c.f. din care 80% adică 1181,912 km erau în proprietatea statului, iar 20% sau 287,684 km aparţineau companiilor străine. Ca să facă faţă concurenţei americane, mai ales că 50% din exportul României era ocupat de cereale, guvernul liberal a trecut la construirea de docuri în porturile dunărene şi la completarea reţelei feroviare. Artera Vîrciorova-Iţcani (astăzi Suceava Nord)

[1] „Monitorul Oficial al României", nr. 88, miercuri 18 aprilie 1879, p. 2233, col. 1
[2] „Curierul financiar", nr. 43,25 octombrie 1881, p. 520
[3] „Monitorul ...", no. 23, marţi 29 ianuarie 1880, p. 499, col. 1
[4] Ibidem, no. 17, miercuri 22 aprilie 1881, p. 564, col. 1—2
[5] Ibidem, no.75, sîmbătă 4 iulie 1881, p. 2324, col. 1—2.

„Revista istorică", tom I, nr. 7—8, p. 743—754, 1990

www.dacoromanica.ro

strîngea produsele de pe proprietăţile situate într-o zonă de 30—40 km, în dreapta şi în stînga sa. În această vreme, cea mai mare parte din teritoriul ţării era încă departe de a participa la impulsionarea generală de export pe Dunăre, care era singura cale de transport a României. Multe bogăţii putrezeau fiindcă lipseau mijloacele de transport la marile pieţe. Ca să intensifice exportul, guvernul liberal a trecut în primăvara anului 1882 la proiectarea unor noi căi ferate care să lege principalele zone agricole de reţeaua feroviară.

Deşi beneficiau foarte puţin de calea ferată, 9 dintre judeţele cele mai bogate ale ţării ca Dîmboviţa, Fălciu, Gorj, Muscel, Neamţ, Suceava, Teleorman, Vaslui şi Vîlcea au contribuit timp de 14 ani la plata anuităţii reţelei feroviare construită de companiile străine Offenheim şi Strousberg. Din cauza lipsei de căi ferate, proprietarii din aceste judeţe sufereau importante pagube, 20—30 lei la chilă [6], fiindcă nu puteau să-şi transporte la timp produsele la porturile dunărene. Progresul celor 9 judeţe, ai căror locuitori reprezentau aproape jumătate din populaţia ţării, impunea construirea unor noi căi ferate.

În acest scop, la începutul lunii martie 1882 [7], ministrul lucrărilor publice, colonelul N. Dabija [8] a prezentat în Adunarea Deputaţilor un proiect de lege privind construirea „a 6 căi ferate economice" 370 km :

Rîmnicu Vîlcea—Corabia, cu ramura Rîureni—Ocnele mari = — 166 km.

Titu—Tîrgovişte = 35 km.
Bacău—Piatra Neamţ = 55 km.
Bîrlad—Vaslui = 50 km.
Dolhasca—Fălticeni = 34 km.
Docolina—Huşi = 30 km. [9]

Costul construcţiei era de 22.200.000 lei, adică 60.000 lei/km. Guvernul liberal conta că va rămîne la această sumă, reducînd greutatea şinelor la 16 kg/m pe care să circule locomotive mai mici de 16 tone, suprimînd un mare număr de construcţii auxiliare (cantoane, pasaje de nivel, magazii) şi aparate de semnalizare care asigurau circulaţia, punînd o economie severă în executarea tuturor lucrărilor. Pe aceste „căi ferate de interes local", guvernul dorea să introducă un nou sistem de exploatare economică.

Adunarea Deputaţilor a trimis proiectul de lege la comitetul delegaţilor de secţiuni compus din C. Costescu-Comăneanu, Ştefan Gheorghiu-Parpale, Petre Zamfirescu, Ioan Cărăbătescu, dr. N. Măldărăscu, Grigore Eliad, Petre Carp. După ce a consultat Consiliul Tehnic din Ministerul Lucrărilor Publice alcătuit din inginerii Dimitrie Frunză, Spiridon Iorceanu, Dimitrie Manovici şi Constantin Zeuceanu, comitetul delegaţilor s-a întrunit în două şedinţe consecutive sub preşedinţia lui Petre

[6] Chilă — unitate de măsură cerealieră egală cu circa 680 l. în Muntenia şi cu circa 430 l în Moldova

[7] „Curierul financiar", 7 martie 1882, p. 111

[8] Colonelul N. Dabija a fost ministru al lucrărilor publice în perioada 24 octombrie 1880—1 august 1884)

[9] „Desbaterile Corpurilor Legiuitoare", no. 97, duminică 18 aprilie 1882, p. 1609, col. 1

www.dacoromanica.ro

Carp, a modificat articolele 3—10 din proiectul de lege și a adăugat 235 km c.f., adică liniile :

Huși—Prut = 15 km, cu prețul de 80.000 lei/km.
Vaslui—Iași = 90 km, cu 100 000 lei/km.
Filiași—Tîrgu Jiu = 70 km, cu 60.000 lei/km.
Goleşti—Cîmpulung = 60 km, cu 70.000 lei/km.

Cu aceste modificări, proiectul de lege și raportul comitetului de delegați au fost prezentate Camerei în ședința din 17 aprilie 1882 [10] de Grigore Eliad, constructorul liniei Iași—Ungheni = 21,419 km, în anii 1872—1874 [11], care a apreciat realizarea acestor linii drepte, o operă gigantică". În mod firesc, dezbaterea proiectului de lege a declanșat în presă și în Adunarea Deputaților un mare interes pentru căile ferate. Proiectul de lege răspundea unor necesități reale și nimeni nu s-a declarat împotriva acestor căi ferate. Fără a epuiza resursele financiare ale țării, guvernul liberal dorea să satisfacă interesele generale și să asigure dezvoltarea ei economică, atît de necesară pentru existența națională. Deputații care au criticat proiectul de lege au examinat liniile din punct de vedere financiar și tehnic cerînd să se precizeze denumirea de „căi ferate de interes local" sau „căi ferate de interes general". Ei considerau căile ferate spre Fălticeni, Cîmpulung și Tîrgu Jiu drept linii înfundate, care nu vor transporta decît lemne, var, spirt și fructe, astfel că ele vor aduce un venit de cel mult 2.000 lei/km, silind statul să înscrie în bugetul său noi și permanente cheltuieli. Deputații Ion Ghica [12] și Emil Costinescu [13] au cerut același material și un singur sistem de exploatare pentru toate căile ferate ale statului care, independent, să le exploateze. Deși majoritatea oratorilor au declarat că sprijină proiectul de lege, Camera s-a împărțit în două tabere : una susținea proiectul guvernului care prevedea construirea de linii înguste, iar alta cerea căi ferate normale. Din această cauză, discuțiile au continuat și în ziua de 19 aprilie [14], cînd Nicolae Fleva a evidențiat rolul căilor ferate în progresul județelor, dar și-a exprimat regretul că proiectul de lege nu a fost însoțit de studii financiare și economice cu privire la costul kilometric, la productivitatea și rentabilitatea liniilor propuse. El și-a exprimat îndoiala asupra prețului de 60.000 lei/km, cînd calea ferată Buzău—Mărășești, construită simplu, care nu necesitase gări la ambele extremități, costase 92.500 lei/km.

După explicațiile suplimentare ale ministrului de lucrări publice [15], s-a pus la vot închiderea discuțiilor și luarea în considerație a proiectului de lege, ceea ce s-a primit în unanimitate [16]. S-a trecut la votul pe articole și deputații s-au întrecut în a formula amendamente. Toți doreau să înzestreze județele pe care le reprezentau cu căile ferate de care aveau nevoie. Singura deosebire era modul de construcție : linie normală sau îngustă. Astfel, P. Cazimir, V. Calcantraur, D. P. Moruzi, C. Bobeica, G.

[10] Ibidem, p. 1608, col. 3

[11] Dumitru P. Ionescu, *Construirea liniei ferate Iași-Ungheni*, în „Anuarul Institutului de Istorie și Arheologie A.D. Xenopol", nr. 1/1986, p. 283—291.

[12] Dezbaterile Corpurilor Legiuitoare", no. 97, duminică 18 aprilie 1882, p. 1612, col. 1

[13] Ibidem, col. 2

[14] Ibidem, no. 98, marți 20 aprilie 1882, p. 1613, col. 2

[15] Ibidem, p. 1646. col. 2

[16] Ibidem, p. 1647, col. 2

www.dacoromanica.ro

Urzică, V. Sireteanu, Th. Boldur-Lăţescu, G. Livezeanu şi dr. Petrasiu au propus linia Leorda—Dorohoi = 20 km, care să se construiască „în condiţiunile ambraşamentului Titu—Tîrgovişte" [17]. Amendamentul a fost susţinut de preşedintele Consiliului de Miniştri, Ion C. Brătianu, pe motiv că judeţul Dorohoi, mare producător de cereale, era lipsit de căi de transport. Deputaţii P. Ghica, C. Boerescu, G. Vernescu, M. Xenu, I. Poenaru-Bordea şi Gr. Triandafil [18] au cerut construirea liniei Stolnici—Roşiorii de Vede—Turnu Măgurele, considerînd-o mai utilă pentru dezvoltarea economică a ţării decît calea ferată Titu—Tîrgovişte pe care au apreciat-o drept „o linie de favoare". Ei au arătat că Teleormanul era singurul judeţ ce făcuse şi studiile de teren, cheltuind 20.000 lei, iar prin construirea liniei s-ar înlătura nedreptatea făcută unuia din cele mai mari grînare ale ţării care dispunea şi de un important port dunărean. Din nou a intervenit preşedintele Consiliului de Miniştri care a protestat împotriva calificativului dat liniei Titu—Tîrgovişte şi a susţinut necesitatea căii ferate Stolnici—Roşiorii de Vede — Turnu Măgurele.

Mult mai clar şi mai convingător a fost Mihail Kogălniceanu [19] care, deşi era în opoziţie, a declarat că va vota proiectul de lege, deoarece îl consideră ca cea mai valoroasă iniţiativă a guvernului liberal, fiindcă satisface interesele generale şi locale, dublînd veniturile reţelei feroviare şi ale ţării. El recunoştea că noile construcţii feroviare vor fi costisitoare, dar ele vor stimula progresul economic al ţării şi de aceea a conchis „. . .trebuie să facem economie în altele, dar drumurile de fer să le votăm; căci votînd drumurile de fer, votăm regenerarea agriculturei şi a naţiunei întregi şi în asemenea chestiuni nu trebuie să facem opoziţiune" [20].

Dezbaterile au continuat şi în ziua de 20 aprilie [21], cînd Pană Buescu, M. Kogălniceanu, N. Fleva, C. Bastache, A. Sihleanu, P. Gorgos şi N. Răşcan au propus următorul amendament: „Aceste căi ferate se vor face pe principiul de cale îngustă în modul cel mai economic, avînd însă în vedere şi buna calitate a căii, pentru care se autorizează guvernul a cheltui pînă la 40.000 lei maximum pe kilometru. Iar calea ferată Bîrlad—Vaslui—Iaşi se va face cu lărgimea normală. Pentru această ultimă linie se acordă cifra de 100.000 lei pe kilometru ca şi pentru linia Buzău—Mărăşeşti [22]. Unii deputaţi ca N. Ionescu [23] şi Emil Costinescu [24], care consultaseră specialişti în construcţiile feroviare, au arătat că nu se pot face reduceri la materiale, la corpul liniei şi la înzestrarea ei, susţinînd că aceste căi ferate vor costa cel puţin 100.000 lei/km, la care trebuie adăugată şi valoarea materialului rulant ce nu figura în proiectul de lege şi care nu poate să fie mai puţin de 8.000 lei/km. Ei au mai argumentat că, din experienţa anilor anteriori, cheltuielile de exploatare ale reţelei feroviare se urcau la 12.800 lei/km, în timp ce venitul ei brut, atît pentru tranzit cît şi pentru traficul local, era de maximum 5.000 lei/km. Din

[17] Ibidem, col. 3
[18] Ibidem, p. 1648, col. 1
[19] Ibidem, p. 1649, col. 2
[20] Ibidem, p. 1650, col. 2
[21] Ibidem, no. 99, mercuri 21 aprilie 1882, p. 1661, col. 3
[22] Ibidem
[23] Ibidem, p. 1662, col. 2
[24] Ibidem, p. 1663, col. 1

www.dacoromanica.ro

nou a luat cuvîntul Kogălniceanu [25] ca să-şi exprime regretul că, de cînd a intrat în parlament, anul 1857, nu a văzut un spectacol mai penibil decît cel oferit de acest proiect de lege, fiindcă nu preciza sistemul de construcţie. A fost necesară intervenţia preşedintelui Consiliului de Miniştri [26], să arate că guvernul a adoptat ecartamentul îngust şi să propună votarea proiectului de lege, ca lucrările să înceapă şi, dacă preţul kilometric va fi depăşit, atunci Camera va fi rugată să aprobe noi credite. S-au votat amendamentele Pană Buescu, M. Kogălniceanu, N. Fleva etc. şi cel propus de D. Giani [27], cu privire la suprimarea art. 5, astfel că şi calea ferată Titu—Tîrgovişte a intrat în categoria celorlalte linii. Discuţiile au continuat şi amendamentele au sporit, mai ales la dezbaterea articolelor 6—8, la care C. Poroineanu a depus şi Camera a votat următorul amendament: „Cerem ca subvenţiunile ce judeţele interesate vor avea a da, să se reducă şi ele de la 1 000 lei/km la 600 lei anual" [28].

După ce ministrul lucrărilor publice a declarat că guvernul acceptă amendamentele introduse, Camera a trecut la votarea proiectului de lege în total, dar fără rezultat, deoarece a fost insuficient numărul deputaţilor prezenţi, cerut de regulament. În şedinţa din 21 aprilie [29], după ce dr. Măldărăscu a prezentat telegrama de mulţumire a locuitorilor din comuna Drăgăşani pentru linia Rîmnicu Vîlcea—Corabia, Adunarea Deputaţilor a adoptat cu 68 voturi pentru, 4 voturi contra şi 2 abţineri [30] proiectul de lege care prevedea:

Art. 1 — Declară de utilitate publică realizarea liniilor: Rîmnicu Vîlcea—Corabia, cu o ramură la Ocnele Mari; Titu—Tîrgovişte; Bacău—Piatra Neamţ; Bîrlad—Vaslui; Dolhasca—Fălticeni; Docolina—Huşi—Prut; Filiaşi—Tîrgu Jiu; Goleşti—Cîmpulung; Vaslui—Iaşi; Leorda—Dorohoi; Stolnici—Roşiorii de Vede—Turnu Măgurele.

Art. 2 — Cele 11 linii se împart în trei secţiuni: secţiunea I cuprindea liniile ce se vor construi în anii 1882—1884: Piatra Olt—Rîmnicu Vîlcea; Titu—Tîrgovişte; Bacău—Piatra Neamţ; Bîrlad—Vaslui. Secţiunea a II-a avea căile ferate ce se vor realiza în anii 1883—1885: Piatra Olt—Corabia; Dolhasca—Fălticeni; Docolina—Huşi—Prut. Secţiunea a III-a cuprindea liniile ce se vor construi în anii 1884—1886: Filiaşi—Tîrgu Jiu; Goleşti—Cîmpulung; Vaslui—Iaşi; Leorda—Dorohoi; Stolnici—Roşiorii de Vede—Turnu Măgurele.

Art. 3 — Toate aceste linii ferate se construiau pe principiul de „cale îngustă", în modul cel mai economic şi avîndu-se în vedere buna stabilitate a căii, pentru un preţ maxim de 40 000 lei/km, cu excepţia liniei Bîrlad—Vaslui—Iaşi care se va face cu ecartament normal, acordîndu-i-se suma de 100 000 lei/km.

Art. 4 — Pentru fiecare linie, lucrările se vor separa în două părţi: prima parte va cuprinde calea propriu-zisă, terasamentele, balastul, aşezarea liniilor şi podurile; a doua parte reprezenta clădirile ce se vor da separat prin licitaţie publică, conform legii de contabilitate a statului.

[25] Ibidem, p. 1665, col. 3
[26] Ibidem, p. 1666, col. 2
[27] Ibidem, p. 1668, col. 2
[28] Ibidem, p. 1670, col. 2
[29] Ibidem, no. 100, joi 22 aprilie 1882, p. 1681, col. 1
[30] Ibidem, p. 1682, col. 3

www.dacoromanica.ro

Art. 7 — Pentru acoperirea cheltuielilor de construcţie, guvernul era autorizat a emite titluri de rentă amortizabilă după cursul zilei, în raport cu înaintarea lucrărilor, pînă la suma de 39 145 000 lei, capital efectiv. Judeţele prin care trec aceste căi ferate vor plăti statului anual, ca subvenţiune pe timp de 10 ani, cîte 600 lei de fiecare km de pe teritoriul lor, plata începînd de la darea în circulaţie a fiecărei linii.

A doua zi, 22 aprilie [31], ministrul de finanţe, George Lecca [32], a comunicat Senatului Mesajul Regal no. 1152, cu proiectul de lege relativ la construirea căilor ferate înguste. Senatul l-a trimis la secţiuni, care, l-au admis în unanimitate, numind ca delegaţi pe George Bădescu, dr. Androcle Fotino, Dimitrie Pişca, dr. Emanoil Severin şi Nicolae Manolescu. Datorită numeroaselor divergenţe, abia la 7 mai [33], Nicolae Manolescu a prezentat raportul comitetului de delegaţi şi proiectul de lege. Ambele documente au fost apreciate de generalul Manu şi propuse a fi votate. Ministrul de Finanţe [34] a rugat Senatul, să voteze proiectul de lege fără modificări, promiţînd respectarea intereselor locale şi transformarea treptată a liniilor înguste în căi ferate normale. Drept urmare, proiectul de lege a fost adoptat de Senat în unanimitate, cu 28 voturi pentru [35].

Guvernul liberal a continuat legislaţia feroviară. La 1 iunie 1882 [36] a dat legea pentru cumpărarea căii ferate Constanţa—Cernavodă = 63,280 km care a fost răscumpărată la 10 decembrie 1882. A urmat Legea din 5 iunie 1882 [37] care prevedea construirea „liniilor Bărăganului" : Bucureşti—Cernavodă = 167 km, Făurei—Feteşti = 89 km, Slobozia—Călăraşi = 44 km.

Pe cînd se dezbătea în Cameră proiectul guvernului, căile ferate înguste au provocat multe discuţii, depăşind cercurile politicienilor şi tehnicienilor. Atunci a apărut o broşură scrisă de Eugen Gerber [38], director al Societăţii Române de Construcţiuni şi Lucrări Publice, care susţinea că nu se pot construi căi ferate normale cu o cheltuială mai mică de 100 000 lei/ /km. Cea mai ieftină cale ferată era Apahida—Dej = 47 km, inaugurată la 15 septembrie 1881, cu 45.875 lei km, dar ea avea nevoie de substanţiale îmbunătăţiri. Autorul critica proiectul guvernului, cerînd să se revină asupra hotărîrilor luate şi să se construiască linii ferate normale, singurele care corespund utilităţii publice. Gerber atrăgea atenţia că liniile înguste rup unitatea cu căile ferate existente şi creează statului noi dificultăţi pentru exploatarea la care s-a ajuns, că ele micşorează siguranţa circulaţiei prin reducerea ecartamentului şi a razelor la curbe, prin scăderea greutăţii materialului rulant. În plus, ele creau mari inconveniente la transbordarea mărfurilor. În anul următor, 1883, a apărut o nouă broşură împotriva proiectului guvernamental scrisă de inginerul N. Făgărăşanu [39]. Recenzată fa-

[31] Ibidem, no. 102, marţi 27 aprilie 1882, p. 1733, col. 1

[32] George Lecca a fost ministru de finanţe de la 25 ianuarie 1882 pînă la 13 septembrie 1885.

[33] „Dezbaterile Corpurilor Legiuitoare", no. 113, duminică 9 mai 1882, p. 1997, col. 1

[34] Ibidem, p. 2001, col. 1

[35] Ibidem, p. 2002, col. 3

[36] Ibidem, no. 129, marţi 1 iunie 1883, p. 2360, col. 3

[37] „Monitorul ...", no. 54, sâmbătă 5 iunie 1882, p. 1301, col. 3

[38] Eug. Gerber, *Project de căi ferate economice şi de interes local.* Bucuresci, Din Stabilimentul grafic Socecŭ & Teclu, 1882, 25 p.

[39] N. Făgărăşanu, *Drumurile de fer cu cale normală şi cele cu cale îngustă. Cu privire la liniile ce voim să construim.* Bucuresci, Tipografia St. Mihalescu, 1883, 20 p.

www.dacoromanica.ro

vorabil de ziarul „Timpul" [40], broşura a fost criticată de „Curierul financiar" de un anonim care a semnat „N. de la Piatra" articolul cu titlul „Calea normală şi calea îngustă la drumurile de fer [41]". Inginerul Făgărăşanu a răspuns în ziarul „România liberă" cu articolul „Cari sînt sarcini pe buget, căile normale ori căile înguste ? [42]" Anonimul a continuat critica printr-un nou articol semnat „Novatian de la Peatra" [43]. Imediat, inginerul Făgărăşanu a publicat o nouă broşură [44] prin care cerea să se meargă înainte cît mai energic cu completarea căilor ferate de interes local. El recunoştea că aceste linii sînt un „malum necesarium", deoarece vor avea un mic trafic, prin urmare şi un mic venit. Cu toate acestea Făgărăşanu a demonstrat că este mai rentabil să se facă „drumuri de fer normale cu o cheltuială de 60 000 lei/km, decît în cazul că se vor face linii înguste cu o cheltuială de 40 000 lei/km [45]". Şi cea de a doua broşură a fost criticată de Novatian de la Peatra, într-un nou articol „Iarăşi calea normală şi calea îngustă la drumurile de fer" [46].

Sub influenţa opiniei publice, a presei şi a broşurilor publicate de inginerii Nicolae Făgărăşanu şi Eugen Gerber, 76 deputaţi au propus guvernului în şedinţa din 14 decembrie 1883 [47] de a se renunţa la căile ferate înguste şi a se construi linii cu ecartament normal (1,435 m lărgime). Ulterior, 80 deputaţi au semnat un proiect de lege care a fost trimis la secţiuni. S-a ales comitetul de delegaţi ai secţiunilor (Enache Cantemir, G. Antonescu, I. Negulici, G. Fărcăşanu, Dimitrie Berendei, C. Săvoiu, T. Boldur-Lăţescu) care, la 24 februarie 1884 [48], a aprobat în unanimitate proiectul de lege şi a alcătuit raportul citit de D. Berendei în şedinţa Adunării Deputaţilor din 7 martie 1884 [49]. La dezbateri, N. Pop, ministrul lucrărilor publice, Gr. Cozadini, D. Schileru şi Ştefan Belu au propus votarea proiectului de lege, în timp ce V. Gheorghian, N. Dimancea, P. Buescu, I. Rădulescu, A. Stolojan şi, mai ales preşedintele Consiliului de Miniştri, I. C. Brătianu, au cerut respingerea lui. Proiectul de lege a fost luat în consideraţie numai cu 44 bile albe, 40 negre şi 2 abţineri [50], dar la votarea pe articole, Camera a respins art. 1 cu 49 bile negre, contra 28 albe [51]. Şi articolele 2 şi 3 au fost respinse. Consultată, Adunarea Deputaţilor nu a încuviinţat a se pune la vot proiectul de lege în total şi l-a declarat respins [52].

Pentru construirea celor 11 linii ferate, Ministerul Lucrărilor Publice a înfiinţat 3 direcţiuni generale conduse de inginerii Spiridon Ior-

[40] „Timpul", no. 50, 4 martie 1883, p. 3, col. 1—4 şi ediţia a II-a, p. 3, col. 2—4.
[41] „Curierul financiar", 1883, p. 271—273, 319—321, 359—361
[42] „România liberă", 7, 8 şi 9 aprilie 1883
[43] „Curierul financiar", duminică 6 martie 1883, p. 415—416
[44] N. Făgărăşanu, *Cari sînt sarcini pe buget, căile normale, ori căile înguste? Răspuns.* Bucuresci, Tipografia Ştefan Mihalescu, 1883, 24 p.
[45] Ibidem, p. 14.
[46] „Curierul financiar", duminică 22 mai 1883, p. 959
[47] „Desbatcrile Corpurilor Legiuitoare", no. 57, joi 15 decembre 1883, p. 657, col. 3—p. 658, col. 2
[48] Ibidem, no. 111, joi 8 martie 1884, p. 1589, col. 1
[49] Ibidem
[50] Ibidem, p. 1602, col. 3
[51] Ibidem, p. 1603, col. 1
[52] Ibidem, p. 1604, col. 2

www.dacoromanica.ro

ceanu, Dimitrie Frunză, Petru Ene şi a hotărît ca studiile de teren să înceapă la 15 iunie 1882 [53]. În urma acestor studii, s-a hotărît ca linia către Turnu Măgurele să nu pornească de la Stolnici, ci de la Costeşti, iar linia spre Huşi să plece de la Crasna şi nu de la Docolina cum prevedea legea. Numeroase oferte ale capitaliştilor străini şi autohtoni au fost prezentate Ministerului Lucrărilor Publice care a programat licitaţii pentru terasamente, poduri şi material rulant, cu intenţia de a se fixa asupra preţului cel mai avantajos. Ministerul Lucrărilor Publice a stabilit ca pentru lucrările de terasament, fiecare linie să fie împărţită în loturi care să se concesioneze diferiţilor antreprenori, iar Direcţia Regală C.F.R. a trimis în străinătate doi ingineri ca să studieze toate tipurile de material rulant şi să cumpere 400 vagoane pentru linii înguste. Repetatele insuccese au silit Ministerul Lucrărilor Publice să treacă la executarea lucrărilor feroviare în regie. În acest scop, a numit director pentru fiecare linie, iar aceştia s-au întrunit şi au elaborat regulamentul după care se va institui regia executării celor 11 linii.

Primele lucrări au început la sfîrşitul lunii martie 1883 [54], la liniile Titu—Tîrgovişte şi Bacău—Piatra Neamţ. Considerată ca linie strategică prima a fost făcută cu soldaţi din geniu numai cu lemne din pădurile statului, iar cea mai mare parte din şine au fost cumpărate de la ruşi cu 1/4 din preţul lor [55]. Fixat prin lege la 4 luni, termenul de execuţie nu s-a respectat, astfel că linia Titu—Tîrgovişte = 31,668 km a fost inaugurată la 2 ianuarie 1884 [56]. Treptat, linia a fost prelungită, pe secţiuni, pînă la Pietroşiţa :

Tîrgovişte—Lăculeţe = 13,549 km la 1 ianuarie 1890
Lăculeţe—Pucioasa = 7,471 km la 27 mai 1894
Pucioasa—Pietroşiţa = 13,679 km la 1 februarie 1912 [57]

A doua încălcare a legii a avut loc la construirea primei linii înguste Bacău—Piatra Neamţ = 69,900 km, care nu a fost dată în circulaţie la 1 octombrie 1884 [58], ci la 15 februarie 1885 [59], deşi a fost realizată pe un teren plan, printr-un şir de munţi şi dealuri, fără să fie nevoie de lucrări de artă [60]. Dintre cele 6 poduri, cea mai grea lucrare de artă a fost podul de lemn de peste rîul Bistriţa, lung de 194 m, cu 5 deschideri. Proiectat de inginerul Elie Radu, a fost cel mai reuşit pod din ţară ca plan şi execuţie. Linia avea 5 staţii : Gîrleni, Buhuşi, Podoleni, Roznov şi Piatra Neamţ, toate cu instalaţii pentru alimentarea cu apă executate de firma Arbenz et Wolff din Bucureşti, care se evidenţiase la căile ferate Cîmpina—Doftana, Buda—Slănic, Adjud—Tîrgu Ocna [61]. În vara 1885, doi delegaţi ai consorţiului Tîrgu Mureş—Tulgheş au sosit la Bucureşti ca să ne-

[53] „Monitorul...", nr. 50, 1 iunie 1882, p. 1196, col. 2—3
[54] „Curierul financiar", 28 martie 1883, p. 663
[55] „Desbaterile Corpurilor Legiuitoare", no. 111, joi 8 martie 1884, p. 1602, col. 2
[56] *Dare de seamă statistică asupra exploatărei căilor ferate române pe anul 1897*, Bucuresci, Tipografia Căilor Ferate Române, 1898, p. 10
[57] Dumitru P. Ionescu, *Construirea căilor ferate din judeţul Dîmboviţa*, în „Valachica. Studii şi cercetări de istorie". Tîrgovişte, nr. 11/1979, p. 295—312
[58] „Curierul financiar", 31 iulie 1883, p. 1083
[59] *Dare de seamă ...*, p. 10
[60] Radu I., *Memoriu relativ la căile normale — secondare şi înguste de 1 m.* Bucuresci, Tipografia Curţii Regale proprietar F. Göbl Fii, 1884, p. 6
[61] „Curierul financiar", 16 septembrie 1884, p. 384

www.dacoromanica.ro

gocieze cu guvernul român realizarea unei joncţiuni la Piatra Neamţ [62]. La începutul lunii februarie 1890 [63], ministrul lucrărilor publice Alexandru Marghiloman [64], a depus în Cameră proiectul de lege pentru acordarea unui credit de 2 500 000 lei, necesar la refacerea podurilor de lemn, iar la 17 septembrie 1892 [65], linia Bacău—Piatra Neamţ s-a transformat în cale normală şi la realizarea ei a participat şi tînărul inginer Ion I. C. Brătianu.

În decembrie 1883 au început lucrările pe liniile Bîrlad—Vaslui şi Piatra Olt—Rîmnicu Vîlcea [66], la care s-au înregistrat mari întîrzieri. Calea ferată Bîrlad—Vaslui = 52,127 km a fost deschisă la 13 noiembrie 1886 [67], în prezenţa ministrului lucrărilor publice, P. S. Aurelian [68]. Avea 6 gări, iar cele 14 poduri metalice au fost construite de firma H. Joret din Paris [69].

Cu toate că linia Rîmnicu Vîlcea—Corabia servea două judeţe importante ale ţării, Vîlcea şi Romanaţi, lucrările au început numai pe distanţa Piatra Olt—Drăgăşani = 34,060 km. Pe celelalte secţiuni, lucrările au început abia după un an şi s-au desfăşurat într-un ritm lent, deşi traseul urma talveguri dulci şi şerpuite, fără să solicite mari eforturi constructorilor. Realizată de inginerul Mihail Râmniceanu numai cu lucrători români, calea ferată Rîmnicu Vîlcea—Corabia = 162,469 km a fost dată în exploatare treptat: prima secţiune Piatra Olt—Drăgăşani a fost inaugurată la 13 decembrie 1886, a doua Piatra Olt — Corabia port = =75,569 km a intrat în circulaţie la 1 aprilie 1887, iar a treia Drăgăşani — Rîmnicu Vîlcea = 52,840 km la 20 iunie 1887 [70], făcut din pămînt moale de pădure, terasamentul ceda uşor, mai ales pe distanţa Reşca (astăzi Romula) — Caracal, astfel că el trebuia consolidat în fiecare an. Cele 17 gări, inclusiv Corabia şi Caracal, erau mici şi de acelaşi tip. Cu toate aceste deficienţe, linia era foarte solicitată, în deosebi vara şi toamna, cînd zilnic se încărcau şi se descărcau 180—200 vagoane în portul Corabia, care a devenit al doilea port dunărean, după Brăila. De la Corabia se aprovizionau cu peşte toate Oltenia şi Muntenia de Vest pînă la Titu. După 1890, prin portul Corabia unde existau agenţii de navigaţie rusă, austriacă şi maghiară, se exportau anual 22 000—26 000 vagoane de cereale şi cherestea [71]. Treptat, linia a fost prelungită pe Valea Oltului:

Rîmnicu Vîlcea—Jiblea = 16,225 km deschisă la 27 noiembrie 1898 Jiblea—Rîul Vadului (frontieră 3,014 km) = 45,717 km la 1 august 1902 [72].

[62] „Românul", vineri 26 iulie 1885, p. 659, col. 5

[63] „Curierul financiar", 11 februarie 1890, p. 62

[64] Alexandru Marghiloman a fost ministrul lucrărilor publice de la 3 noiembrie 1889 pînă la 16 noiembrie 1890

[65] *Dare de seamă statistică* ..., p. 11

[66] La 2 noiembrie 1872, oraşul Sibiu trimisese o delegaţie la Bucureşti spre a solicita construirea unei căi ferate pe Valea Oltului. Vezi *Memoriile regelui Carol I al României (de un martor ocular)* Bucureşti, Editura tipografiei ziarului „Universul", f.a., vol. VII, p. 11

[67] *Dare de seamă statistică* ..., p. 10

[68] P.S. Aurelian a fost ministrul lucrărilor publice de la 29 aprilie 1886 pînă la 12 martie 1888

[69] „Curierul financiar", 15 mai 1883, p. 942

[70] *Dare de seamă statistică* .... p. 10

[71] Ştefan N. Ricman, Vasile Enescu, Fr. Iosif, Paul Constant, *Contribuţiuni la monografia judeţului Romanaţi*, Craiova, „Ramuri", 1928, p. 295

[72] *Cefciada 1869—1939.* Bucureşti, Imprimeria C.F.R., 1939, p. 19

www.dacoromanica.ro

Mai mică a fost întîrzierea, numai un an, la calea ferată Goleşti—Cîmpulung = 54,973 km construită de inginerul Ioan B. Cantacuzino. Deschisă circulaţiei la 1 iulie 1887 [73], linia Goleşti—Cîmpulung s-a inaugurat oficial, luni 4 iulie [74], cînd au asistat mai mulţi miniştri şi înalţi funcţionari. La banchetul care a avut loc, ministrul instrucţiunii publice, Dimitrie A. Sturdza [75], a ţinut un frumos toast în care a evidenţiat rolul oraşului Cîmpulung în istoria patriei.

Cu aceeaşi întîrziere s-a realizat linia Costeşti—Turnu Măgurele = = 111,747 km de către Regimentul I Geniu [76] sub conducerea generalului A. Berendei (1838—1899). Dintre cele 9 poduri contractate cu firma M. Beuchelt & Comp. din Grünberg-Silezia, cel mai important era acela de pe rîul Vedea cu două deschizături, fiecare cu lungimea de 35 m. Linia s-a construit şi s-a dat în exploatare pe secţiuni:

Costeşti—Roşiorii de Vede = 64,792 km, la 1 ianuarie 1887

Roşiorii de Vede—Turnu Măgurele = 46,955 km, la 15 august 1887 pentru mărfuri şi la 12 septembrie 1887 [77] pentru călători. Şi la această linie nu s-a respectat legea care prevedea ca punct terminus Insula Catina, provocîndu-se mari pagube portului, ceea ce a dus la numeroase petiţii ale proprietarilor şi comercianţilor din judeţul Teleorman. În urma acestor cereri, ministrul lucrărilor publice a cerut, şi Adunarea Deputaţilor a aprobat, în şedinţa din 6 iunie 1890 [78], prelungirea Turnu Măgurele— —Port = 5,284 km, care s-a dat în folosinţă la 1 decembrie 1893 [79].

La 20 mai 1885 [80], inginerul Ioan B. Cantacuzino a început construirea liniei Dolhasca—Fălticeni = 24,659 km [81] şi apoi căile ferate Filiaşi —Tîrgu Jiu = 69,511 km [82] şi Leorda—Dorohoi = 21,500 km. Aceste trei linii au fost construite cu o întîrziere de doi ani faţă de termenele prevăzute în proiectul de lege, deşi alegerea traseelor a fost relativ uşoară, fiindcă s-a urmat calea trasată de natură. Ca să realizaze economii, antreprenorii au evitat construcţia de tunele, au făcut mari declivităţi şi au construit linii peste dealuri, trecînd traseul din bazinul unui rîu în bazinul altuia. Astfel calea ferată Leorda—Dorohoi trecea din bazinul Jijiei în acela al Siretului, iar linia Crasna—Huşi pleca din bazinul Bîrladului şi ajungea în acela al Prutului. Mai mari au fost abuzurile la construirea liniei Filiaşi—Tîrgu Jiu. Cedînd la insistenţele unor mari proprietari locali, care doreau ca linia să treacă pe moşiile lor, Ministerul Lucrărilor Publice a decis ca ea să treacă de pe Valea Jiului pe valea Gilortului, ca apoi să fie trecută peste şaua de la Cărbuneşti—Copăcioasa, pentru a fi adusă din nou în Valea Jiului. Această greşeală tehnică va provoca difi-

[73] „Românul", joi 30 iunie 1887, p. 559

[74] Ibidem, marţi 5 iulie 1887, p. 575

[75] D.A. Sturdza, *Discursuri pedagogice*. Bucuresci, Tipografia Curţeĭ Regale, F. Göbl Fiii, 1887, p. 103

[76] „Curierul finaciar", 2 iunie 1885, p. 211

[77] *Dare de seamă statistică* ..., p. 10

[78] „Dezbaterile Adunării Deputaţilor", no. 102, 12 iunie 1890, p. 1965

[79] *Dare de seamă statistică* ..., p. 10

[80] „Curierul financiar", 19 mai 1885, p. 193

[81] Dumitru P. Ionescu, *Din istoricul unui obiectiv feroviar*, în „Zori noi", Suceava, sîmbătă 10 octombrie 1987, p. 3

[82] Idem, *Centenar feroviar la Tîrgu Jiu*. În „Gazeta Gorjului", Tîrgu Jiu, sîmbătă 18 iunie 1988, p. 2

www.dacoromanica.ro

cultăți și cheltuieli ridicate în exploatarea liniei, va influența negativ construirea căii ferate Tîrgu Jiu—Bumbești = 16 km în 1916. Concesionînd-o cu prețul de 106 500 lei/km, antreprenorul Arsène Grémaud [83] a realizat mari economii folosind șine ușoare tip 24, construind din lemn de stejar stații mici, insuficient dotate și cu o singură linie de garare. Această cale ferată avea numai 3 poduri peste Gilort și unul peste Blahnița, însumînd 1475 m. În schimb, tablierele metalice au fost construite după un tip special. În ciuda lipsurilor de mai sus, liniile s-au dat în folosință astfel :

Linia Dolhasca—Fălticeni = 24,659 km la 10 octombrie 1887,
Secțiunea Filiași—Cărbunești = 46,053 km la 16 ianuarie 1888
Secțiunea Cărbunești—Tîrgu Jiu = 23,458 km la 20 iunie 1888
Linia Rîureni—Ocnele Mari = 6,572 km la 15 iulie 1888
Secțiunea Crasna—Dobrina = 27,098 km la 25 iulie 1888
Linia Leorda—Dorohoi = 21,500 km la 15 decembrie 1888 [84]

Secțiunea Crasna—Dobrina avea numai trei gări și a fost a doua linie îngustă. Ea a fost prelungită pînă la Huși = 5,455 km, care s-a lucrat încet din cauza numeroaselor izvoare, ceea ce a impus să se pună drenaj, inaugurîndu-se la 15 octombrie 1890 [85]. Constituind o o caracteristică feroviară, linia Crasna—Huși atrăgea mulți vizitatori și a inspirat pe poetul B. Nemțeanu, care i-a dedicat o poezie [86]. Deși avea un interes deosebit pentru numeroasele regiuni viticole și agricole din zonă, linia Crasna—Huși a devenit cale normală abia la 7 octombrie 1937 [87], avînd lungimea de 34,2 km.

Cea mai mare întîrziere s-a înregistrat la construirea liniei Vaslui—Iași = 67,784 km ale cărei lucrări au început în noiembrie 1888 [88], deși primăria Iași cedase gratuit, încă din decembrie 1884 [89], terenul ce aparținea comunei. Împărțită în două loturi, linia a fost concesionată antreprenorilor Cornand și Grünbaum [90], iar studiile de teren au fost făcute de inginerii Ernest Brăescu și Sergiu Carcalechi. Ca să realizeze economii, antreprenorii au scurtat traseul, trecînd linia peste masivul Bîrnova și realizînd mari declivități, pe secțiunea Grajduri—Ciurea — 15 km. Ca să evite săpături adînci, inginerul Mihail Râmniceanu a realizat rampa mare de la Bîrnova și a construit un tunel de creastă de 260 m [91], care a costat 700.000 lei. De la Bîrnova, la altitudinea de 269 m, linia ajungea la Ciurea [92], la cota 82 m, numai pe o distanță de 15 km, deficientă care a provocat mari greutăți și cheltuieli în exploatarea liniei. Din cauza întîrzierii de credite, 6 gări (Ciurea, Bîrnova, Grajduri, Rebricea, Buhăești, Bălteni) și cantoanele au fost construite, la început, din scînduri.

[83] „Curierul financiar", 13 martie 1888, p. 86
[84] „Buletinul Societății Politecnice", iunie 1890, p. 92
[85] *Dare de seamă statistică* ..., p. 10
[86] B. Nemțeanu, *Stropi de soare*. București, Atelierele Societății Anonime „Poporul", 1915, p. 31—33
[87] *Ceferiada* ..., p. 20
[88] „Curierul financiar", 26 februarie 1889, p. 99.
[89] Ibidem, 23 decembrie 1884, p. 511
[90] „Buletinul Societății Politecnice", ianuarie 1890, p. 92
[91] „Curierul financiar", 26 aprilie 1892, p. 278
[92] La Ciurea, în noaptea de 1 ianuarie 1917, a avut loc cel mai mare accident din istoria patriei. Un tren militar cu 26 vagoane supraîncărcate a scăpat pe pantă omorînd peste 1000 persoane.

www.dacoromanica.ro

Cu toate acestea, linia a depăşit costul iniţial, ajungînd la 110 000 lei/km. Inaugurarea a avut loc la 19 aprilie 1892 [93], în prezenţa miniştrilor Alexandru Lahovari, P. P. Carp, C. Olănescu, Take Ionescu şi a unui numeros public.

Cele 11 „linii economice" s-au construit cu şină tip 24, astfel că locomotivele nu depăşeau viteza de 40 km/h. Pe fiecare linie, zilnic, circulau 2 trenuri mixte (vagoane de călători şi vagoane de marfă). Toate podurile au fost construite numai pentru o singură cale ferată şi cu tabliere importate din Franţa 66%, Belgia 21% şi Germania 13% [94]. Pentru procurarea capitalului necesar s-au emis, pe măsură cu dezvoltarea creditului statului, rente de 4% cu 80 şi 83%, precum şi rente de 5% cu 82, 90, 93 şi 94,5%. Împrumuturile contractate expirau în 1912, 1923, 1931 şi 1933 [95]. Datorită celor 11 „linii economice" au apărut noi noduri feroviare : Filiaşi, Piatra Olt, Costeşti, Goleşti, Titu, Bacău, Dolhasca, Crasna şi Leorda care au fost dotate cu depozite de maşini, pompe de apă, plăci de învîrtit maşini, poduri-bascule, oficii de casă etc. [96] Căile ferate au stimulat viaţa economică a celor 9 judeţe şi, drept urmare, a crescut mult valoarea pămîntului, a pădurilor, a minelor şi salinelor. Datorită „căilor ferate economice", în deceniul al IX-lea al secolului al XIX-lea, s-au construit 1122,969 km/c.f., mai mult decît în deceniul anterior. Reţeaua feroviară a sporit astfel :

1870 = 247,996 km cu 1468 salariaţi
1880 = 1377,496 km cu 6900 salariaţi
1890 = 2500,465 km cu 13870 salariaţi, devenind sectorul care a contribuit cel mai mult la bugetul ţării.

LES PREMIÈRES VOIES FERRÉES ÉTROITES EN ROUMANIE

Résumé

Après avoir obtenu l'indépendance politique de la Roumanie en 1878, le gouvernement libéral, prit des mesures pour l'émancipation économique en changeant radicalement d'orientation dans le domaine des constructions et des exploitations ferroviaires. Dans ce but, il racheta aux compagnies étrangères l'artère Roman—Galaţi—Bucarest—Piteşti—Vîrciorova et la ligne Constanţa—Cernavodă, ensuite se mit à compléter le réseau ferroviaire en élaborant le projet d'une loi pour la construction de 11 „voies économiques" (Rîmnicu—Vîlcea—Corabia, Titu—Tîrgovişte, Bacău—Piatra Neamţ, Bîrlad—Vaslui, Dolhasca—Fălticeni, Crasna—Huşi, Filiaşi—Tîrgu Jiu, Goleşti—Cîmpulung, Vaslui—Iaşi, Leorda—Dorohoi, Costeşti—Turnu Măgurele).

Construites avec des retards dans l'intervalle 1882—1890, les 11 voies ont produit des changements économiques, sociaux, culturels et démographiques dans 9 départements qui furent branchés au réseau ferroviaire qui contribuait beaucoup au budget du pays.

[93] „Timpul", no. 88, marţi 21 aprilie 1892, p. 2, col. 3
[94] „Curierul financiar", 2 iulie 1889, p. 298
[95] Ibidem, 25 decembrie 1894, p. 616
[96] *Dare de seamă statistică ...*, p. 14

www.dacoromanica.ro