BIBLIOTECA NAȚIONALĂ A ROMÂNIEI

DRUMUL DE FIER - UN SIMBOL AL MODERNITĂȚII

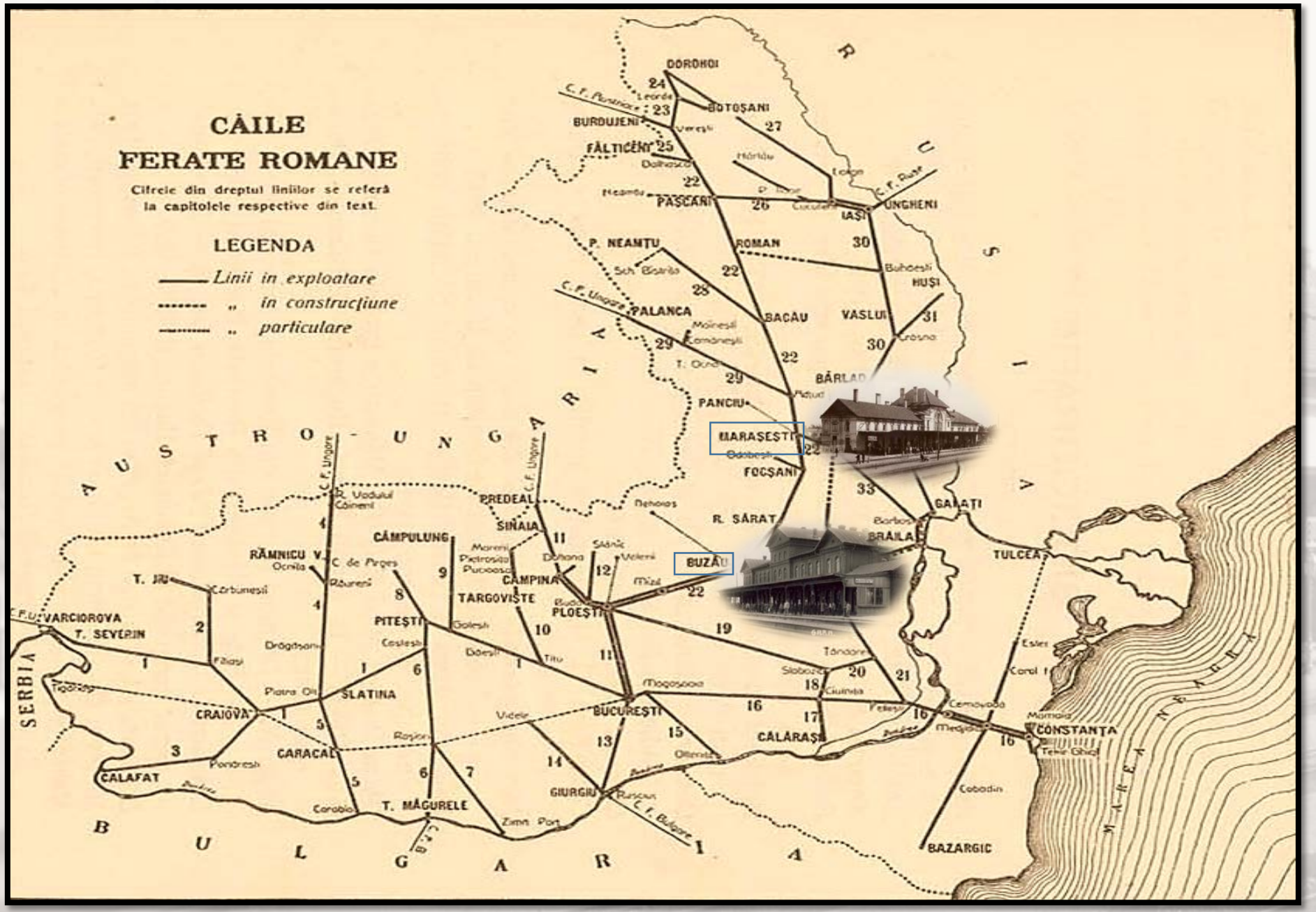


REPERE DIN ISTORIA CĂILOR FERATE ROMÂNE (1869-1939)
REFLECTATE ÎN COLECȚIILE SPECIALE
ALE BIBLIOTECII NAȚIONALE A ROMÂNIEI.



PRIMA LUCRARE DE CALE FERATĂ REALIZATĂ DE CĂTRE INGINERI ROMÂNI LINIA BUZĂU-MĂRĂŞEŞTI

18 octombrie 1881



Stelian Petrescu. *Călăuza căilor ferate și a liniilor maritime române*, ediținea IV, București, Atelierele SOCEC &CO, Societate anonimă, 1914, p. XI
Cabinetul de Periodice românești vechi, Serviciul Colecții Speciale, Biblioteca Națională a României

Ziare ca *Romanul, Binele publicu, Telegraphul* dar și *Monitorul oficial,* au descris în amănunt evenimentele care s-au desfșurat cu ocazia inaugurării liniei, în data de 18 octombrie 1881, oferind informații despre desfășurarea acestora, atmosfera creată, precum și discursurile rostite cu acest prilej.

În 1939, cu prilejul aniversării Jubileului de 70 de ani de la construirea primei linii de cale ferată pe pământ românesc, a fost prezentată și activitatea desfășurată de inginerii români cu prilejul construirii liniei ce reprezintă prima afirmare a tehnicii românești în domeniul construcției feroviare.

În 1941, Societatea Politecnică din România a tipărit un număr aniversar dedicate dublei aniversări: a începutului realizărilor românești, prin deschiderea primei liniei ferate construită de inginerii români și al nașterii Societății. Informații despre aceste evenimente au fost publicate în presa vremii, o parte dintre acestea regăsindu-se și în colecțiile speciale ale Bibliotecii Naționale a României.

Construcția căilor ferate în România a fost realizată, într-o primă etapă, între 1866 până la 1879, perioadă în care au fost realizate liniile ferate construite *à forfait* (prin concesiune) pe seama Statului prin:

- ✓Concesia Barkley & Stanifforth: București-Giurgiu, Iași-Ungheni și Ploiești-Predeal în lungime de 175,8 klm.;
- ✓Concesia Strussberg: Vârciorova-București-Brăila-Barboși-Tecuci-Roman cu ramificațiile: Tecuci-Bârlad; Barboși-Galați în lungime de 915 klm.;
- ✓Concesia Barkley & Stanifforth: Cernavodă-Constanța în lungime de 165 klm.;
- ✓Compania Lemberg: linia Cernăuți-Iași, Burdujeni-Roman, Pașcani-Iași și Vereşti-Botoșani în lungime de 222 klm.;

În timpul războiului din 1877 Imperiul Țarist a construit liniile Reni-Galați și Frățești–Zimnicea desființate după război.

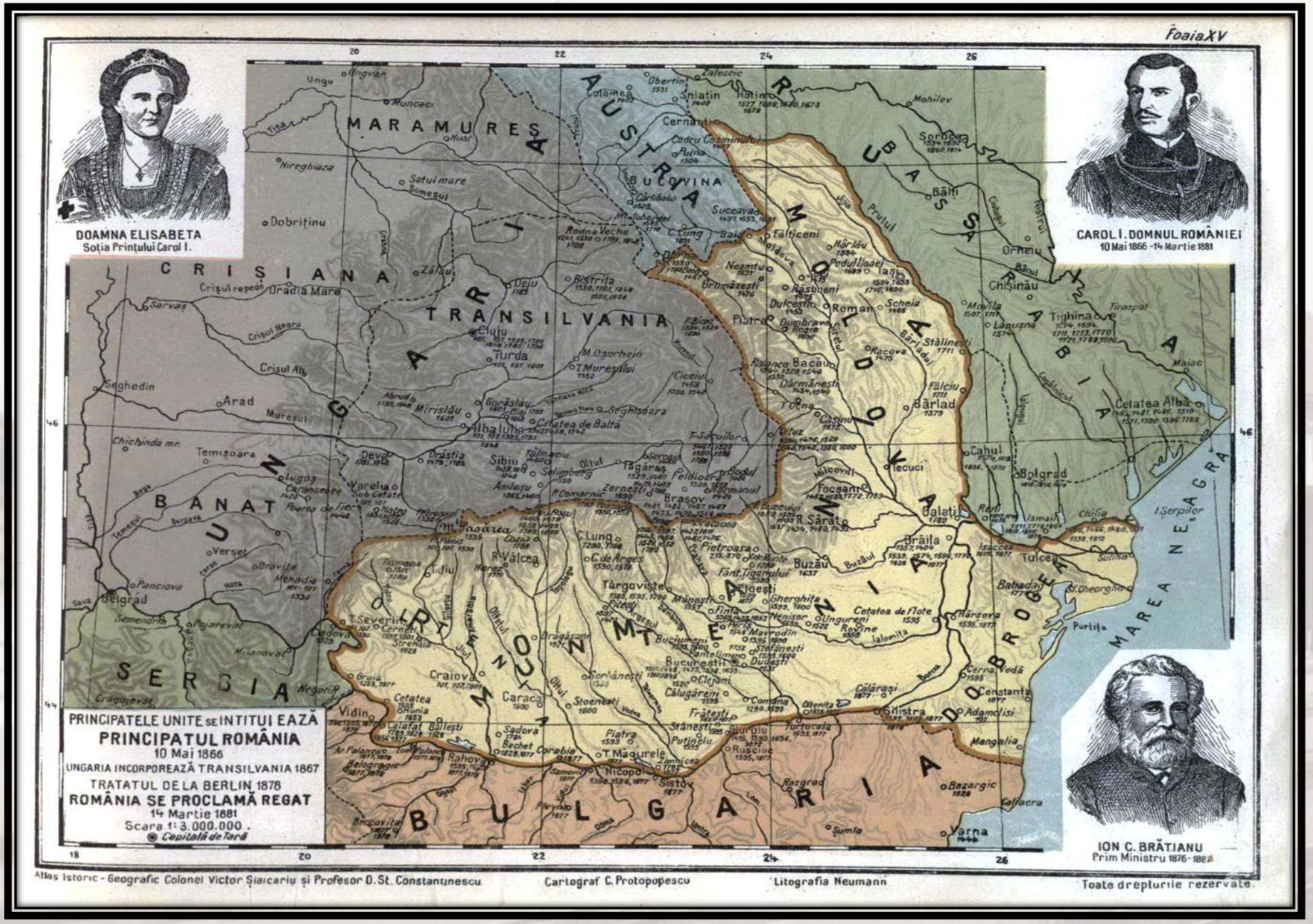
RĂSCUMPĂRĂRI DE CĂI FERATE

În perioada construcției liniei Buzău – Mărășești au avut loc mai multe evenimente importante pentru căile ferate din România. În anul 1880, statul român răscumpără de la Societatea Acționarilor C.F.R. (înființată în locul consorțiului Strussberg) cei 921 km de cale simplă (inclusiv material rulant și toate instalațiile) pe care aceasta îl exploata.

La 23 aprilie 1880 se înființează "Direcțiunea generală princiară a căilor ferate", însărcinată cu construcția și exploatarea căilor ferate în Principatele române. Aceasta răscumpără și unifică rețeaua de căi ferate de pe teritoriul României, fie de stat, fie concesionate.

La 1 iulie 1882 au fost răscumpărate și celelalte linii de cale ferată care nu făceau parte din concesiunea Stroussberg, inclusiv linia Cernavodă-Constanța.

Tot 1 iulie 1882 este data când are loc unificarea totală a rețelei feroviare a României (țara devenise regat în 1881), iar la data de 28 iunie 1882 a fost aprobată Legea de unificare a tuturor căilor ferate române.



Șaicariu, Victor, Constantinescu, D. Ștefan, Atlas istoric geografic al neamului românesc. București: Litografia Neumann, 1920, foaia XV Cabinetul de Cartografie, Serviciul Colecții Speciale, Biblioteca Națională a României

DECIZIA POLITICĂ

Lipsa unei legături directe între Buzău și Mărășești s-a resimțit, pentru prima oară, în cazul transporturilor militare din timpul Războiului de Independență (1877-1878). Imediat după război, la inițiativa primului-ministru Ion C. Brătianu, s-a hotărât să se încredințeze inginerilor români construcția căii ferate Buzău-Mărășești, care devenise o prioritate politică, strategică și economică.

DECIZIA JURIDICĂ

La 28 martie 1879, regele Carol I promulgă Legea nr. 591, elaborată de Ministerul Agriculturii, Comerțului și Lucrărilor Publice publicată în Monitorul Oficial nr. 63 din 30 martie 1879, prin care autoriza Guvernul României să construiască calea ferată Buzău-Mărășești declarată de "utilitate publică".

În programul concesiunii Stroussberg, construcția căii ferate Buzău-Mărășești figura ca obligatorie pentru concesionar și facultativă pentru Statul Român. Guvernul României ar fi preferat o cale ferată directă de legătură cu porturile dunărene Galați și Brăila în locul căii ferate Buzău-Mărășești, având în vedere că până în anul 1895 Dobrogea și Portul Constanța nu aveau legătură feroviară cu restul țării.

Linia Buzău-Mărășești a fost construită la 25 de ani după inaugurarea primei linii de cale ferată pe actualul teritoriu al României (Oravița-Baziaș) și la un an după înființarea Direcțiunii Princiare a Căilor Ferate Române și apariția inițialelor CFR.

DECIZIA TEHNICĂ

Legea nr. 591/1879 prevedea ca proiectele liniei să fie elaborate de către Ministerul Lucrărilor Publice printr-un serviciu separat, ceea ce a dus la înființarea la 3 septembrie 1879 prin Decretul Regal nr. 1890 a “Direcțiunii căii ferate Buzău-Mărășești”- prima unitate de construcții feroviare a Statului Român - sub conducerea inginerului inspector general Dimitrie Frunză. Proiectele urmau să fie întocmite de Ministerul Lucrărilor Publice, în acest sens fiind înființat, în aprilie 1879, "Serviciul liniei de fier Buzău-Mărășești".

Linia de cale ferată, în lungime de 90 km, a fost proiectată și executată în perioada mai 1879 - 1 iunie 1881, sub coordonarea inginerului Dimitrie Frunză, eminent absolvent al “Școlii de Poduri și Șosele” din Paris și fusese în serviciul întreprinderii Gouilloux, la construcția liniei Ploiești-Predeal Alături de acesta au contribuit la realizarea liniei de cale ferată Buzău-Mărășești alți 22 de tineri ingineri români.

Acest moment are o semnificație deosebită pentru istoria căilor ferate române: reprezintă încheierea concesiunilor străine în construcția de căi ferate din România.

Traseul a fost bine ales, cu multe aliniamente, dintre care cel mai lung avea 18 km. Au fost construite opt poduri de lemn, provizorii, însă costurile au fost mult mai mici față de oricare altă țară din Europa: costul mediu al liniei a fost de 93.214 lei aur pe kilometru, pe când liniile construite de companiile străine costaseră 306.000 lei aur pe kilometru.

Ruta Buzău-Adjud, cea mai importantă arteră de comunicaţii ce asigura legătura între Principatele Române, ca parte integrantă a vechiului drum care lega nord-estul Europei de Orient, a fost subiectul constant al interesului concesionarilor străini faţă de traseul menţionat, în paralel cu crearea cadrului legislativ necesar înzestrării României moderne cu căi ferate

În perioada 1863-1868 au existat mai multe propuneri făcute către guvernul român de acordare a concesiunii necesare pentru construirea și exploatarea rutei Buzău-Focșani, dar toate rămase la faza de proiect.

Datorită numeroase probleme legate de realizarea căilor ferate de către concesionarii străini, guvernul a decis să încredințeze inginerii români cu îndeplinirea proiectului de construire a căii ferate Buzău-Focșani-Mărășești.

Astfel că, conducătorul inginerilor români, Dimitrie Frunză, a prezentat la 17 martie 1879 în Camera Deputaţilor proiectul de lege referitor la realizarea căii ferate care să lege Buzăul de Mărășești, în care se menţiona că pentru sectorul de circulație Mărășești-Focșani, Ministerul Lucrărilor Publice dispunea de un proiect întocmit încă din 1873, realizat pe cheltuiala judeţului Putna și aprobat ulterior de Consiliul Tehnic din cadrul Ministerului menţionat.

În baza acestui proiect, statul a scos la licitație lucrările, urmând să fie finalizate până la 1 noiembrie 1880. Pentru realizarea lucrării, Statul a acordat o serie de facilități: asigurarea gratuită a terenului și a lemnului, puse la dispoziție de Stat precum și de județele prin care trecea linia.

Direcţiunea căii ferate Buzău-Mărăşeşti a apelat la nu mai puţin de 15 antreprize particulare româneşti şi străine.

Cele româneşti au asigurat construcţia terasamentelor, traversele, stâlpii de telegraf, barierele, stâlpii, lucrările de împrejmuiri şi vasele cu rezervele de apă aflate în staţii şi în apropierea podurilor.

Cele străine au şi montat, furnizat restul stâlpilor de telegraf, traverselor şi terasamentelor, şinele materialele de cale, ramificaţiile, plăcile turnante, coloanele hidraulice, conductele şi rezervoarele, pompele de abur şi cazanele de presiune. Tot ele au realizat şi clădirile de călători, cu excepţia celor din Focşani şi Râmnicu Sărat.

Cei 17 antreprenori care au participat la realizarea liniei au fost: I. G. Cantacuzino, V. Mavrodin, Matei Hartular, Constantin S. Vlaicu, I. M. Râmniceanu, Mirescu Pop, A. Zanetto, Paula Amado, V. Ryssel, L. Sube, Lebrat, V. Longier, A. Lapierre, Brusse, A.P. Dimitriu, Filderman.

Lucrările la linie au depins, între altele şi de exproprierile ce trebuiau efectuate de judeţele deservite de aceasta. Nerezolvarea problemelor de asemenea natură nu puteau să aibă decât consecinţe negative. Dintr-o Adresă înaintată Prefecturii judeţului Putna de către Direcţia Generală C.F.R., la 3 mai 1887 rezultă că deşi legea referitoare, la exproprierile necesare realizării liniei ferate Buzău-Mărăşeşti data din 1878, nici după nouă ani nu se întocmise documentaţia necesară referitoare la terenurile ocupate de drumul de fier menţionat.

Din cele opt poduri mari, realizate din lemn, șase au fost executate de echipele conduse de inginerul George Cantacuzino, acesta fiind și constructorul gărilor din Focșani și Râmnicu Sărat. Au mai fost necesare încă 77 poduri și podețe, realizate tot din lemn. Toate au fost proiectate de inginerul Scarlat Ottulescu, verificările fiind făcute de inginerul Dimitrie Frunză. De execuţia lor au răspuns mai multe antreprize românești și străine.

Despre calitatea și costurile acestei linii, specialiștii în căi ferate de ieri și de azi au opinii diferite, care afirmă că lucrările au fost de o calitate foarte bună, comparativ cu cele executate de concesionarii străini. În plus, acestea erau mult mai ieftine, Statul român plătind doar 93214 lei aur/km, față de 306.000 lei aur/km, cât au cerut, în medie, concesionarii străini pentru lucrăr similare. Conform statisticilor vremii, Statul a alocat pentru linia ferată București-Mărășești suma de 9.000.000 lei pe bază de estimări și nu de deviz.

Lucrările nu au fost în întregime executate de cei 19 ingineri și 5 conducători tehnici aflaţi în subordinea lui Dimitrie Frunză. Au participat mai multe antreprinze particulare, cu contribuţii în ceea ce privește studiile terenului, proiectele de execuţie și măsurătorile. Cu excepţia materialului metalic - importat, din cauza inexistenţei industriei siderurgice și metalurgice - s-a optat pentru obținerea de gratuităţilor și reducerea cheltuielilor, fapt ce s-a reflectat atât în construcția clădirilor din staţii cât și a podurilor din lemn, care au fost ridicate provizoriu.

Trebuie amintit și costul materialului rulant utilizat, al atelierelor și depourilor, cel al refacerii lucrărilor provizorii sau dotarea ulterioară cu instalaţiile și construcţiile absolut necesare, dar care au lipsit de la bun început.

La finele secolului XIX , G. I. Duca, directorul general al Căilor Ferate Române califica linia drept *„rudimentară"* , necesitând, la mai puţin de 20 de ani de la darea în exploatare, refacerea podurilor şi podeţelor, de această dată ele fiind realizate din fier şi zidărie.

Acesta spunea despre ruta Buzău-Mărăşeşti că:

„ [...] a necesitat o rebalastare aproape complectă, mai toate zidurile cantoanelor au fost reconstruite, liniile de garagiu În toate staţiunile s-au sporit, în toate gările lipsesc instalaţiunile de primă necesitate pentru o exploatare normală. În gările de racordare Buzău şi Mărăşeşti nu s-a făcut nici o lucrare în prevederea sporirii naturale a circulaţiunii datorită rampei noui înfiinţate" .

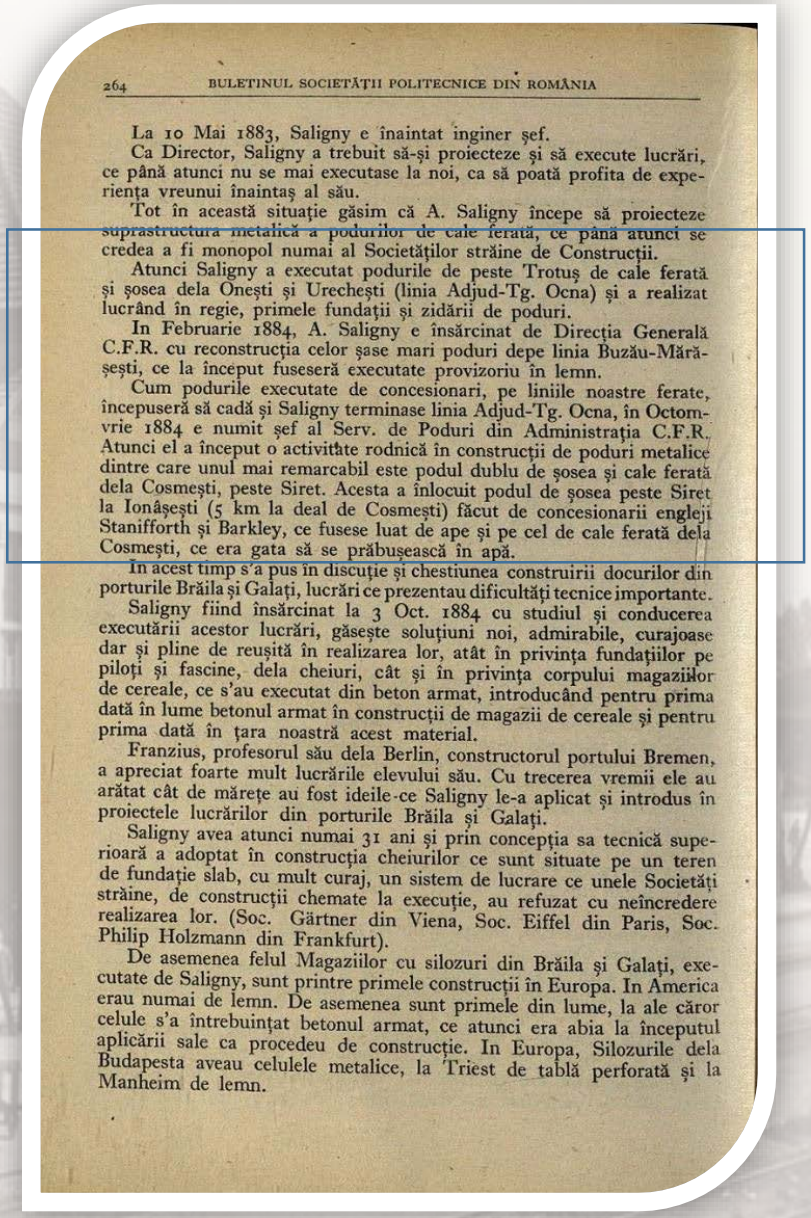
Botez, Constantin, Urma Dem., Saizu Ion, Epopeea feroviară românească, Bucureşti, Editura Sport-Turism, 1977, p. 111

În 1883 s-au pus bazele Serviciului de Poduri, condus de ing. Anghel Saligny, având drept sarcină prioritară realizarea de poduri pe liniile ferate ale țării.

Referitor la linia în cauză, Serviciul menționat trebuia să înlocuiască podurile și podețele din lemn existente cu altele din fier și zidărie (cum ar fi, de exemplu, cele care traversează Milcovul, Putna și Șușița).

Dirijată de Anghel Saligny, ampla operațiune s-a desfășurat între 1884 - 1892, costurile ei fiind de 1.923.696 lei. Datorită eforturilor marelui inginer român, linia Buzău-Mărășești a beneficiat de 1100 metri poduri și podețe de calitate superioară.

În perioada 1940-1942 s-a realizat dublarea liniei de cale ferată Buzău-Mărășești. În prezent această linie de cale ferată face parte din Magistrala 500 a Căilor Ferate Române, București - Suceava.



264 BULETINUL SOCIETĂȚII POLITECNICE DIN ROMÂNIA

La 10 Mai 1883, Saligny e înaintat inginer șef.

Ca Director, Saligny a trebuit să-și proiecteze și să execute lucrări, ce până atunci nu se mai executase la noi, ca să poată profita de experiența vreunui înaintaș al său.

Tot în această situație găsim că A. Saligny începe să proiecteze suprastructura metalică a podurilor de cale ferată, ce până atunci se credea a fi monopol numai al Societăților străine de Construcții.

Atunci Saligny a executat podurile de peste Trotuș de cale ferată și șosea dela Onești și Urechești (linia Adjud-Tg. Ocna) și a realizat lucrând în regie, primele fundații și zidării de poduri.

In Februarie 1884, A. Saligny e însărcinat de Direcția Generală C.F.R. cu reconstrucția celor șase mari poduri depe linia Buzău-Mărășești, ce la început fuseseră executate provizoriu în lemn.

Cum podurile executate de concesionari, pe liniile noastre ferate, începuseră să cadă și Saligny terminase linia Adjud-Tg. Ocna, în Octomvrie 1884 e numit șef al Serv. de Poduri din Administrația C.F.R. Atunci el a început o activitate rodnică în construcții de poduri metalice dintre care unul mai remarcabil este podul dublu de șosea și cale ferată dela Cosmești, peste Siret. Acesta a înlocuit podul de șosea peste Siret la Ionășești (5 km la deal de Cosmești) făcut de concesionarii engleji Stanifforth și Barkley, ce fusese luat de ape și pe cel de cale ferată dela Cosmești, ce era gata să se prăbușească în apă.

In acest timp s'a pus în discuție și chestiunea construirii docurilor din porturile Brăila și Galați, lucrări ce prezentau dificultăți tecnice importante.

Saligny fiind însărcinat la 3 Oct. 1884 cu studiul și conducerea executării acestor lucrări, găsește soluțiuni noi, admirabile, curajoase dar și pline de reușită în realizarea lor, atât în privința fundațiilor pe piloți și fascine, dela cheiuri, cât și în privința corpului magaziilor de cereale, ce s'au executat din beton armat, introducând pentru prima dată în lume betonul armat în construcții de magazii de cereale și pentru prima dată în țara noastră acest material.

Franzius, profesorul său dela Berlin, constructorul portului Bremen, a apreciat foarte mult lucrările elevului său. Cu trecerea vremii ele au arătat cât de mărețe au fost ideile ce Saligny le-a aplicat și introdus în proiectele lucrărilor din porturile Brăila și Galați.

Saligny avea atunci numai 31 ani și prin concepția sa tecnică superioară a adoptat în construcția cheiurilor ce sunt situate pe un teren de fundație slab, cu mult curaj, un sistem de lucrare ce unele Societăți străine, de construcții chemate la execuție, au refuzat cu neîncredere realizarea lor. (Soc. Gärtner din Viena, Soc. Eiffel din Paris, Soc. Philip Holzmann din Frankfurt).

De asemenea felul Magaziilor cu silozuri din Brăila și Galați, executate de Saligny, sunt printre primele construcții în Europa. In America erau numai de lemn. De asemenea sunt primele din lume, la ale căror celule s'a întrebuințat betonul armat, ce atunci era abia la începutul aplicării sale ca procedeu de construcție. In Europa, Silozurile dela Budapesta aveau celulele metalice, la Triest de tablă perforată și la Manheim de lemn.

Buletinul Societății Politecnice, Anul LIX, nr. 9-12, septembrie-decembrie 1945, p. 264
Cabinetul de Periodice românești vechi, Serviciul Colecții Speciale, Biblioteca Națională a României

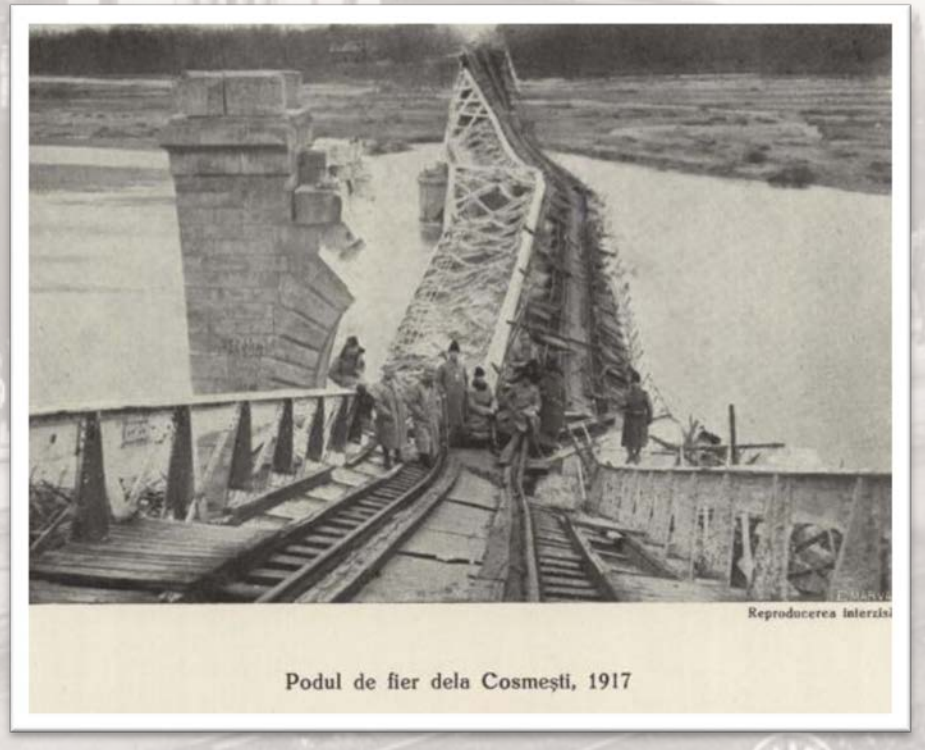
Confruntările militare din zona Mărășești, din timpul Primului Război Mondial au dus și la distrugerea a 13 poduri, cu lungime totală de peste 1 km. Ele au fost refăcute de trupele armatei române, dar germanii, retrăgându-se, le distrug iarăși. Luptele crâncene din iulie - august 1917 au afectat grav linia Focșani - Mărășești - Adjud și gările aferente. La 23 iulie 1918, în stația Mărășești, gara împreună cu depourile au suferit grave distrugeri. Gara Mărășești și liniile sale au fost transformate de armata română în centru de rezistență, o inedită fortăreață *„împânzită cu tranșee și apărări de pământ și lemn”*, iar lucrătorii feroviari și militarii au îndeplinit o misiune extrem de grea: sub focul artileriștilor inamici, ei au demontat și transportat materialul de cale existent în triajul Mărășești. Lucrările de refacere a liniilor și gării s-au realizat în anii 1923 și 1924.

La toate aceste fapte de arme, de luptă crucială pentru existenta românilor, stațiile de cale ferată din zonă au fost martore, fiind marcate mult timp de urmele teribilelor bombardamente. Linia Buzău-Mărășești a fost atât de afectată de război, încât circulația s-a reluat abia la începutul anului 1919.



Gara Mărășești bombardată în Primul război mondial

Cabinetul de Fotografii. Serviciul Colecţii Speciale. Biblioteca Naţională a României



Reproducerea interzisă

Podul de fier dela Cosmești, 1917

După 1930, podul de peste Putna a fost refăcut de Societatea „Edilitatea”, condusă de H. Teodoru. Podul avea patru deschideri de 40 m.

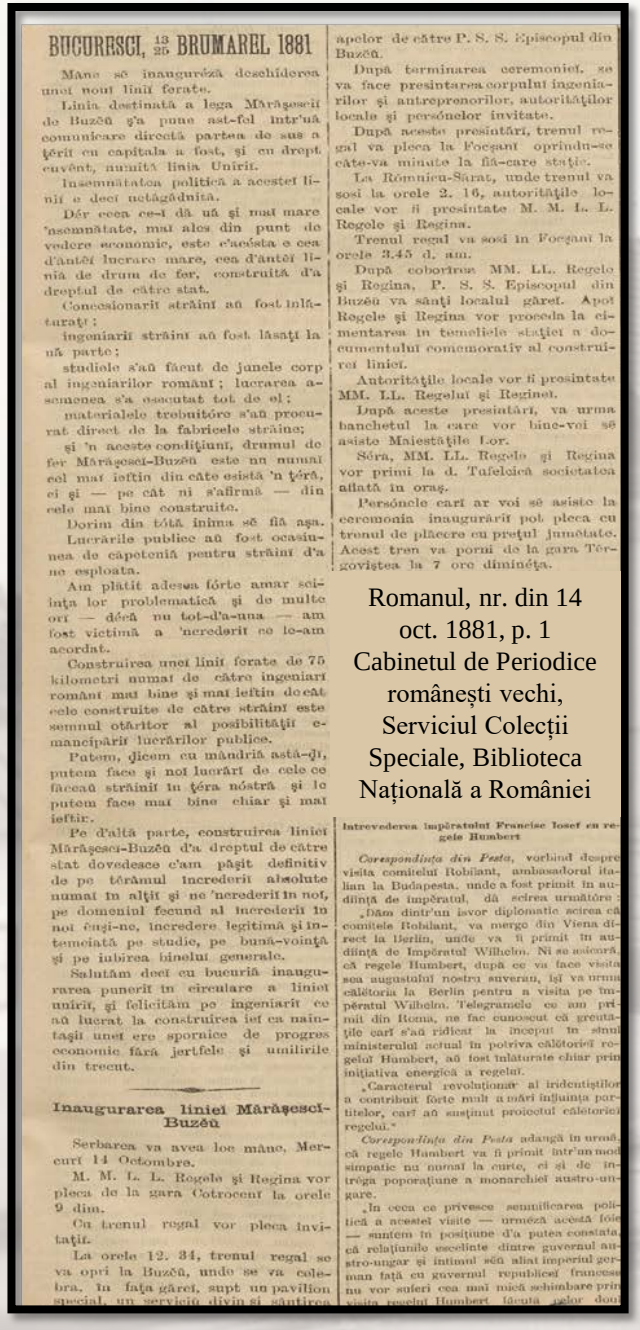
În perioada 1940 - 1942, pe această linie s-au refăcut șapte poduri mari și mai multe podețe. În numai doi ani, Regimentul 1 Căi Ferate din Focșani termina lucrările de refacere de peste Putna.

La finele lunii noiembrie a aceluiași an, se impunea ca o necesitate urgentă refacerea podului de peste Milcov, distrus la finele lunii august, ca urmare a retragerii trupelor germane. Comandamentul miltiar sovietic a cerut Inspecției Poduri C.F.R. Focșani să refacă podul menționat de urgență, pentru a se evita întreruperea operațiunilor militare.

În toamna anului 1944 în urma înțelegerii survenite între Comandamentul Militar Sovietic și conducerea C.F.R., Secției de circulație Buzău-Mărășești, parte integrantă a liniei Ploiești-Vicșani, i s-a modificat ecartamentul, acesta fiind lărgit, conform standardului drumurilor de fier din Rusia, măsură necesară facilitării transporturilor militare, iar lucrările au fost realizate de către unitatea specializată Regimentul 1 Căi ferate.

La 1 martie 1946, prin Acordul încheiat 11 septembrie 1945 între guvernele român și sovietic care prevedea la Articolul 8 *„renormalizarea tuturor liniilor largi de pe rețeaua C.F.R“*, printre liniile vizate fiind și Ploiești - Pașcani, din care secția de circulație Buzău - Mărășești - Adjud făcea, firește, parte integrantă, lucrări ce trebuiau efectuate după 15 martie 1946, în maximum o săptămână.

Operațiunile s-au desfășurat în luna mai a anului 1946, mâna de lucru fiind asigurată și de șefii de posturi de jandarmi din comunele limitrofe căii ferate. Amploarea tuturor lucrărilor efectuate la linia Buzău-Mărășești-Adjud în anii celui de-al Doilea Război Mondial și în perioada imediat următoare s-a datorat, înainte de toate, faptului că zona aferentă acesteia nu a mai constituit teatru de operațiuni militare.



BUCUREȘCI, 13/25 BRUMARIU 1881

Mâne se inaugurézá deschiderea unei noui linii ferate.

Linia destinată a lega Mărăşeşci de Buzĕu şĭ a pune astfel într'uă comunicare directă partea de sus a ţĕrĭi cu capitala a fost, şi cu drept cuvênt, numită linia Unirĭi.

Însemnătatea politică a acestei linĭi e deci necontestată.

Dĕr ceea ce-i dă uă şi mai mare însemnătate, mai ales din punt de vedere economic, este c'acésta e cea d'ântêĭ lucrare mare, cea d'ântêĭ linĭă de drum de fer, construită d'a dreptul de către stat.

Concesionarii străini aŭ fost înlăturaţĭ:

ingeniarii străini aŭ fost lăsaţĭ la uă parte;

studiele s'aŭ făcut de junele corp al ingeniarilor români; lucrarea asemenea s'a esecutat tot de el;

materialele trebuitóre s'aŭ procurat direct de la fabricele străine;

şi 'n aceste condiţiuni, drumul de fer Mărăşeşci-Buzĕu este nu numaĭ cel mai ieftin din câte există 'n ţĕră, ci şi — pe cât ni s'afirmă — din cele mai bine construite.

Dorim din tótă inima să fiĭ aşa.

Lucrările publice aŭ fost ocasiunea de căpetenĭă pentru străinĭ d'a ne esploata.

Am plătit adesea fórte amar scĭinţa lor problematică şi de multe orĭ — dĕcă nu tot-d'a-una — am fost victimă a 'neredĕrit ce le-am acordat.

Construirea unei linĭĭ ferate de 75 kilometrĭ numaĭ de către ingeniarĭ români mai bine şi mai ieftin de cât cele construite de către străinĭ este semnul otărîtor al posibilităţĭĭ emancipărĭĭ lucrărilor publice.

Putem, ţicem cu mândrĭă astă-dĭ, putem face şi noĭ lucrărĭ de cele ce făceaŭ străinĭĭ în ţĕra nóstră şi le putem face mai bine chiar şi mai ieftin.

Pe d'altă parte, construirea linĭeĭ Mărăşeşci-Buzĕu d'a dreptul de către stat dovedesce c'am păşit definitiv de pe tĕrâmul încredĕrĭĭ absolute numaĭ în alţiĭ şi ne 'neredĕrĭĭ în noĭ, pe domeniul fecund al încredĕrĭĭ în noĭ înşi-ne, încredere legitimă şi întemeiată pe studiĭ, pe bună-voinţă şi pe iubirea binelui generale.

Salutăm deci cu bucurĭă inaugurarea punerĭĭ în circulare a linĭeĭ unirĭĭ, şi felicităm pe ingeniarĭĭ ce aŭ lucrat la construirea ieĭ ca naintaşiĭ unei ere spornice de progres economic fără jertfele şi umilirile din trecut.

Inaugurarea linieĭ Mărăşeşci-Buzĕu

Serbarea va avea loc mâne, Mercurĭ 14 Octombre.

M. M. L. L. Regele şi Regina vor pleca de la gara Cotrocenĭ la orele 9 dim.

Cu trenul regal vor pleca invitaţiĭ.

La orele 12. 34, trenul regal se va opri la Buzĕu, unde se va celebra, în faţa găreĭ, supt un pavilion special, un serviciŭ divin şi sănţirea apelor de către P. S. S. Episcopul din Buzĕu.

După terminarea ceremonieĭ, se va face presintarea corpului ingeniarilor şi antreprenorilor, autorităţilor locale şi persónelor invitate.

După aceste presintărĭ, trenul regal va pleca la Focşanĭ oprindu-se câte-va minute la fiĕ-care staţie.

La Rómnicu-Sărat, unde trenul va sosi la orele 2. 16, autorităţile locale vor fi presintate M. M. L. L. Regele şi Regina.

Trenul regal va sosi în Focşanĭ la orele 3.45 d. am.

După coborîrea MM. LL. Regele şi Regina, P. S. S. Episcopul din Buzĕu va sănţi localul găreĭ. Apoĭ Regele şi Regina vor procede la cimentarea în temeliele staţieĭ a documentului comemorativ al construirei linieĭ.

Autorităţile locale vor fi presintate MM. LL. Regelui şi Regineĭ.

După aceste presintărĭ, va urma banchetul la care vor bine-voi să asiste Maiestăţile Lor.

Sĕra, MM. LL. Regele şi Regina vor primi la d. Tafelcică societatea aflată în oraş.

Persónele carĭ ar voi să asiste la ceremonia inaugurărĭĭ poţ pleca cu trenul de plăcere cu preţul jumătate. Acest tren va porni de la gara Târgovîştea la 7 ore diminéţa.

Întrevederea împĕratului Francisc Iosef cu regele Humbert

Corespondinţa din Pesta, vorbind despre visita comitelui Robilant, ambasadorul italian la Budapesta, unde a fost primit în audiinţă de împĕratul, dă scirea următóre:

„Dăm dintr'un isvor diplomatic scirea că comitele Robilant, va merge din Viena direct la Berlin, unde va fi primit în audiinţă de Impĕratul Wilhelm. Ni se adaogă, că regele Humbert, după ce va face visita sea augustului nostru suveran, îşĭ va urma călătoria la Berlin pentru a visita pe împĕratul Wilhelm. Telegramele ce am primit din Roma, ne fac cunoscut că greutăţile carĭ s'aŭ ridicat la început în sînul ministerului actual în potriva călătoriĭ regelui Humbert, aŭ fost înlăturate chiar prin iniţiativa energică a regelui.

„Caracterul revoluţionar al iridentiştilor a contribuit fórte mult a mări înfluinţa purtătorilor, carĭ aŭ susţinut proiectul călătoriei regelui."

Corespondinţa din Pesta adaogă în urmă, că regele Humbert va fi primit într'un mod simpatic nu numaĭ la curte, ci şi de întrĕga poporaţiune a monarchieĭ austro-ungare.

„În ceea ce privesce semnificarea politică a acestei visite — urmézá acéstă fóie — suntem în posiţiune d'a putea constata, că relaţiunile escelinte dintre guvernul austro-ungar şi intimul sĕŭ aliat imperiul german faţă cu guvernul republicei francese nu vor suferi cea maĭ mică schimbare prin visita regelui Humbert, făcută celor doĭ

Romanul, nr. din 14 oct. 1881, p. 1
Cabinetul de Periodice românești vechi, Serviciul Colecții Speciale, Biblioteca Națională a României

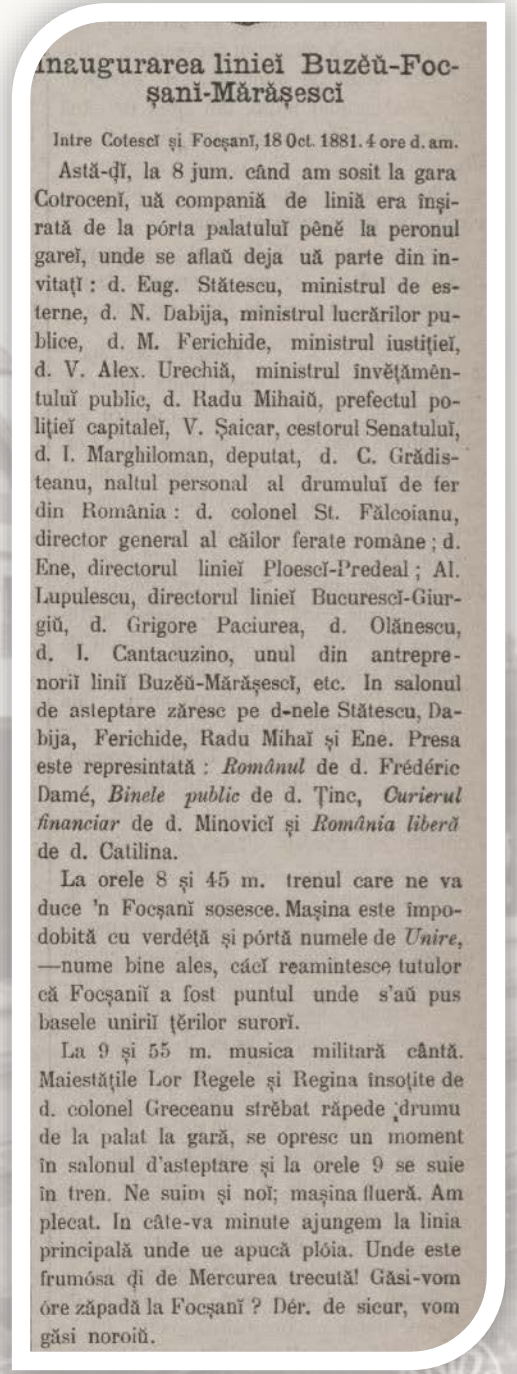
Linia a fost destinată a lega Buzău de Mărășești și de a pune astfel în legătură directă Moldova cu capitala țării, fiind numită linia Unirii, ceea ce a făcut ca însemnătatea politică a acestei linii să fie de necontestat. Dar cea ce îi dă o și mai mare importanță, mai ales din punct de vedere economic, este că aceasta este cea dintâi mare lucrare, cea dintâi linie de drum de fier construită exclusiv de statul român, studiile pentru construcția acesteia fiind făcute de un corp de tineri ingineri români, lucrarea fiind realizată tot de aceștia, iar materiale necesare fiind procurate direct de la fabricile din străinătate. Astfel, acest traseu de cale ferată nu a fost doar cel mai ieftin construit pentru acea perioadă, dar și cel mai bine realizat.

”Construirea unei linii ferate de 75 km numai de către inginerii români mai bine și mai ieftin de cât cele construite de către străini este semnul hotărâtor al posibilităților emancipării lucrărilor publice.”

Romanul, nr. din 14 oct. 1881, p. 1

Invitații s-au adunat înainte de ora 9 dimineața la gara palatului Cotroceni, după care, cu onor militar al unei companii de geniu, au fost primiți Regele și Regina, care s-au îmbarcat în trenul regal, frumos împodobit și care a purtat numele "*Unire*". Regina a purtat o frumoasă rochie de catifea verde închis. Aceștia au fost însoțiți de invitații: Eugen Stătescu, ministru de externe, N. Dabija, ministrul lucrărilor publice, M. Ferechide, ministrul justiției, V. Alex. Urechia, ministrul învățământului public, Radu Mihaiu, prefectul poliției capitalei, V. Șaicar, chestorul Senatului, I. Marghiloman, deputat, alături de înaltul personal al drumului de fier din România: colonel St. Fălcoianu, director general al căilor ferate române; d. Ene, directorul liniei Ploiești - Predeal; Al. Lupescu, directorul liniei București-Giurgiu; Gr. Paciurea, d. Olănescu, I. Cantacuzino, unul din antreprenorii noii linii Buzău-Mărășești, împreună cu doamnele și câțiva reprezentanți ai presei.

Direcțiunea căii ferate Mărășești - Buzău anunța sărbătorirea inaugurării liniei ocazie cu care se spuseseră în vânzare bilete pentru deplasarea cu un tren de plăcere, valabile în ziua inaugurării și a doua zi.



Inaugurarea linieĭ Buzĕŭ-Focșanĭ-Mărășescĭ

Intre Cotescĭ și Focșanĭ, 18 Oct. 1881. 4 ore d. am.

Astă-dĭ, la 8 jum. când am sosit la gara Cotrocenĭ, uă companiă de liniă era înșirată de la pórta palatuluĭ pênĕ la peronul gareĭ, unde se aflaŭ deja uă parte din invitaţĭ: d. Eug. Stătescu, ministrul de esterne, d. N. Dabija, ministrul lucrărilor publice, d. M. Ferichide, ministrul iustiţieĭ, d. V. Alex. Urechiă, ministrul învĕţămêntuluĭ public, d. Radu Mihaiŭ, prefectul poliţieĭ capitaleĭ, V. Șaicar, cestorul Senatuluĭ, d. I. Marghiloman, deputat, d. C. Grădisteanu, naltul personal al drumuluĭ de fer din România: d. colonel St. Fălcoianu, director general al căilor ferate române; d. Ene, directorul linieĭ Ploescĭ-Predeal; Al. Lupulescu, directorul linieĭ Bucurescĭ-Giurgiŭ, d. Grigore Paciurea, d. Olănescu, d. I. Cantacuzino, unul din antreprenorĭĭ liniĭ Buzĕŭ-Mărășescĭ, etc. In salonul de asteptare zăresc pe d-nele Stătescu, Dabija, Ferichide, Radu Mihaĭ și Ene. Presa este represintată: *Românul* de d. Frédéric Damé, *Binele public* de d. Ţinc, *Curierul financiar* de d. Minovicĭ și *România liberă* de d. Catilina.

La orele 8 și 45 m. trenul care ne va duce 'n Focșanĭ sosesce. Maşina este împodobită cu verdéţă și pórtă numele de *Unire*, —nume bine ales, cácĭ reamintesce tutulor că Focșaniĭ a fost puntul unde s'aŭ pus basele unirĭĭ ţĕrilor surorĭ.

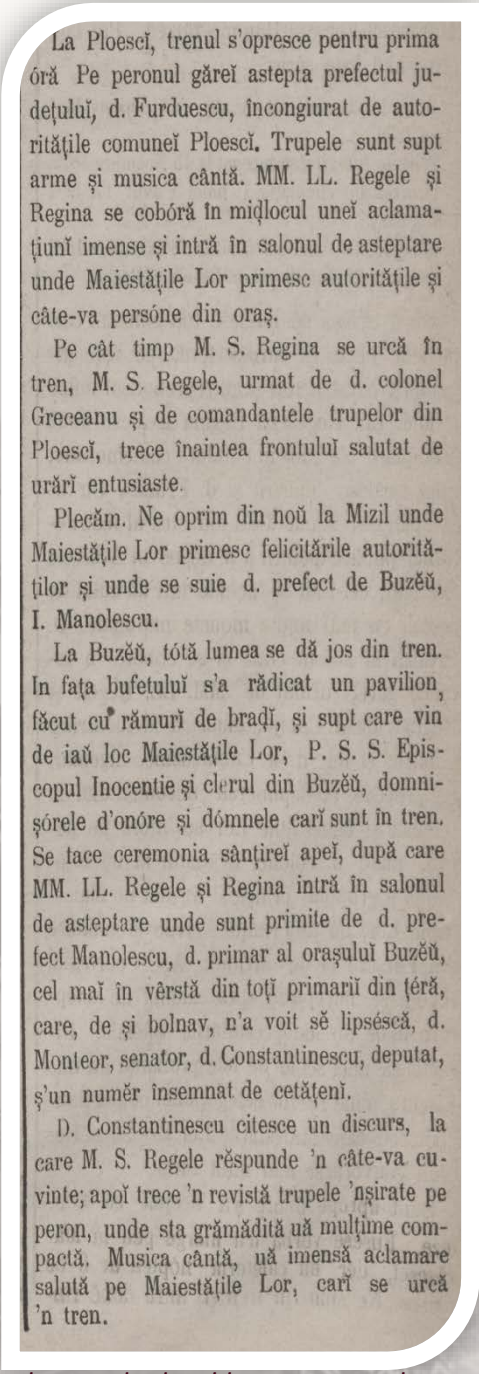
La 9 și 55 m. musica militară cântă. Maiestăţile Lor Regele și Regina însoţite de d. colonel Greceanu strĕbat răpede drumu de la palat la gară, se opresc un moment în salonul d'asteptare și la orele 9 se suie în tren. Ne suim și noĭ; maşina fluieră. Am plecat. In câte-va minute ajungem la linia principală unde ue apucă plóia. Unde este frumósa ḑi de Mercurea trecută! Găsi-vom óre zăpadă la Focșanĭ? Dér. de sicur, vom găsi noroiŭ.

Romanul, nr. din 21 oct. 1881, p.1
Cabinetul de Periodice românești vechi, Serviciul Colecții Speciale, Biblioteca Națională a României



În gara Buzău s-a făcut un popas mai lung, când toți invitații au coborât din tren și s-au îndreptat spre zona unde a fost ridicat un pavilion special confecționat din ramuri de brad, așezat pe linie, unde episcopul Eparhiei de Buzău a oficiat un serviciu divin și ceremonia de sfințire a apei.

Dl. deputat Constantinescu, în lipsa primarului orașului, a ținut un discurs. În salonul de așteptare al gării, Regele și Regina au fost primiți de prefectul I. Manolescu, de primarul orașului Buzău, cel mai în vârstă dintre toți primarii din țară, care, deși bolnav, nu a dorit să lipsească, senatorul Grigore Monteoru, deputatul Constantinescu, alături de un număr important de cetățeni.



La Ploescĭ, trenul s'opresce pentru prima óră Pe peronul gărei astepta prefectul județuluĭ, d. Furduescu, încongiurat de autoritățile comuneĭ Ploescĭ. Trupele sunt supt arme și musica cântă. MM. LL. Regele și Regina se cobóră în mijlocul uneĭ aclamațiunĭ imense și intră în salonul de asteptare unde Maiestățile Lor primesc autoritățile și câte-va persóne din oraș.

Pe cât timp M. S. Regina se urcă în tren, M. S. Regele, urmat de d. colonel Greceanu și de comandantele trupelor din Ploescĭ, trece înaintea frontuluĭ salutat de urărĭ entusiaste.

Plecăm. Ne oprim din noŭ la Mizil unde Maiestățile Lor primesc felicitările autorităților și unde se suie d. prefect de Buzĕŭ, I. Manolescu.

La Buzĕŭ, tótă lumea se dă jos din tren. In fața bufetuluĭ s'a rădicat un pavilion, făcut cu rămurĭ de bradĭ, și supt care vin de iaŭ loc Maiestățile Lor, P. S. S. Episcopul Inocentie și clerul din Buzĕŭ, domnișórele d'onóre și dómnele carĭ sunt în tren. Se tace ceremonia sânțireĭ apeĭ, după care MM. LL. Regele și Regina intră în salonul de asteptare unde sunt primite de d. prefect Manolescu, d. primar al orașuluĭ Buzĕŭ, cel maĭ în vêrstă din toțĭ primariĭ din țĕră, care, de și bolnav, n'a voit sĕ lipséscă, d. Monteor, senator, d. Constantinescu, deputat, ș'un numĕr însemnat de cetățenĭ.

D. Constantinescu citesce un discurs, la care M. S. Regele rĕspunde 'n câte-va cuvinte; apoĭ trece 'n revistă trupele 'nșirate pe peron, unde sta grămădită uă mulțime compactă. Musica cântă, uă imensă aclamare salută pe Maiestățile Lor, carĭ se urcă 'n tren.

Romanul, nr. din 21 oct. 1881, p.1
Cabinetul de Periodice românești vechi, Serviciul Colecții Speciale, Biblioteca Națională a României



Romanul, nr. din 21 oct. 1881, p.2
Cabinetul de Periodice românești vechi, Serviciul Colecții Speciale, Biblioteca Națională a României

După terminarea ceremoniei, a fost prezentat invitaților corpul inginerilor și antreprenorilor care au participat la realizarea căii ferate.

După plecarea din această gară, toți călătorii din tren au ieșit la ferestre sau pe balcoanele vagoanelor pentru a privi noua linie, prin fața ochilor călătorilor trecând un peisaj de câmpie, mărginit de dealuri, puțin accidentat, fără vegetație, tăiată pe alocuri de ape mici, întrerupt de mici pâlcuri de pădure între R. Sărat și Focșani.

Toate stațiile de pe traseu: Zoița, Râmnicu, Sihlea, Gugești, Cotești, au fost frumos împodobite și au avut construite arcuri de triumf făcute din ramuri de stejar, purtând aceeași inscripție: *Trăiască Regele! Trăiască Regina*! În fiecare dintre ele, trenul regal a oprit, au fost sfințite gările, iar mulțimea adunată a aplaudat și aclamat îndelung familia regală.

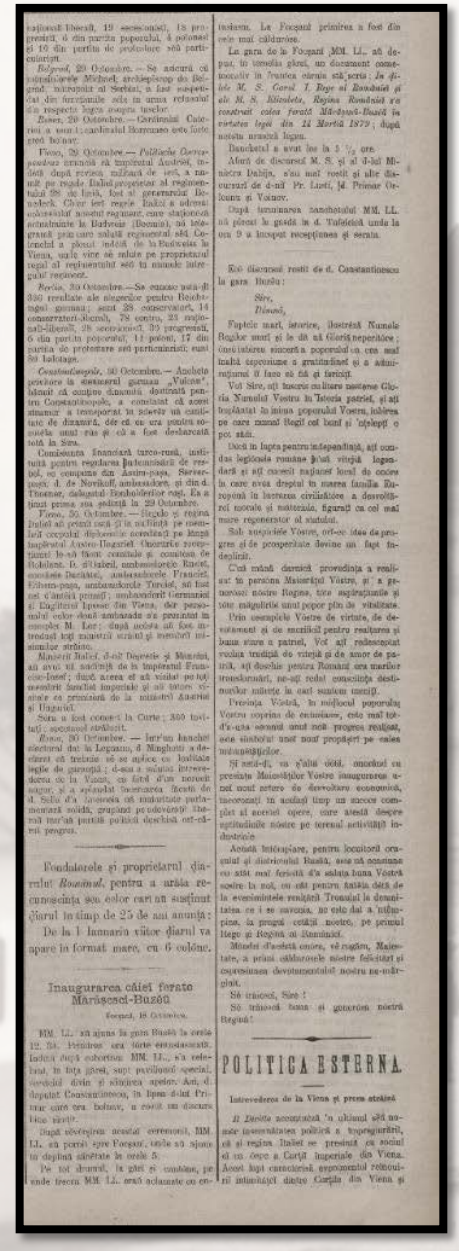
Intrarea trenului în gara Focșani, frumos decorată, a fost întâmpinată cu salve de tun, alături de o numeroasă mulțime și de o companie de cavalerie și una de infanterie care au dat onorul. Majestățile lor au fost primite de generalul Ghe. Slăniceanu, d. Handoca, prefectul județului Putna, Gheorghe Orleanu, primarul orașului Focșani, Dimitrie Gusti, primarul orașului Iași, colonelul Pavel Cernovodeanu, El. Lapati, comandantul gărzii naționale, colonelul I. Lahovary, d. Costescu, polițistul orașului, etc.

După ceremonia de sfințire a gării, au fost rostite numeroase discursuri și i-au fost oferite flori Reginei. Regele și Regina au primit, din partea corpului de ingineri care a participat la construirea liniei, în frunte cu directorul liniei, Dimitrie Frunză și Gr. Dimitrescu-Tasian, subdirector, *”o mistrie și două șorțuri de moar alb garnisite cu panglici naționale.”*

Romanul, nr. din 21 oct. 1881, p.2



Cabinetul de Fotografii. Serviciul Colecţii Speciale.
Biblioteca Naţională a României



Romanul, nr. din 19, 20 oct. 1881, p.1
Cabinetul de Periodice românești vechi, Serviciul Colecții Speciale, Biblioteca Națională a României

Colonelul Nicolae Dabija a citit documentul comemorativ al liniei care se inaugura la acea dată, document tipărit pe hârtie pergament, ce cuprindea legea promulgată la 14 martie 1879 prin care se declara de utilitate publică construirea căii ferate Mărășești-Focșani-Râmnic-Buzău și conținea următorul mesaj:

Pe o față era scris:

”În zilele M. S. Carol I Rege al României și ale M. S. Elisabeta, Regina României s-a construit calea ferată Mărășești-Buzău în virtutea legii din 14 Martie 1879; după aceasta urmează legea”.

Pe cealaltă față era scris:

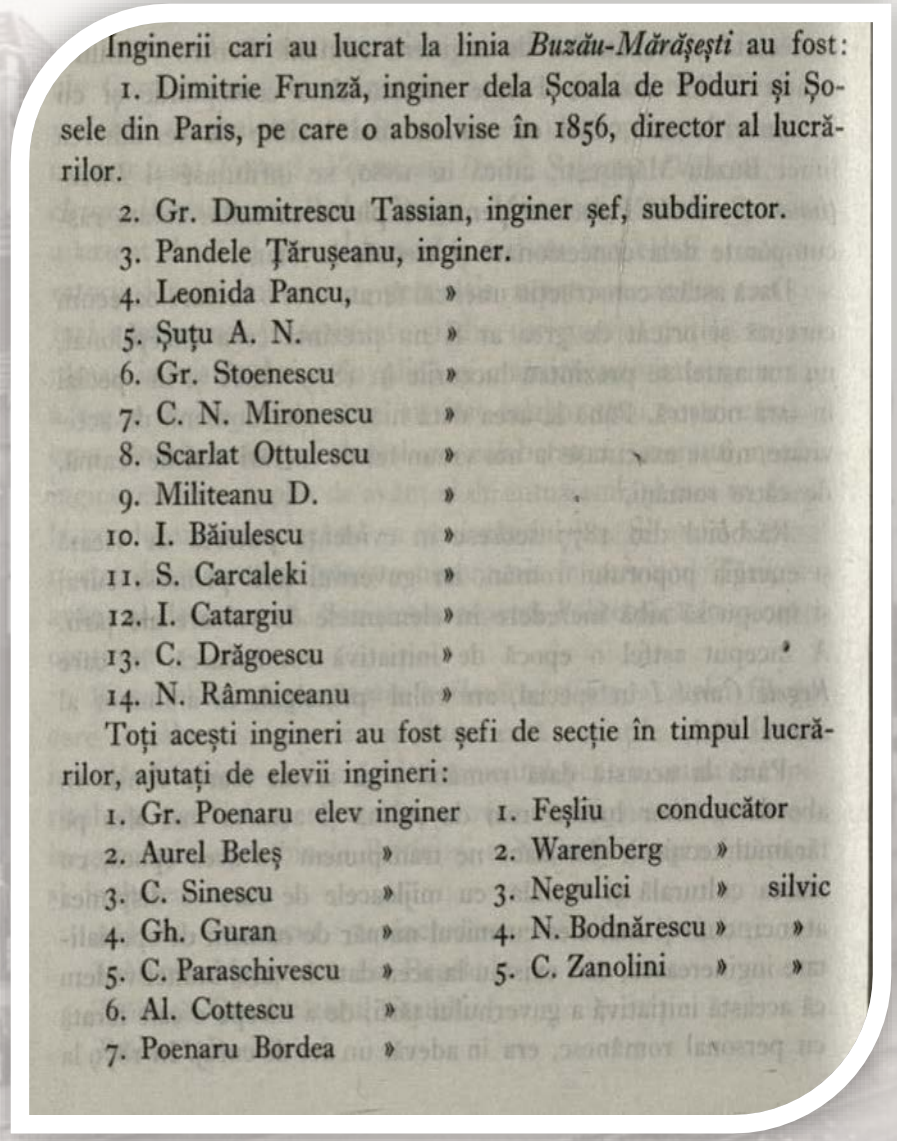
„Studiile acestei căi ferate s-au început la 1 mai 1879. Primele lucrări s-au început la 15 noiembrie 1879. Punerea în circulație a liniei a avut loc la 1 iunie 1881. Inaugurarea liniei s-a făcut la 18 octombrie 1881 în prezența Majestăților lor Regele și Regina”.

Au fost menționate numele tuturor miniștrilor aflați în funcție și al inginerilor constructori și antreprenorii care au participat la construcția liniei.

După semnarea celor două exemplare din documentul comemorativ, unul a fost înmânat ministrului instrucțiunii publice pentru a fi depus la Arhivele Statului, iar celălalt a fost pus într-o cutie de metal, împreună cu mai multe monede naționale, care a fost cimentată la temelia gării de către Rege și Regina, împreună cu N. Dabija, ministrul lucrărilor publice, ing. D. Frunză, directorul liniei Buzău-Focșani-Mărășești, I. Cantacuzino, inginer.

După terminarea ceremoniei, participanții la eveniment alături de Majestățile lor, autoritățile civile și militare din Focșani au realizat o fotografie de grup.

(Romanul, nr. din 19, 20 oct. 1881, p.1)



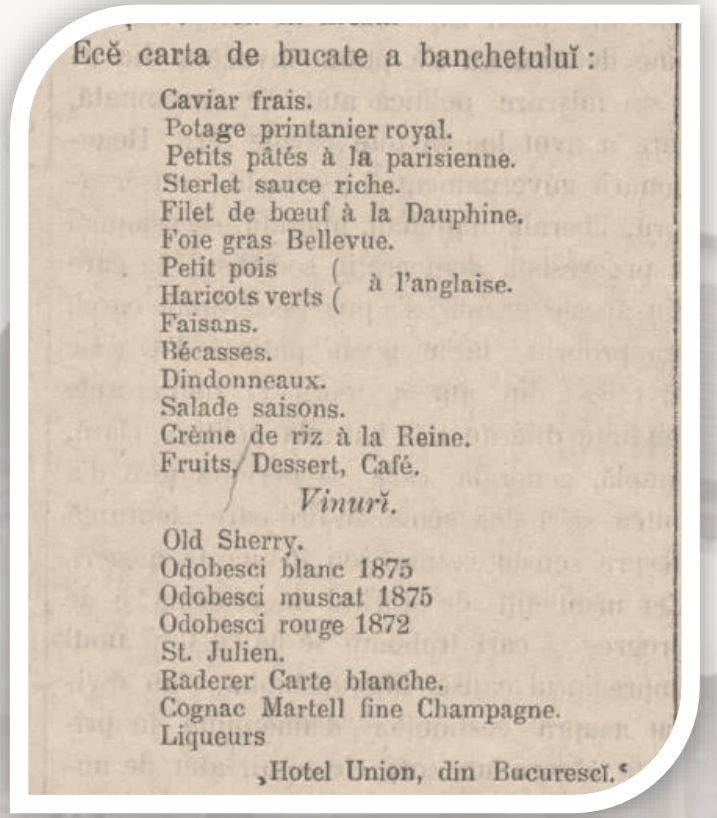
Inginerii cari au lucrat la linia *Buzău-Mărășești* au fost:

1. Dimitrie Frunză, inginer dela Școala de Poduri și Șosele din Paris, pe care o absolvise în 1856, director al lucrărilor.
2. Gr. Dumitrescu Tassian, inginer șef, subdirector.
3. Pandele Țărușeanu, inginer.
4. Leonida Pancu, »
5. Șuțu A. N. »
6. Gr. Stoenescu »
7. C. N. Mironescu »
8. Scarlat Ottulescu »
9. Militeanu D. »
10. I. Băiulescu »
11. S. Carcaleki »
12. I. Catargiu »
13. C. Drăgoescu »
14. N. Râmniceanu »

Toți acești ingineri au fost șefi de secție în timpul lucrărilor, ajutați de elevii ingineri:

1. Gr. Poenaru	elev inginer	1. Feșliu	conducător		
2. Aurel Beleș	»	2. Warenberg	»		
3. C. Sinescu	»	3. Negulici	»	silvic	
4. Gh. Guran	»	4. N. Bodnărescu	»	»	
5. C. Paraschivescu	»	5. C. Zanolini	»	»	
6. Al. Cottescu	»				
7. Poenaru Bordea	»				

Buletinul Societății Politecnice, Anul LV, nr. 12, decembrie 1941, p. 1254
Cabinetul de Periodice românești vechi, Serviciul Colecții Speciale, Biblioteca Națională a României



Ecĕ carta de bucate a banchetuluĭ :

Caviar frais.
Potage printanier royal.
Petits pâtés à la parisienne.
Sterlet sauce riche.
Filet de bœuf à la Dauphine.
Foie gras Bellevue.
Petit pois (à l'anglaise.
Haricots verts (
Faisans.
Bécasses.
Dindonneaux.
Salade saisons.
Crème de riz à la Reine.
Fruits, Dessert, Café.

Vinurĭ.

Old Sherry.
Odobesci blanc 1875
Odobesci muscat 1875
Odobesci rouge 1872
St. Julien.
Raderer Carte blanche.
Cognac Martell fine Champagne.
Liqueurs

„Hotel Union, din Bucuresci.“

Romanul, nr. din 21 oct. 1881, p. 2
Cabinetul de Periodice românești vechi, Serviciul Colecții Speciale, Biblioteca Națională a României



În cinstea acestui evenimentul autoritățile locale a organizat un banchet în onoarea invitaților, sala unde s-a desfășurat fiind

„[...] magazia de mărfuri transformată. Pereții și tavanul au dispărut sub niște pânze, a căror albeață se potrivește de minune cu ghirlandele de brad care sunt dispuse în festone. Masa, în formă de potcoavă, este pregătită pentru 150 persoane”.

Romanul, nr. din 21 oct. 1881, p.2

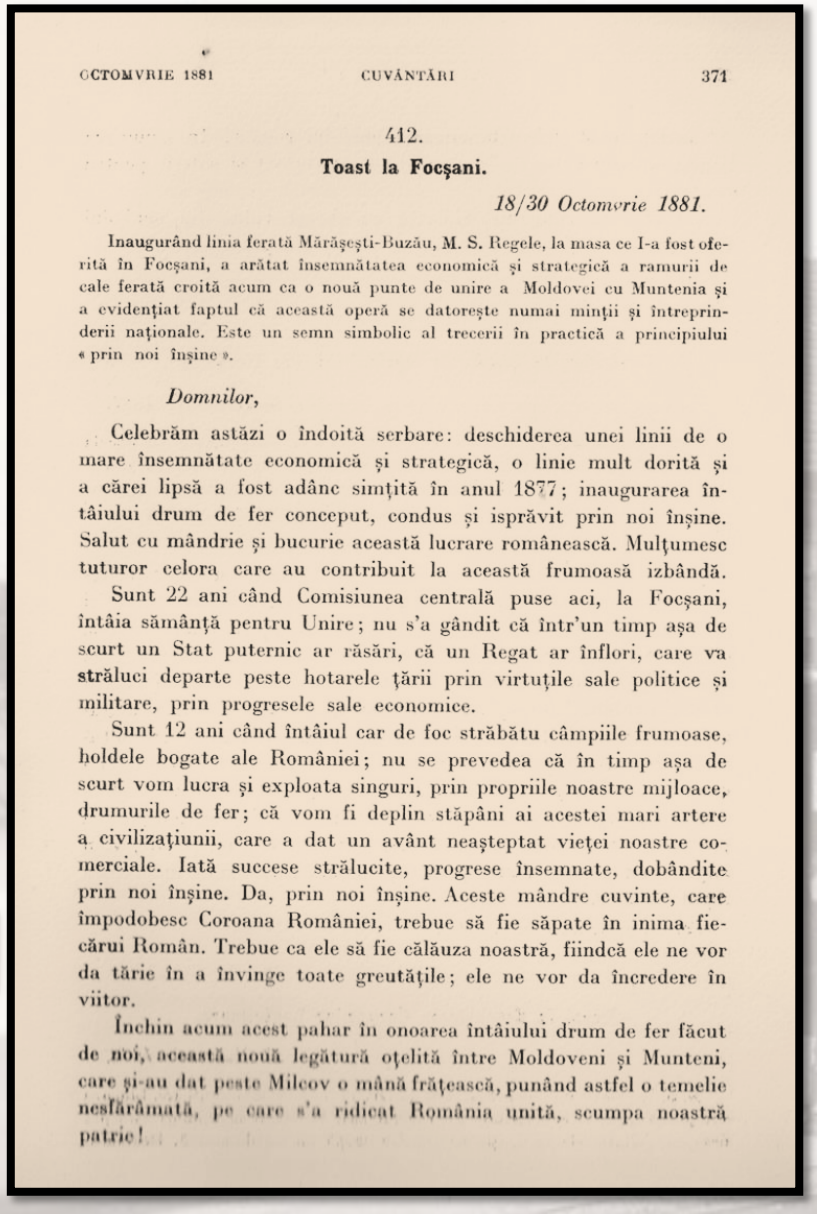
În discursul Regelui Carol privitor la *"inaugurarea întâiului drum de fier conceput, condus și isprăvit prin noi înșine"*, onorând geniul românesc, acesta vedea România ridicată ca sborul vulturului la o înălțime la care niciun vârtej să nu o poată zgudui. Această înălțare a României, prin propriile noastre puteri a condus la propășirea țării și că:

"Celebrăm azi o îndoită serbare: deschiderea unei linii de mare însemnătate economică și strategică, o linie mult dorită și a cărei lipsă a ost mult simțită în anul 1877; inaugurăm întâiul drum de fier, conceput, condus și isprăvit prin noi-înșine. Salut cu mândrie această lucrare românească. Mulțumesc tuturor cari au contribuit la această frumoasă izbândă."



Cabinetul de Fotografii. Serviciul Colecții Speciale. Biblioteca Națională a României

Buletinul Societății Politecnice, Anul LV, nr. 12, decembrie 1941, p.1240



OCTOMVRIE 1881 CUVÂNTĂRI 371

412.

Toast la Focşani.

18/30 Octomvrie 1881.

Inaugurând linia ferată Mărăşeşti-Buzău, M. S. Regele, la masa ce I-a fost oferită în Focşani, a arătat însemnătatea economică şi strategică a ramurii de cale ferată croită acum ca o nouă punte de unire a Moldovei cu Muntenia şi a evidenţiat faptul că această operă se datoreşte numai minţii şi întreprinderii naţionale. Este un semn simbolic al trecerii în practică a principiului « prin noi înşine ».

Domnilor,

Celebrăm astăzi o îndoită serbare: deschiderea unei linii de o mare însemnătate economică şi strategică, o linie mult dorită şi a cărei lipsă a fost adânc simţită în anul 1877; inaugurarea întâiului drum de fer conceput, condus şi isprăvit prin noi înşine. Salut cu mândrie şi bucurie această lucrare românească. Mulţumesc tuturor celora care au contribuit la această frumoasă izbândă.

Sunt 22 ani când Comisiunea centrală puse aci, la Focşani, întâia sămânţă pentru Unire; nu s'a gândit că într'un timp aşa de scurt un Stat puternic ar răsări, că un Regat ar înflori, care va străluci departe peste hotarele ţării prin virtuţile sale politice şi militare, prin progresele sale economice.

Sunt 12 ani când întâiul car de foc străbătu câmpiile frumoase, holdele bogate ale României; nu se prevedea că în timp aşa de scurt vom lucra şi exploata singuri, prin propriile noastre mijloace, drumurile de fer; că vom fi deplin stăpâni ai acestei mari artere a civilizaţiunii, care a dat un avânt neaşteptat vieţei noastre comerciale. Iată succese strălucite, progrese însemnate, dobândite prin noi înşine. Da, prin noi înşine. Aceste mândre cuvinte, care împodobesc Coroana României, trebue să fie săpate în inima fiecărui Român. Trebue ca ele să fie călăuza noastră, fiindcă ele ne vor da tărie în a învinge toate greutăţile; ele ne vor da încredere în viitor.

Închin acum acest pahar în onoarea întâiului drum de fer făcut de noi, această nouă legătură oţelită între Moldoveni şi Munteni, care şi-au dat peste Milcov o mână frăţească, punând astfel o temelie nesfărâmată, pe care s'a ridicat România unită, scumpa noastră patrie!

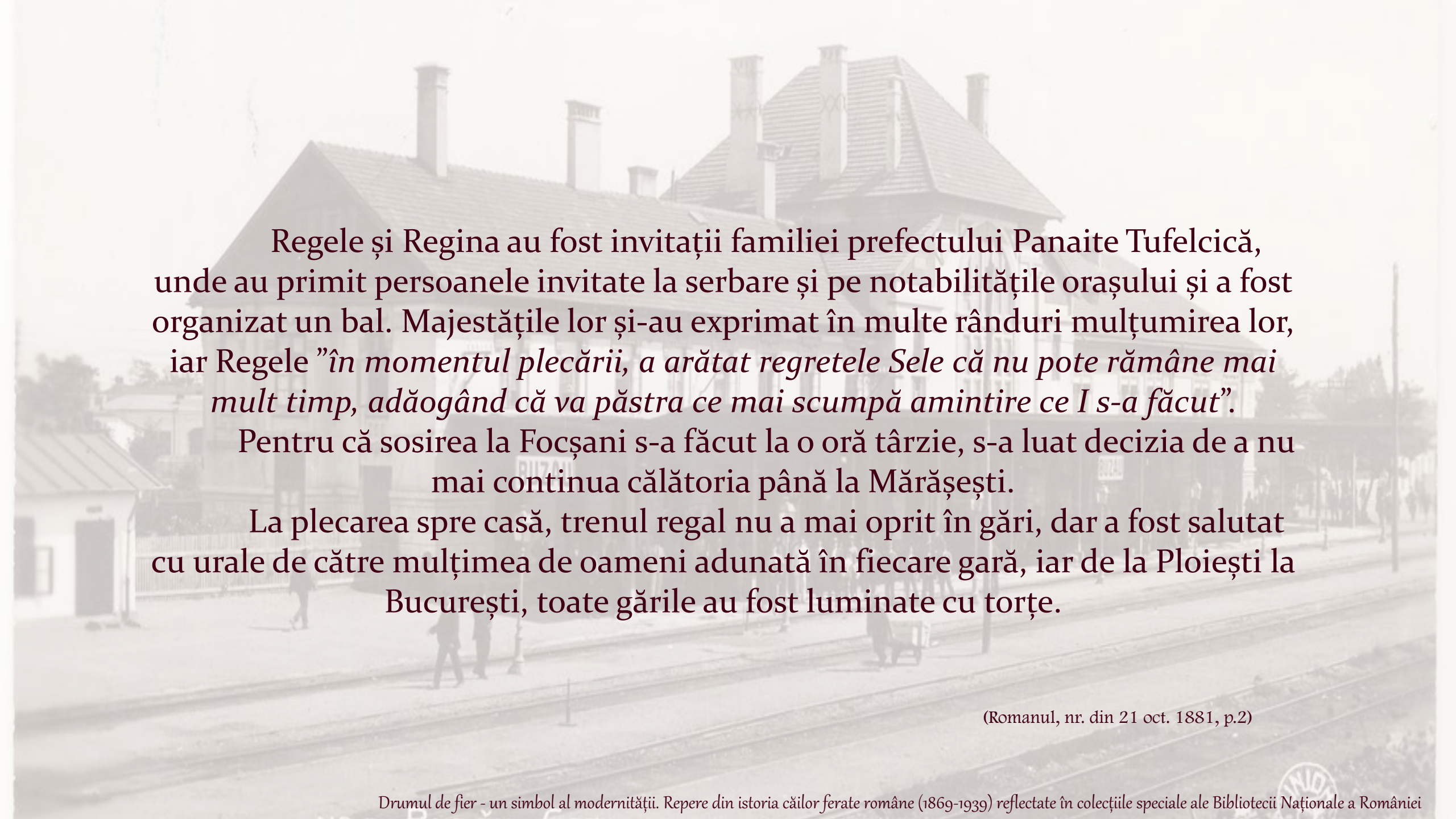
Cuvântările Regelui Carol I. 1886-1914. Ediție îngrijită de Constantin C. Giurescu. Vol. I 1866-1886. Fundația pentru literatură și Artă ”Regele Carol II”, București, 1939, p. 371

”Sunt 12 ani când întâiul car de foc străbătu câmpiile frumose, holdele bogate ale României, nu se prevedea că în timp așa scurt vom lucra și esploata singuri prin propriile nostre mijloce drumurile de fer, că vom fi pe deplin stăpâni ai acestei mari artere a civilisațiunei care a dat un avânt neașteptat vieței nostre comerciale. Etă succese strălucite, progrese însemnate dobândite prin noi înși-ne. Da, prin noi înși-ne! Aceste mândre cuvinte cari impodobesc Corona României trebuie să fie săpate adânc în inima fiecărui Român. Trebuie ca ele să fie călăusa nostră, fiin-că ele ne vor da tărie în a învinge tote greutățile; ele ne vor da încrederea în viitor.”

Buletinul Societății Politecnice, Anul LV, nr. 12, decembrie 1941, p.1240



Almanach tipografic. Anul 5, 1902, p. III
Cabinetul de Periodice românești vechi, Serviciul Colecții Speciale, Biblioteca Națională a României



Regele și Regina au fost invitații familiei prefectului Panaite Tufelcică, unde au primit persoanele invitate la serbare și pe notabilitățile orașului și a fost organizat un bal. Majestățile lor și-au exprimat în multe rânduri mulțumirea lor, iar Regele *”în momentul plecării, a arătat regretele Sele că nu pote rămâne mai mult timp, adăogând că va păstra ce mai scumpă amintire ce I s-a făcut”*.

Pentru că sosirea la Focșani s-a făcut la o oră târzie, s-a luat decizia de a nu mai continua călătoria până la Mărășești.

La plecarea spre casă, trenul regal nu a mai oprit în gări, dar a fost salutat cu urale de către mulțimea de oameni adunată în fiecare gară, iar de la Ploiești la București, toate gările au fost luminate cu torțe.

(Romanul, nr. din 21 oct. 1881, p.2)

Banchetulŭ s'a finitŭ. M. s. regele la braţŭ cu m. s. regina părăsesc sala şi intră în oraşulŭ ce strălucesce de focurile uneĭ splendide iluminaţiunĭ. De aprópe acele iluminaţiunĭ nu le amŭ pututŭ vedea, căcĭ birjă n'amŭ pututŭ găsi care sĕ mĕ ducă, şi pe josŭ nu aveamŭ curagiulŭ d'a o face din pricina noroiuluĭ ce acoperea stradele. La 12 ore nóptea trenulŭ acceleratŭ ce venea din Moldova luâ cu dênsulŭ uă parte din lumea ce rĕspunsese cu grăbire la invitarea Focşănenilorŭ şi a corpuluĭ inginerilorŭ linieĭ şi Lunĭ, la 6 ½ diminéţă, 'ĭ depuse la Bucurescĭ.

Pênĕ la porţile Focşanilorŭ m'a dusŭ răpede şi comodŭ trenulŭ pe noua liniă construită de ingineriĭ românĭ, în năuntrulŭ luĭ ênsĕ n'amŭ pututŭ pătrunde din causa puţinătăţeĭ birjilorŭ şi pré releĭ stărĭ a pavagiuluĭ. Doriamŭ multŭ sĕ 'ĭ vĕdŭ; sĕ amânămŭ ênsĕ acéstă dorinţă pênĕ ce d-lŭ Orleanu, primarulŭ loculuĭ, se va decide sĕ facă şi pavagie care se facă Focşaniĭ accesibilĭ celorŭ ce vorŭ sĕ 'ĭ védă în timpulŭ cândŭ plouile desfundă pămêntulŭ, după cum se afirmă că a stăruitŭ pentru facerea linieĭ ce a scosŭ oraşulŭ centralŭ, „inelulŭ de vecinică logodnă alŭ Moldoveĭ cu Muntenia," „inima Românieĭ unite" din isolarea în care era.

Binele publicu, nr. 251(751), 21 oct. 1881, p.2
Cabinetul de Periodice românești vechi, Serviciul Colecții Speciale, Biblioteca Națională a României

După terminarea banchetului Regele și Regina au făcut o plimbare prin oraș, care era iluminat feeric. O parte dintre invitați au revenit în București în acea noapte, cu trenul accelerat care venea din Moldova, o altă parte au rămas în oraș, revenind în dimineața următoare. Din păcate starea foarte proastă a pavajului și lipsa birjelor a făcut ca puțini oaspeți să poată face o vizită a orașului supranumit "inelul de vecinică logodnă al Moldovei cu Muntenia", "inima României unite".



Cabinetul de Fotografii. Serviciul Colecţii Speciale. Biblioteca Naţională a României

ÎNTEMEIEREA „SOCIETĂȚII POLITEHNICE DIN ROMÂNIA”

In seara aceleiași zile, după banchetul ce a încheiat programul inaugurării, inginerii prezenți, entuziasmați de augustele aprecieri pentru opera desăvârșită, au luat inițiativa înființării unei Societăți de Ingineri și Arhitecți, încheind un proces-verbal, - actul de naștere al Societății Politecnice, - în care precizează că scopul ei este:

“de a se menține în curentul desvoltării științei, comerțului și industriei în celelalte țări și a căuta a le pune în raport cu trebuințele Țării, prin o discuțiune întinsă în sânul Societății”.

La 6 decembrie 1881, a avut loc sub președinția colonelului ing. Ștefan Fălcoianu, director general al Căilor Ferate Române ședința inaugurală la care au participat 34 de membri, când a fost desemnat ca președinte al acestui for inginerul-inspector general Dimitrie Frunză, fost director al construcției liniei ferate Buzău–Mărășești, ca Președinte de onoare Col. Fălcoianu, membru de onoare Panait Donici și ca membri asociați colonelii: Dabija, Arion, Berindei, Poenaru, Gheorghiu și Lahovari, precum și Dr. în chimie Bemath și Dr. în matematici Sp. Haret. Numele proaspetei instituții a fost de ”Societatea Politecnică” adăugându-i-se cuvintele: ”din România” pentru corespondențele cu străinătatea.

La 25 ianuarie 1882, prin decret regal, „Societatea Politehnică” este recunoscută de utilitate publică, iar prin legea din 9 martie 1883, este declarată persoană morală și juridică. A fost ales ca președinte provizoriu al Societăţii Col. Fălcoicnu și 6 membrii ai Comitetului: D. Frunză, D. Manovici, C. Olănescu, I. Cantacuzino, Const. Popescu, L. L. Slonisky. Acest comitet a întocmit Statutele Societății și care au fost aprobate în Adunarea generală de la Bucureşti.

La înființare Societatea a avut 52 membri, numiți ”Fondatori”, cei mai mulţi au rămas în Societate pe perioada vieţii, dar o parte din ei au demisionat ulterior din diferite motive, dintr-un total de 130 de ingineri (la Stat, județe, comune, unii din ei antreprenori de lucrări publice).

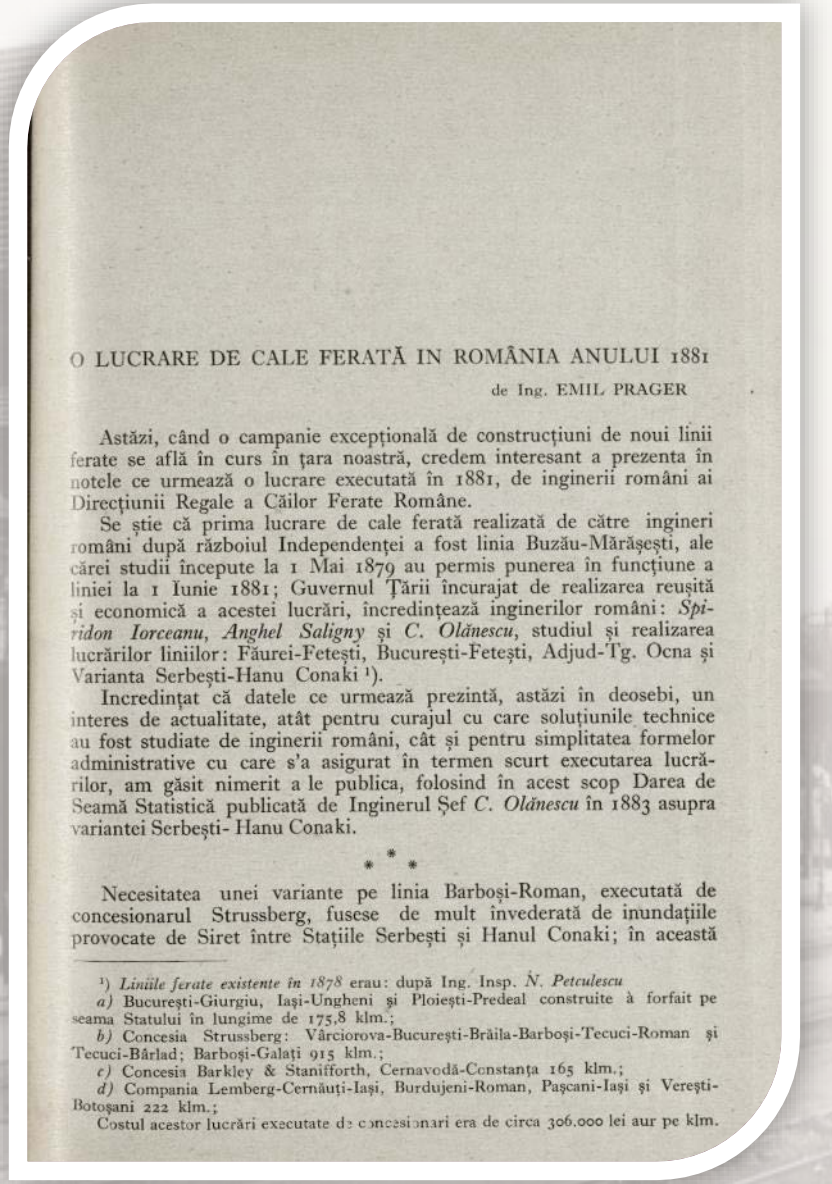
In 1925, conform noilor dispoziţii legale privind persoanele morale și juridice, ea a fost pusă sub controlul Ministerului de Lucrări Publice, reprezentată de un delegat al Ministerului.

Istoricul Societăţii de la începuturile ei până la 1927, scris de prof. ing. I. Ionescu, a fost cuprins într-un volum de 240 pagini, iar activitatea desfășurată între 1927-1941 urmarea lui, de aproape 100 pagini, a fost consemnată într-un alt volum.

Trebuie amintit numai faptul că acest corp de ingineri a executat, în special înaintea războiului Întregirii Ţării (1916-1918), cele mari lucrări de construcţie de căi ferate, șosele, poduri, docuri și porturi, marele pod peste Dunăre la Cernavodă, atelierele Căilor Ferate, mari lucrări edilitare, etc., care au contribuit definitoriu la progresul ţării.

Guvernul țării, încurajat de realizarea reușitei economice a acestei lucrări, după 1881 a încredințat inginerilor români: Spiridon Yorceanu, Anghel Saligny și C. Olănescu, studiul și realizarea lucrărilor liniilor:

- ✓ Făurei - Fetești,
- ✓ București - Fetești,
- ✓ Adjud-Tg. Ocna și
- ✓ Varianta Șerbești - Hanu Conaki.



O LUCRARE DE CALE FERATĂ IN ROMÂNIA ANULUI 1881

de Ing. EMIL PRAGER

Astăzi, când o campanie excepțională de construcțiuni de noui linii ferate se află în curs în țara noastră, credem interesant a prezenta în notele ce urmează o lucrare executată în 1881, de inginerii români ai Direcțiunii Regale a Căilor Ferate Române.

Se știe că prima lucrare de cale ferată realizată de către ingineri români după războiul Independenței a fost linia Buzău-Mărășești, ale cărei studii începute la 1 Mai 1879 au permis punerea în funcțiune a liniei la 1 Iunie 1881; Guvernul Țării încurajat de realizarea reușită și economică a acestei lucrări, încredințează inginerilor români: *Spiridon Iorceanu, Anghel Saligny* și *C. Olănescu*, studiul și realizarea lucrărilor liniilor: Făurei-Fetești, București-Fetești, Adjud-Tg. Ocna și Varianta Serbești-Hanu Conaki [1]).

Incredințat că datele ce urmează prezintă, astăzi în deosebi, un interes de actualitate, atât pentru curajul cu care soluțiunile technice au fost studiate de inginerii români, cât și pentru simplitatea formelor administrative cu care s'a asigurat în termen scurt executarea lucrărilor, am găsit nimerit a le publica, folosind în acest scop Darea de Seamă Statistică publicată de Inginerul Șef *C. Olănescu* în 1883 asupra variantei Serbești- Hanu Conaki.

* * *

Necesitatea unei variante pe linia Barboși-Roman, executată de concesionarul Strussberg, fusese de mult învederată de inundațiile provocate de Siret între Stațiile Serbești și Hanul Conaki; în această

[1]) *Liniile ferate existente în 1878* erau: după Ing. Insp. *N. Petculescu*
a) București-Giurgiu, Iași-Ungheni și Ploiești-Predeal construite à forfait pe seama Statului în lungime de 175,8 klm.;
b) Concesia Strussberg: Vârciorova-București-Brăila-Barboși-Tecuci-Roman și Tecuci-Bârlad; Barboși-Galați 915 klm.;
c) Concesia Barkley & Stanifforth, Cernavodă-Constanța 165 klm.;
d) Compania Lemberg-Cernăuți-Iași, Burdujeni-Roman, Pașcani-Iași și Verești-Botoșani 222 klm.;
Costul acestor lucrări executate de concesionari era de circa 306.000 lei aur pe klm.

Buletinul Societății Politecnice, Anul LVII, nr. 10, octombrie 1943, p. 527
Cabinetul de Periodice românești vechi, Serviciul Colecții Speciale, Biblioteca Națională a României

În octombrie 1941 cu ocazia aniversării împlinirii a 60 de ani de la inaugurarea primei linii de cale ferată construită de inginerii români care lega Bucureștiul de orașele din Moldova, a fost organizată o ședință solemnă la care au participat pe lângă *M. S. Regele Mihai I*, Vice-Președinte al Consiliului de Miniștri, *Mihai Antonescu,* Ministru al Lucrărilor Publice și Comunicațiilor, *Const. D. Bușilă,* Prof. Ing. *Gr. Stratilescu*, Vice-Președinte Societății Politecnice. Ing. Insp. G-ral *Victor Stoika*, Președintele Consiliului de Administrație C.F.R. , Prof. Ing. *C. C. Teodorescu,* Rectorul Politehnicei din București.

Cu această ocazie au fost ținute numeroase cuvântări care au demonstrat importanța și însemnătatea lucrărilor publice realizate de inginerii români cu această ocazie, fiind întâiul drum de fier conceput "*prin noi înșine*", după cum a susținut Regele Carol I la inaugurarea acestuia în 1881.

Cu această ocazie, a fost organizată o expoziția cu proiectele și actele administrative din arhiva construcției liniei Buzău - Mărășești. Au fost expuse:

- ✓ Monitorul Oficial din 18/30 Martie 1889, în care este publicată Legea Nr. 591, elaborată de Ministerul Agriculturii, Comerțului și Lucrărilor Publice, pentru autorizarea Guvernului de a construi linia ferată Buzău - Mărășești,
- ✓ Profilul în lung al liniei,
- ✓ Contractele cu diversele Antreprize ce au executat lucrările.



BULETINUL
SOCIETĂȚII POLITECNICE
DIN ROMÂNIA

APARE ODATĂ PE LUNĂ

ANUL LV

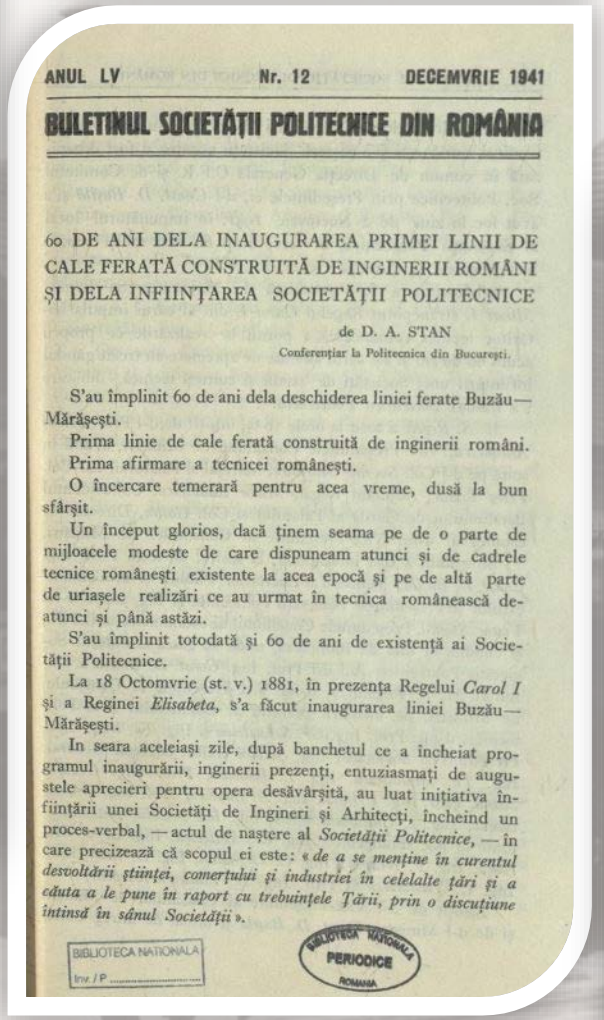
Nr. 12. DECEMVRIE 1941

SĂRBĂTORIREA A 60 ANI
DELA DESCHIDEREA PRIMEI LINII FERATE REALIZATĂ DE CĂTRE INGINERII ROMÂNI ȘI DELA CREAREA SOCIETĂȚII POLITECNICE DIN ROMÂNIA

REPRODUCEREA ARTICOLELOR DIN „BULETINUL SOCIETĂȚII POLITECNICE" NU ESTE PERMISĂ DECÂT ARĂTÂNDU-SE ORIGINEA

92583

REDACȚIA BULETINULUI
BUCUREȘTI III — CALEA VICTORIEI 118, ETAJ I
TELEFON 4-0624



BULETINUL SOCIETĂȚII POLITECNICE DIN ROMÂNIA

60 DE ANI DELA INAUGURAREA PRIMEI LINII DE CALE FERATĂ CONSTRUITĂ DE INGINERII ROMÂNI ȘI DELA INFIINȚAREA SOCIETĂȚII POLITECNICE

de D. A. STAN
Conferențiar la Politecnica din București.

S'au împlinit 60 de ani dela deschiderea liniei ferate Buzău—Mărășești.

Prima linie de cale ferată construită de inginerii români. Prima afirmare a tecnicei românești.

O încercare temerară pentru acea vreme, dusă la bun sfârșit.

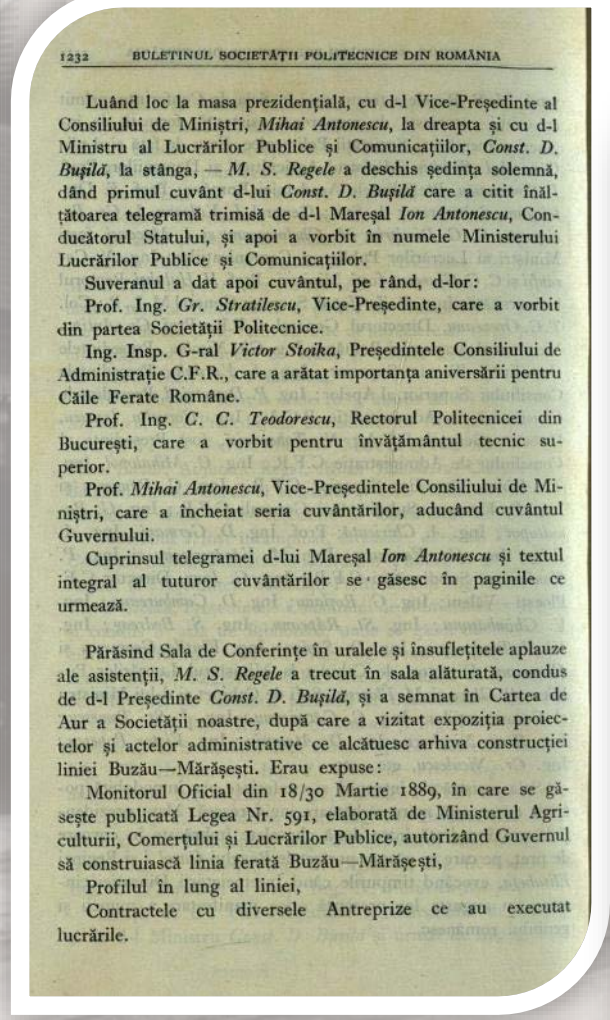
Un început glorios, dacă ținem seama pe de o parte de mijloacele modeste de care dispuneam atunci și de cadrele tecnice românești existente la acea epocă și pe de altă parte de uriașele realizări ce au urmat în tecnica românească de-atunci și până astăzi.

S'au împlinit totodată și 60 de ani de existență ai Societății Politecnice.

La 18 Octomvrie (st. v.) 1881, în prezența Regelui *Carol I* și a Reginei *Elisabeta*, s'a făcut inaugurarea liniei Buzău—Mărășești.

In seara aceleiași zile, după banchetul ce a încheiat programul inaugurării, inginerii prezenți, entuziasmați de augustele aprecieri pentru opera desăvârșită, au luat inițiativa înființării unei Societăți de Ingineri și Arhitecți, încheind un proces-verbal, — actul de naștere al *Societății Politecnice*, — în care precizează că scopul ei este: « *de a se menține în curentul desvoltării științei, comerțului și industriei în celelalte țări și a căuta a le pune în raport cu trebuințele Țării, prin o discuțiune întinsă în sânul Societății* ».

BIBLIOTECA NAȚIONALA Inv. / P ..... BIBLIOTECA NAȚIONALA PERIODICE ROMANIA



Luând loc la masa prezidențială, cu d-l Vice-Președinte al Consiliului de Miniștri, *Mihai Antonescu*, la dreapta și cu d-l Ministru al Lucrărilor Publice și Comunicațiilor, *Const. D. Bușilă*, la stânga, — *M. S. Regele* a deschis ședința solemnă, dând primul cuvânt d-lui *Const. D. Bușilă* care a citit înălțătoarea telegramă trimisă de d-l Mareșal *Ion Antonescu*, Conducătorul Statului, și apoi a vorbit în numele Ministerului Lucrărilor Publice și Comunicațiilor.

Suveranul a dat apoi cuvântul, pe rând, d-lor:

Prof. Ing. *Gr. Stratilescu*, Vice-Președinte, care a vorbit din partea Societății Politecnice.

Ing. Insp. G-ral *Victor Stoika*, Președintele Consiliului de Administrație C.F.R., care a arătat importanța aniversării pentru Căile Ferate Române.

Prof. Ing. *C. C. Teodorescu*, Rectorul Politecnicei din București, care a vorbit pentru învățământul tecnic superior.

Prof. *Mihai Antonescu*, Vice-Președintele Consiliului de Miniștri, care a încheiat seria cuvântărilor, aducând cuvântul Guvernului.

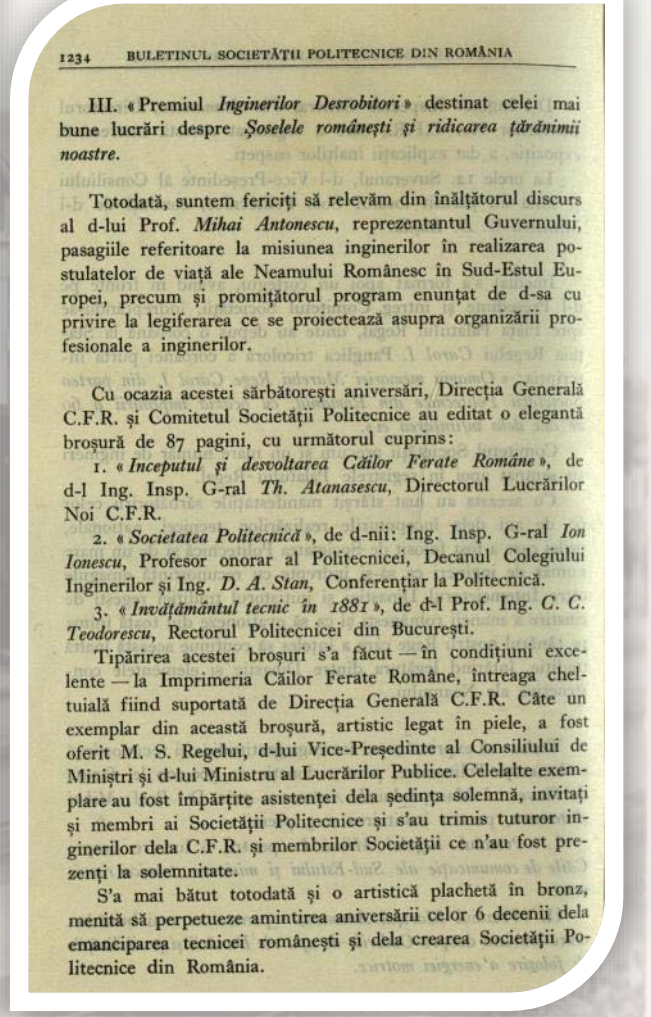
Cuprinsul telegramei d-lui Mareșal *Ion Antonescu* și textul integral al tuturor cuvântărilor se găsesc în paginile ce urmează.

Părăsind Sala de Conferințe în uralele și însuflețitele aplauze ale asistenții, *M. S. Regele* a trecut în sala alăturată, condus de d-l Președinte *Const. D. Bușilă*, și a semnat în Cartea de Aur a Societății noastre, după care a vizitat expoziția proiectelor și actelor administrative ce alcătuesc arhiva construcției liniei Buzău—Mărășești. Erau expuse:

Monitorul Oficial din 18/30 Martie 1889, în care se găsește publicată Legea Nr. 591, elaborată de Ministerul Agriculturii, Comerțului și Lucrărilor Publice, autorizând Guvernul să construiască linia ferată Buzău—Mărășești,

Profilul în lung al liniei,

Contractele cu diversele Antreprize ce au executat lucrările.



III. « Premiul *Inginerilor Desrobitori* » destinat celei mai bune lucrări despre *Șoselele românești și ridicarea țărănimii noastre.*

Totodată, suntem fericiți să relevăm din înălțătorul discurs al d-lui Prof. *Mihai Antonescu*, reprezentantul Guvernului, pasagiile referitoare la misiunea inginerilor în realizarea postulatelor de viață ale Neamului Românesc în Sud-Estul Europei, precum și promițătorul program enunțat de d-sa cu privire la legiferarea ce se proiectează asupra organizării profesionale a inginerilor.

Cu ocazia acestei sărbătorești aniversări, Direcția Generală C.F.R. și Comitetul Societății Politecnice au editat o elegantă broșură de 87 pagini, cu următorul cuprins:

1. « *Inceputul și desvoltarea Căilor Ferate Române* », de d-l Ing. Insp. G-ral *Th. Atanasescu*, Directorul Lucrărilor Noi C.F.R.

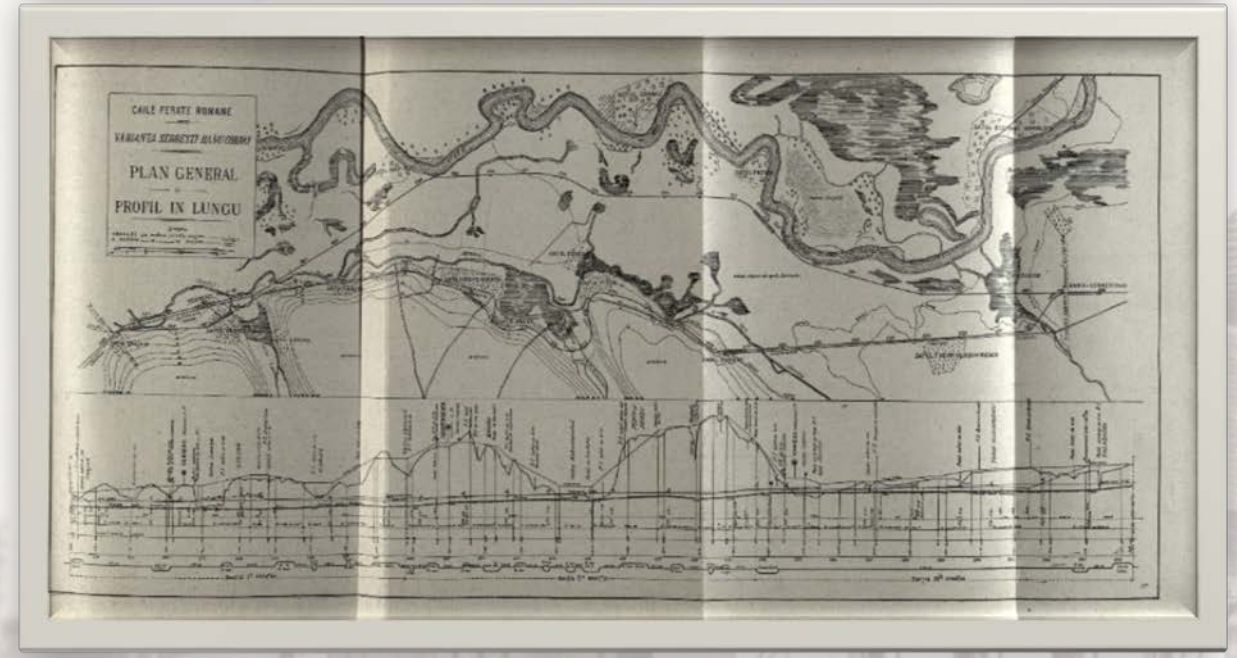
2. « *Societatea Politecnică* », de d-nii: Ing. Insp. G-ral *Ion Ionescu*, Profesor onorar al Politecnicei, Decanul Colegiului Inginerilor și Ing. *D. A. Stan*, Conferențiar la Politecnică.

3. « *Invățământul tecnic în 1881* », de d-l Prof. Ing. *C. C. Teodorescu*, Rectorul Politecnicei din București.

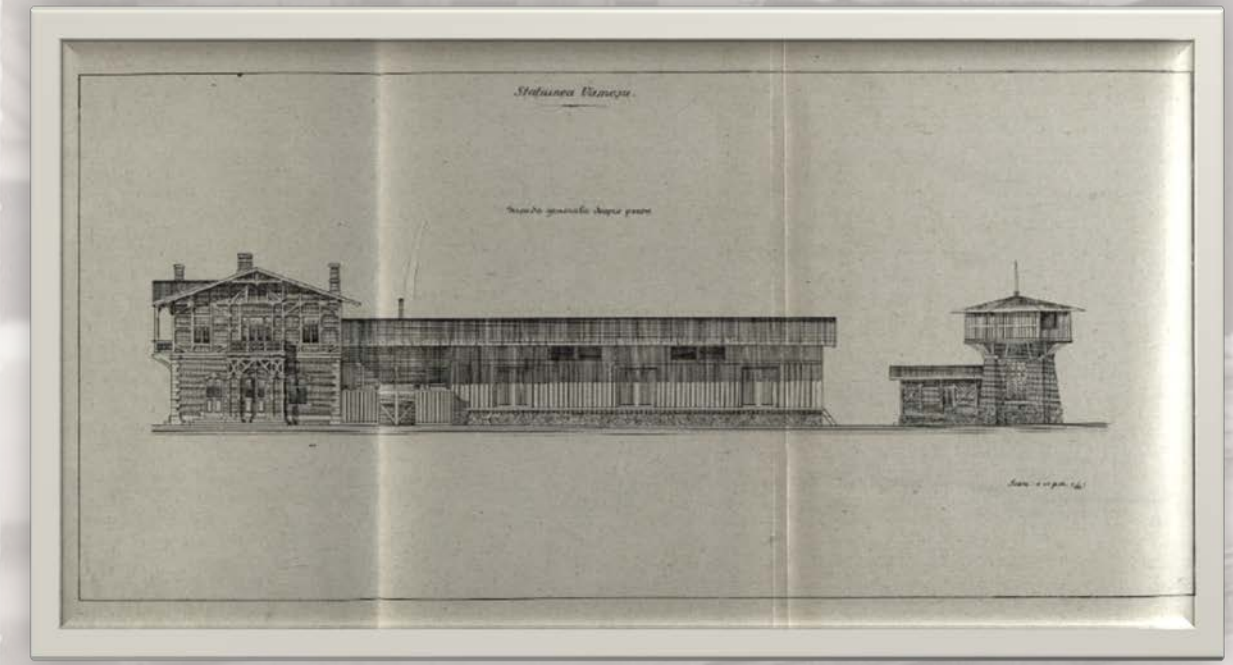
Tipărirea acestei broșuri s'a făcut — în condițiuni excelente — la Imprimeria Căilor Ferate Române, întreaga cheltuială fiind suportată de Direcția Generală C.F.R. Câte un exemplar din această broșură, artistic legat în piele, a fost oferit M. S. Regelui, d-lui Vice-Președinte al Consiliului de Miniștri și d-lui Ministru al Lucrărilor Publice. Celelalte exemplare au fost împărțite asistenței dela ședința solemnă, invitați și membri ai Societății Politecnice și s'au trimis tuturor inginerilor dela C.F.R. și membrilor Societății ce n'au fost prezenți la solemnitate.

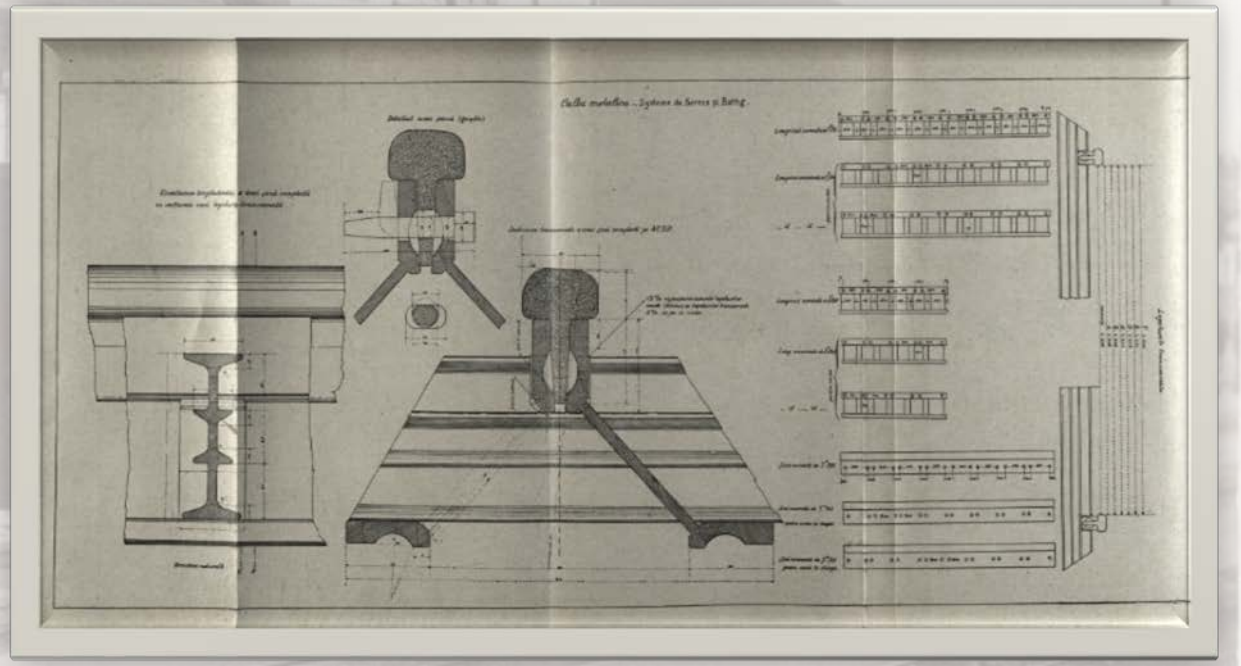
S'a mai bătut totodată și o artistică plachetă în bronz, menită să perpetueze amintirea aniversării celor 6 decenii dela emanciparea tecnicei românești și dela crearea Societății Politecnice din România.

Buletinul Societății Politecnice, Anul LV, nr. 12, decembrie 1941, p. 1231, 1232, 1234
Cabinetul de Periodice românești vechi, Serviciul Colecții Speciale, Biblioteca Națională a României



Profilul în lung al liniei Buzău-Mărășești, planuri expuse cu ocazia aniversării împlinirii a 60 de ani de la inaugurarea primei linii de cale ferată construită de inginerii români





Buletinul Societății Politecnice, Anul LVII, nr. 10, octombrie 1943, 3 planșe
Cabinetul de Periodice românești vechi, Serviciul Colecții Speciale, Biblioteca Națională a României

Cuvântarea rostită de d-l prof. ing. Insp. G-ral Gr. G. Stratilescu, Vice-președinte al Soc. Politecnice

”[...] Acum șasezeci de ani cu ocazia inaugurării liniei ferate Buzău-Mărășești, primul Rege al României, onorând geniul românesc, vedea România ridicată cu sborul vulturului la o înălțime la care nici un vârtej să nu o poată sgudui. Această înălțare a României, prin propriile noastre puteri a condus la propășirea Țării în anii de lungă domnie a Marelui Rege Carol I, întemeietor al Dinastiei și realizator al Regatului independent, și apoi la strângerea Neamului românesc sub glorioasa domnie a urmașului său Regele Ferdinand.

[...] Societatea noastră Politecnică a fost întemeiată în Octomvrie 1881, cu ocaziunea inaugurării Căii Ferate Buzău - Mărășești, prima linie ferată construită în țară de inginerii români. Era atunci o epocă de mare însuflețire în Țară, sub domnia marelui Rege Carol I, întemeietorul dinastiei române, primul Rege al României, creatorul României moderne, - având ca consilier, iubit și ascultat, pe marele om de Stat, I. C. Brătianu, primul ministru de atunci. Era I. C. Brătianu marele patriot român, care lucra cu vigoare și stăruință la ridicarea țării, în special în domeniul economic, după ce prin războiul independenței, Țara își câștigase independența și după ce se ridicase la rangul de Regat, afirmându-și astfel situațiunea sa de Stat modern, - I. C. Brătianu, care în tot timpul vieții lui s’a condus de deviza: «Prin noi înșine», «Prin mintea, prin inima și prin brațele noastre», și care avea o mare încredere în valoarea inginerilor români și în rolul lor important pentru ridicarea și întărirea Țării, - încredere, pe care a arătat-o și prin aceea că pe toți cei trei fii ai săi i-a făcut ingineri.”

Buletinul Societății Politecnice, Anul LV, nr. 12, decembrie 1941, p. 1238-1239

”Cu ocazia acestei sărbătorești aniversări, Direcția Generală C.F.R. și Comitetul Societății Politecnice au editat o elegantă broșură de 87 pagini, cu următorul cuprins:

- ✓ *„Începutul și desvoltarea Căilor Ferate Române”, de Ing. Insp. G-ral Th. Atanasescu, Directorul Lucrărilor Noi C.F.R.*
- ✓ *„Societatea Politecnică”, de Ing. Insp. G-ral Ion Ionescu, Profesor onorar al Politecnicei, Decanul Colegiului Inginerilor și Ing. D. A. Stan, Conferențiar la Politecnică.*
- ✓ *„Învățământul tecnic în 1881”, de Prof. Ing. C. C. Teodorescu, Rectorul Politecnicei din București.*

Tipărirea acestei broșuri s-a făcut - în condițiuni excelente - la Imprimeria Căilor Ferate Române, întreaga cheltuială fiind suportată de Direcția Generală C.F.R.

Câte un exemplar din această broșură, artistic legat în piele, a fost oferit M. S. Regelui, d-lui Vice-Președinte al Consiliului de Miniștri și d-lui Ministru al Lucrărilor Publice. Celelalte exemplare au fost împărțite asistenței dela ședința solemnă, invitați și membri ai Societății Politecnice și s’au trimis tuturor inginerilor dela C.F.R. și membrilor Societății ce n’au fost prezenți la solemnitate.

S’a mai bătut totodată și o artistică plachetă în bronz, menită să perpetueze amintirea aniversării celor 6 decenii dela emanciparea tecnicei românești și dela crearea Societății Politecnice din România.„

Buletinul Societății Politecnice, Anul LV, nr. 12, decembrie 1941, p. 1234

Pentru a imortaliza prima linie de cale ferată din România executată fără concesionari străini, în anul 1941 a fost emisă o plachetă de bronz 56/100/104 mm, grosime 3 mm, având pe avers roata înaripată, textul **"1881 / OCTOMBRIE / INAUGURAREA LINIEI / BUZĂU / MĂRĂȘEȘTI"** și traseul liniei cu cele patru stații principale (Buzău, R. Sărat, Focșani și Mărășești).

Pe revers este gravată, alegoric, o ***Victorie înaripată*** (reprezentând ideea de biruință), – cu o făclie în mâna stângă și cu roata înaripată în mâna dreaptă și textul – marcat lateral de ramuri de măslin – **"1881 OCTOMBRIE 1941 /ANI /60 / DE LA PRIMA / CALE FERATA / BUZĂU / MĂRĂȘEȘTI / REALIZATĂ DE / INGINERI / ROMÂNI.**



Aversul și reversul medaliei comemorative – din 1941 – a liniei Buzău–Mărășești.

Ilie Popescu. Căile ferate române. O istorie in date si imagini. Aniversări feroviare - 2001. Ed. ASAB, București, 2001, p. 28

La inițiativa conducerii C.F.R., cu această ocazie a fost realizată o plachetă comemorativă. dimensiunile de 11,5 x 5,5 cm. Pe baza unei schițe a arhitectului C. Iotzu, sculptorul Onofrei a confecționat o plachetă din argint și bronz.

Pe avers, la partea superioară este înfățișat un personaj feminin înaripat, purtat de nori, ținând în mâna stângă o făclie și emblema C.F.R. în mâna dreaptă (roata cu aripile stilizate).

La partea inferioară, inscripția *„1881 octombrie - 1941. Ani 60 de la prima cale ferată Buzău - Mărășești realizată de ingineri români*" este încadrată astfel: în partea de sus, de stema C.F.R., în stânga și în dreapta, de lauri; în partea de jos, de două roți de tren și o șină secționată.

Pe revers, la partea superioară apar însemnele C.F.R. și inscripția „1881 Octombrie. Inaugurarea liniei Buzău - Mărășești". La partea inferioară apare, în basorelief, harta regiunii prin care trece linia, cu cele patru stații mari (Buzău, Râmnicu Sărat, Focșani, Mărășești)

CUVÂNT LA PRIMA EDIȚIE

Direcțiunea Generală a Căilor Ferate Române, hotărând a publică anual o călăuză a liniilor sale ferate, împlinește, credem, o trebuință simțită a publicului călător - român și străin - care ar dori să fie repede și sigur documentat asupra regiunei parcurse. Dându-ne însărcinarea de-a, aduce la îndeplinire hotărârea sa, satisfăcea via noastră dorință de-a arătă și altora cel puțin o parte din bogatul material documentar fotografic ce am strâns în cursul numeroaselor noastre excursiuni în țara românească, atât de bogată în frumuseți de tot felul.

Iată pentru ce, cu entuziasm, ne-am însușit idea Direcțiunii Generale căutând a duce la bun sfârșit lucrarea de față. Dacă onoratul public o găsește corespunzătoare nevoilor sale, să mulțumească Domnului Emil Pangrati, fost ministru al Lucrărilor Publice, care, aprobând punctul de vedere al Direcțiunei Generale, i-a dat posibilitatea să ia o formă concretă, Domnului, Al. Cottescu, Director General al Căilor Ferate Române, Domnului Inginer Inspector General S. Antoniu, ale cărui sfaturi ne-au fost de mult folos, precum și numeroșilor autori, menționați mai departe, ale căror scrise, pentru a nu îngreuia prea mult parcurgerea, textului, au fost adese ori citate fără indicațiunea isvorului.

Fie ca aprecierea publicului să ne dea și nouă mulțumirea de-a fi produs o lucrare utilă.

Mai, 1913.

Inginer STELIAN PETRESCU


Exemplar de serviciu. Face parte din inventariul vagonului. Onor. Public este rugat a nu-l deteriora și a-i pune, după întrebuințare, la locul său.

INGINER STELIAN PETRESCU

CĂLĂUZA
CĂILOR FERATE
ȘI A
LINIILOR MARITIME ROMANE

PUBLICAȚIUNE OFICIALĂ ANUALA

CU 16 FOTOGRAVURI, 353 AUTOTIPII ȘI 2 HĂRȚI
:: SCHEMATICE, DUPĂ CLIȘEELE AUTORULUI ::

EDIȚIUNEA IV–1914

BUCUREȘTI
Atelierele grafice SOCEC & Co., Societate anonimă
1914

REDACȚIA ȘI ADMINISTRAȚIA:
COSTACHE NEGRI, 22 — BUCUREȘTI — TELEFON 32/15

Cabinetul de Periodice românești vechi, Serviciul Colecții Speciale, Biblioteca Națională a României



BURDUJENI — GARA

22. Linia Burdujeni—București — 447 km.

(Distanțele indicate în dreptul stațiunilor sunt socotite dela București)

Kilometrul 447 — Burdujeni, stațiune frontieră (altitudine 268 metri) curată și impunătoare. Revizia bagagelor. Vizarea pașapoartelor. Centru de escursiuni numeroase și interesante în ținutul plin de amintiri mărețe și scump nouă întru toate, în colțul nord-vestic al Moldovei din al cărui trup a fost rupt la 1775 și dat de către Turci Austriei[1]) ca recompesă, că în urma „bunelor servicii ale cabinetului din Viena" a împiedicat pe Ruși de a ne lua întreaga Moldovă; în „dulcea Bucovină" cu vechea capitală a Moldovei (Suceava) și cu mormintele vechilor ei Domni.

Escursiuni:

1. La **Suceava** (cu trenul austriac prin Iţcani — distanța totală 10 km. —, sau cu trăsura din Burdujeni — 2 coroane) la picioarele căreia curge râul cu același nume. Fosta capitală a Moldovei până sub Alexandru Lăpușneanu (1564) ne dă ocazia să vedem în târgul său săptămânal (Joia) Românii din împrejurimi în frumoasele lor costume naționale.

[1]) Bunul patriot care a protestat contra ciopârțirei țărei — Gr. Ghica-Vodă — a fost ucis fără milă de Turci (vezi: Iași).

duri seculare, în care se adăpostesc tot felul de animale (urși, lupi, mistreți, cerbi, căprioare, vulpi, cocoși negri de munte), prin imensele bogății naturale, ascunse în munți (sarea, păcura, lignita de foarte bună calitate, ozocherita, piatra de var), prin industria înfloritoare precum și prin vestitele ape minerale ale Slăniculuĭ, este socotit printre cele mai mănoase ale Țărei.

In vechime Bacăul era oraș de hotar înspre Muntenia. Aci se vămuiau mărfurile, după cum adeveresc numeroase hrisoave și vama era încă așă de aspră că îngrozea pe călătorul și mai ales pe negustorul din secolul XV care... „își găsea Bacăul" adică mergea până dedeă de vamă, la hotar, unde era oprit, scotocit și numai așă puteă merge mai departe. „Și-a găsit Bacăul" este o locuțiune pe care o auzim foarte des și azi în graiul românesc.

In Bacău s'a născut ilustrul nostru poet Vasile Alexandri (1 Iulie 1821), al cărui modest bust este așezat în grădina publică a orașului. Și marele patriot Mihail Cogălniceanu își are bustul său lângă primărie.

Ca primblări putem recomandă una, foarte instructivă, la cea mai mare fabrică de hârtie din țară, *la Letea*, sat situat la 2,5 km. depărtare de oraș.

Escursiuni:

1. La orașul **Piatra-Neamț** (vezi linia No. 28) de unde se pot face aceleași escursiuni ca și din Târgu-Neamț (vezi pag. 172 și următoarele).

2. La **Târgu-Ocna** și **Slănic** (vezi linia No. 29).

Kilometrul 291 — Valea Seacă.

Kilometrul 282 — Faraoani, sat constituit în întregime de Ciangăi (colonișți Unguri), cari din timpuri imemorabile locuesc basinul Siretului.

Kilometrul 274 — Răcăciuni.

Kilometrul 267 — Negri.

Kilometrul 258 — Săscut.

Kilometrul 244 — Adjud (vezi linia No. 29).

Kilometrul 233 — Pufești.

Kilometrul 218 — Mărășești, centrul industrial; stațiune pe unde trenurile se țes tot timpul către Pașcani, Iași, Galați și București.

O scurtă linie ferată particulară (18 km.) duce la *Panciu*, târgușor cu 2700 locuitori, așezat pe stânga Șușiței,

în mijlocul podgoriilor renumite. De aci cu trăsura (20—25 lei), putem străbate pe încântătorul drum Panciu-Lepșa, de-alungul Șușiței, cei 45 km. ce mai rămân până la *Soveja* stațiune climaterică, așezată la 540 metri altitudine în *munții Vrancei*, acoperiți cu cele mai frumoase păduri seculare de brazi, pe care le avem în țară[1]). O mică abatere de 5 km. în dreptul satului



COSTUME DIN JUDEȚUL ROMAN

[1]) Acum două veacuri și jumătate, Domnul Munteniei Matei Basarab a zidit o biserică mare, ale cărei rămășițe se văd de-asupra pârâului Dragomira, în semn de împăcare cu Domnul Moldovei Vasile Lupu, care la rându-i a înălțat în Târgoviște biserica Stelea (vezi pag. 81).



PUTNA — BISERICA DIN GUGEȘTI

tori (hotel Atanasiu), vestit pentru cantitatea și calitatea vinurilor produse în podgoriile sale.

2. La **Soveja** (65 km. vezi pag. 187) pe șoseaua *Focșani-Vidra-Vizantea* (pag. 188)-*Lepșa.*

Kilometrul 191 — Cotești, comună foarte veche, despre care se spune că ar fi fost întemeiată pe la 1470 de căpitanul Stan Cotea, care ar fi primit dela Radu cel Mare, Domnul Munteniei, moșia numită de atunci Cotești.

Kilometrul 184 — Gugești.

Kilometrul 176 — Sihlea.

Kilometrul 163 — Râmnicu-Sărat, oraș cu 15.000 locuitori (hoteluri: Central, Regal), capitala județului cu același nume.

Kilometrul 151 — Zoița.

Kilometrul 140 — Boboc.

Kilometrul 128 — Buzău, oraș cu 28.800 locuitori, (hotel Moldavia, 3—5 lei) capitala unui județ cu bogat subsol (sare, gips, păcură, chihlibar), cu excelente pășuni și întinse păduri, populate cu tot soiul de fiare și vânat variat. Orașul, care datează din timpuri străvechi, fiind menționat încă din anul 1350 sub Alexandru Basarab, este înzestrat cu un frumos parc și are cea mai frumoasă primărie din țară. De aci pornește o linie ferată particulară de 73 km. lungime, care deservește toate localitățile situate pe valea Buzăului până la *Nehoiaș.*

Escursiuni:

1. La **Mănăstirea Rătești,** 23 km. cu trăsura (15—20 lei) pe șosea, sau pe linia ferată Buzău-Nehoiaș, până la stațiunea *Ungurin*, de unde până la Mănăstire mai sunt vre-o 5 km. Mănăstirea Rătești datează din secolul XVII și este ocupată de călugărițe. Dacă venim pe șosea, trecem prin satul *Berca*, unde sunt importante exploatațiuni petrolifere. Dela Berca, urmând vr'o 9 km. pe drumul, care se desprinde spre nord, ajungem la *Policiori*, unde putem vedeà un interesant fenomen geologic, cunoscut sub numele de *salse* (vulcani noroioși). Origina salțelor este următoarea: Gazele, care se degajează în regiunea petroliferă, trecând în drumul lor ascendent prin straturi de argilă, ce dau cu apa infiltrată un noroi clisos, aduc la suprafața solului acest noroi, care formează

Stelian Petrescu. Călăuza căilor ferate și a liniilor maritime române, ediținea IV, București, Atelierele SOCEC &CO, Societate anonimă, 1914, p. 160, 186-188
Cabinetul de Periodice românești vechi, Serviciul Colecții Speciale, Biblioteca Națională a României

BIBLIOGRAFIE SELECTIVĂ

- ✓ Botez, Constantin, Urma Dem., Saizu Ion, Epopeea feroviară românească, București, Editura Sport-Turism, 1977
- ✓ Petrescu, Stelian. *Călăuza căilor ferate și a liniilor maritime române*, ediținea IV, București, Atelierele SOCEC &CO, Societate anonimă, 1914
- ✓ Popescu, Ilie. *Căile ferate române. O istorie in date si imagini. Aniversări feroviare - 2001*. Ed. ASAB, București, 2001
- ✓ Șiaicariu, Victor, Constantinescu, D. Ștefan. Atlas istoric geografic al neamului românesc. București: Litografia Neumann, 1920
- ✓ Cuvântările Regelui Carol I. 1886-1914. Ediție îngrijită de Constantin C. Giurescu. Vol. I 1866-1886. Fundația pentru literatură și Artă "Regele Carol II", București, 1939
- ✓ *** Istoria României în date. Editura Enciclopedică, București, 2003

- ✓ Colecția ziarelor: Binele publicu, Romanul, Telegraphul pe anul 1881
- ✓ Colecția Buletinul Societății Politecnice pe anii 1941, 1943

- ✓ https://www.cfrcalatori.ro/ accesat 17 iulie 2021
- ✓ https://leviathan.ro/intemeierea-societatii-politehnice-din-romania-6-decembrie-1881/ accesat 17 iulie 2021
- ✓ https://clubferoviar.ro/inaugurarea-primei-cai-ferate/ accesat 17 iulie 2021
- ✓ http://epaminonda-epaminonda.blogspot.com/2014/11/apeldoorn-olanda.html accesat 17 iulie 2021

Prezentarea a fost realizată pe baza documentelor de colecții speciale, precum și pe baza bibliografiei selective menționate la sfârșitul prezentării.

Mulțumesc colegilor pentru sprijinul acordat în cercetarea și documentarea pentru expoziție.

Realizare prezentare:
Mihaela Manolache, bibliotecar
Serviciul Colecții Speciale
Biblioteca Națională a României