

# Povestea primului român care a mers cu trenul acum aproape 190 de ani

Octombrie 2020



Acum 190 de ani se deschidea în Anglia prima cale ferată în adevăratul sens al cuvântului, iar la un an de la acel moment unul dintre cei mai importanți intelectuali români ai momentului mergea cu trenul și intuia cât de mult se va schimba lumea datorită acestui mijloc de transport. "Douăzeci de vagoane legate unul de altul, în care au intrat 240 de persoane, sunt trase, toate deodată, de către o

singură mașină cu abur", scria Petrache Poenaru, la 1831. Mai jos puteți citi despre ce impresii i-a lăsat călătoria lui Poenaru și despre așteptările sale. Tot în articol puteți citi despre această cale ferată istorică.

## O cale ferată legendară și descrierea unui român încântat de ce vede

Linia Manchester - Liverpool este importantă fiindcă este prima linie de cale ferată ce a legat două orașe mari, prima dedicată exclusiv locomotivelor cu abur, prima linie dublă pe toată lungimea ei, prima linie cu un mers clar al trenurilor și prima care beneficia de un sistem de semnalizare (rudimentar).

"Întreaga lume este o ramură a liniei Manchester-Liverpool", spunea în 1980 președintele British rail, la împlinirea a 150 de ani de la deschiderea liniei. În prezent, trenurile fac 37-40 de minute între cele două orașe.

Liverpool are acum aproape 500.000 de locuitori, iar Manchester are 550.000 de locuitori.



Google Arts & Culture Ilustrație din Leipzig, 1894, după Ackermann long prints

Liverpool avea aproape 140.000 de locuitori la 1831, iar Manchester avea peste 200.000, deși în 1717 avea doar 10.000 de locuitori. Manchester a fost în secolul 19 al doilea mare oraș al Angliei, după Londra, și a crescut datorită comerțului cu bumbac. Liverpool a devenit bogat datorită comerțului și comerțului cu produse manufacturate, zahăr și sclavi.

La un an după deschiderea acestei căi ferate, un român mergea cu trenul pe cei 50 km, și nu un om simplu, ci Petrache Poenaru, cunoscut inginer, inventator, cartograf, pedagog și revoluționar. Se presupune că este primul român care a călătorit cu trenul fiindcă nu există dovezi despre un alt român care să o fi făcut înaintea lui Ținând cont că Poenaru a călătorit la un an după deschiderea liniei, mărturia sa este extrem de valoroasă.

Petrache Poenaru s-a născut în 1799 în satul vâlcean Benești, loc cunoscut pentru familia boierilor Otetelișeni din care făcea parte și mama sa. El a avut cinci frați.

Studiile secundare le-a făcut la Craiova, iar studiile superioare le-a făcut la trei universități străine (două la Viena și una la Paris).

Poenaru este celebru pentru faptul că în mai 1827, când studia la Paris, a obținut brevet de invenție pe 5 ani pentru "condeiul portareț fără sfârșit, alimentându-se însuși cu cerneală". Practic era vorba de un toc rezervor, precursorul stiloului de mai târziu.

Poenaru a fost și secretar al cancelariei lui Tudor Vladimirescu, un atuu fiind că știa limba greacă. El îi redacta documentele și "cizela" scrisorile pe care Tudor le-a trimis în diverse părți. Poenaru a stat un an în Anglia unde se afla la specializare în industriile minieră și metalurgică, vizitând, printre altele o fabrică de motoare și o filatură de bumbac pentru a trage învățăminte despre Revoluția Industrială.

În octombrie 1831 a călătorit cu trenul între Manchester și Liverpool

Iată cum descria experiența, citatele sunt din volumul scris de Radu Mârza - Călători români privind pe fereastra trenului, editura Polirom, 2020

***"Douăzeci de vagoane legate unul de altul, în care au intrat 240 de persoane, sunt trase, toate deodată, de către o singură mașină cu abur și cu o asemenea viteză, că cel mai bun cal de curse nu le poate urmări la mare galop, iar mișcarea este atât de lină, că nu-ți dai seama că vagoanele se mișcă, pentru că calea nu face zgomot; obiectele dispar tot atât de repede cum au apărut și crezi că ele se mișcă și că vagoanele rămân nemișcate"*** .

Poenaru a făcut și comparație de cost cu diligența: cei 50 km sunt parcurși într-o oră de către tren, în timp ce diligența face, în cel mai bun caz, patru ore. La capitolul cost, trenul câștigă și mai clar, călătoria fiind de zece ori mai ieftină decât diligența.



Timbru aniversar pentru calea ferată Manchester - Liverpool (foto Chris Dorney | Dreamstime.com)

Poenaru descrie și greutățile întâmpinate de constructorii acestei căi ferate:

***"Calea, care este cu linie dublă, este peste tot orizontală și când vezi lucrările uluitoare care se execută pentru a o aduce la forma aceasta, te pierzi în cifre, numărând câte persoane au fost angajate și calculând sumele cheltuite. În primul rând, o mare parte a căii ferate traversează o mocirlă de mare întindere și a trebuit săpat foarte adânc pentru a găsi o bază solidă: atunci au trebuit umplute văi adânci, pentru a aduce calea la nivel, apoi au fost străpunse câteva locuri înalte și s-au construit pasaje subterane, luminate cu gaz".***

El și-a dat seama că trenurile vor schimba lumea, că vor fi esențiale în transportul mărfurilor și că este în fața unui mijloc de transport care "oferă comerțului avantaje enorme". El a mai prevăzut și că se va putea ajunge de la Sibiu, la Londra, în mai puțin de trei zile, iar acest lucru s-a adevărit încă dinainte de 1900.

Pe la 1935 drumul Sibiu - Londra putea fi parcurs cu trenul în cam 51-54 de ore (evident cu vaporul între Calais și Dover).

Ca fapt divers, drumul Sibiu - Londra poate fi în prezent parcurs cu trenul în 34 de ore, schimbând de patru ori: la Budapesta, la Munchen, la Frankfurt și la Bruxelles.

Căile ferate urmau să se extindă puternic: spre exemplu, în 1870 erau în Marea Britanie 21.000 km de cale ferată, iar la 1914 erau 32.000 km.

## **Istoria primei căi ferate adevărate**

Linia a fost deschisă oficial pe 15 septembrie 1830, dar festivitățile au fost umbrite de moartea parlamentarului William Huskisson care a fost lovit de locomotiva Rocket fiindcă, se spune, a vrut să se dea jos din vagon pentru a-l saluta pe premierul britanic (Duke of Wellington) și nu a fost atent. Locomotiva i-a retezat piciorul și a fost dus de urgență cu o locomotivă către cea mai apropiată localitate, dar a pierdut prea mult sânge și a murit. Presa vremii relatează că în încercarea de a-l salva pe parlamentar, locomotiva ar fi parcurs 24 km în 25 de minute (așadar cu o viteză medie de 55 km/h), dar informația este contestată de mulți.



foto: [scienceandindustrymuseum.org.uk](http://scienceandindustrymuseum.org.uk)

Linia a fost un mega-succes și a transportat 188.000 de pasageri în prima jumătate a lui 1831, dar în premieră s-au construit și primele containere standardizate de marfă, gândite să încapă în vagoanele mici. S-a introdus și un vagon de poștă, dar erau transportate și vite într-un fel de vagoane - cuști.

La clasa a 2-a vagoanele erau deschise la început, amănunt deloc plăcut pe vreme rea. Vagoanele de clasa I-a aveau trei compartimente a câte șase locuri, iar bagajele se puneau pe acoperiș. Uneori exista și un însoțitor de vagon. În 1834, unul dintre vagoanele puse în circulație s-a numit Huskisson, după numele parlamentarului mort în ziua deschiderii.

Pentru construirea acestei căi ferate - Liverpool & Manchester Railway (L&MR) - era nevoie de o hotărâre a Parlamentului și prima oară opoziția a fost puternică și votul a fost împotriva și din cauza lobby-ului extrem de puternic al companiilor de transport pe apă. Inițial, George Stephenson a fost extrem de neconvincător în fața comisiei parlamentare

care l-a audiat și apoi compania l-a concediat și a angajat cei mai cunoscuți ingineri ai epocii. Aceștia au obținut aprobarea parlamentară și fiindcă au oferit acțiuni la viitoarea cale ferată celor care dețineau companiile de transport maritim.



Deschiderea căii ferate (foto [scienceandindustrymuseum.org.uk](http://scienceandindustrymuseum.org.uk))

Apoi, compania care urma să se ocupe de construcția liniei a renunțat la inginerii care au ajutat-o să obțină aprobarea parlamentară și l-au readus pe Stephenson și din cauză că acesta promitea costuri de construcție mai mici.

Acordul a fost până la urmă obținut și lucrările au început în 1827, dar problemele din teren cereau soluții ingineresti noi și îndrăznețe pentru vremea aceea. Trei ani s-a lucrat, dar problemele au început în teren încă de prin 1820-1822 când ideea exista și fuseseră trimiși topografi să facă măsurători. Oamenii din sate i-au primit în multe cazuri cu dușmănie, au fost și bătăi, li s-au distrus instrumentele și măsurătorile s-au făcut și cu escortă armată.

În teren lucrurile erau complicate și calea ferată a fost, fără exagerare, o super-minune inginerească, dovadă că o bună parte din traseu este folosit și acum, chiar dacă evident că liniile au fost de mai multe ori modernizate. Pe 56 km au fost 64 de poduri, un viaduct, un tunel și traversarea unei mlaștini ce a trebuit serios consolidată.



Gara Liverpool Lime Street (foto Chert61 | Dreamstime.com)

Cea mai dificilă porțiune a fost mlaștina Chat Moss din apropiere de Manchester (26 kmp), un loc cu o faimă nefastă fiindcă se spunea că o mulțime de vite care s-au rătăcit au fost înghițite de noroaie. Alte proiecte susțineau că mlaștina trebuie ocolită, dar linia ar fi fost prea lungă și vitezele prea mici. Stephenson a trasat linia prin mlaștină (6 km), scufundând în ea o fundație plutitoare din lemn, uscături și piatră. Soluția a fost luată în derâdere de alți ingineri ai vremii, dar s-a dovedit excelentă.

## O epocă ieșită din comun

Poenaru avea ce să vadă în Anglia, țară care era deja în a doua etapă a Revoluției Industriale ce debutase cu aproape un secol în urmă. Schimbările au fost fantastice: populația Marii Britanii s-a dublat de la 1750, la 1840 (de la 13 milioane la 27 de milioane de locuitori, iar speranța medie de viață a crescut de la 36 de ani, la 41 de ani în acest interval.

De ce a apărut Revoluția Industrială în Anglia și nu în alte state mai mari. Sunt multe lucruri ce au contat. "La începutul secolului al XVIII-lea Marea Britanie era cu mult timp înaintea celorlalți - în producția confecțiilor la domiciliu, sămânța de progres; la folosirea combustibililor fosili; în privința tehnologiei acelor ramuri cruciale care aveau să devină nucleul Revoluției Industriale: textile, fier, energie și putere. La aceasta se adaugă eficiența transporturilor și agriculturii comerciale britanice", explică David S Landes în cartea *"Avuția și sărăcia națiunilor"*.



Gara Manchester Piccadilly (foto Cowardlion, Dreamstime.com)

A contat și faptul că britanicii au făcut, încă înaintea Revoluției Industriale, progrese importante în dezvoltarea transporturilor terestre și maritime - de exemplu au fost construite străzi și canale care să servească industriei în general și mineritului în special.

Landes mai explică faptul că a contat mult istoria regatului "Marea Britanie nu a fost o națiune ca oricare alta. A fost o națiune industrială și modernă de timpuriu". Anglia a avut capacitatea de a se transforma și a se adapta la lucruri și metode noi, explică el. În plus, Anglia avea un nivel de trai mai ridicat decât Franța și alte state europene, asta și datorită coloniilor (nu de puține ori exploatare nemilos).

Petrache Poenaru, românul care a "testat" linia Manchester - Liverpool la un an de la deschidere, a revenit în țară în 1832 și a avut o activitate intensă în multe domenii timp de patru decenii. Spre exemplu a fost cofondator al Școlii de Poduri și Șosele, a fost director al Eforiei Școalelor (un fel de minister al Învățământului) și s-a îngrijit de tipărirea unor reviste muzeale și de învățământ.

A contribuit la introducerea sistemului metric zecimal, a încurajat realizarea de măsurători meteorologice și a adus în țară și manuale despre creșterea viermilor de mătase.

A ieșit la pensie în 1859, din 1870 este ales membru al Academiei Române. A participat și la revoluția din 1848 și a făcut parte din Comisia pentru liberarea robilor.

### **A murit la București, în 1875.**

Stația de metrou Semănătoarea a fost redenumită în 2009 Petrache Poenaru.

### **Bibliografie**

Radu Mârza - Călători români privind pe fereastra trenului

Christian Wolmar - A short history of trains

Bill Laws - Fifty Railways that changed the course of history

David S Landes - "Avuția și sărăcia națiunilor".

**Sursa:** <https://m.hotnews.ro/>