

Petrișor Peiu: De la Anghel Saligny la Laurențiu Baranga și Nicolae Ivășchescu. E vreun banc? Nu, oameni buni, asta e viața noastră

1 noiembrie 2020



„Am avut un vis: se făcea că, într-o dimineață geroasă de decembrie, guvernul Orban se hotărăște să meargă, cu mic, cu mare, să vadă ce mai face poporul. Și pentru că premierul se află într-o permanentă campanie electorală din 1992 încoace, decide că se va merge la aeroport cu trenul, proaspătă ctitorie a regimului său” își începe Petrișor Peiu editorialul postat pe Spot.

Așa că, pe la 8 dimineața, iese guvernul pe peronul Gării de Nord, în mijlocul entuziasmului general al electoratului. Trec 5 minute și trenul nu vine, dar pretențioasa coiffure a vicepremierului Raluca Turcan rezistă, trec 10 minute și trenul tot nu vine, dar pretențioasa coiffure a vicepremierului Raluca Turcan rezistă. Rezistă, dar îngheață. Mai trec încă 5 minute și îngheață până și mult-mai-simpla coiffure a Violetei Alexandru.

Motiv pentru neobositul fumător Ludovic Orban, fost ministru al Transporturilor cândva, să se întoarcă nervos către ministrul actual al Transporturilor, Lucian Bode și să-l întrebe: „Domnule ministru, tu ții să ne aduci aminte ce a spus cel mai vorbăreț ministru al Transporturilor, că iarna nu-i ca vara? Știm și noi, domnule, că iarna e frig. Nu mai vine trenul ăla al matale odată?”

Bode, roșu ca racul, se întoarce și el nervos către fostul ministru al Transporturilor, Dan Marian Costescu, acum doar un modest director general al CFR Călători: „Domnule director general, de ce nu vine trenul spre aeroport mai repede?”

Și Dan Marian Costescu le dă un răspuns sigur pe el, ca de la un ministru la alți doi miniștri: „Păi nu prea avem trenuri, motiv pentru care automotorul de aeroport va trece cam o dată la 20 de minute și dumneavoastră, prea-măriților, nu așteptați decât de 15 minute! Și dacă am avea suficiente trenuri, tot nu ar avea cum să circule mai des, că nu avem decât linie simplă și vrem să evităm ciocnirile, mai ales când circulați dumneavoastră.”

Premierul, convins din ce în ce mai mult că o mână pesedistă criminală sabotează guvernul proaspăt votat de popor, devine nervos: „Cum, adică, domnule Costescu, nu avem trenuri, dumneata nu ai văzut la televizor că guvernul liberal a făcut cele mai mari investiții din istorie? De ce nu avem destule automotoare Desiro de la Siemens?”

Costescu, deja impresionat de cunoștințele fostului ministru al Transporturilor ajuns premier, îi răspunde timid: „A, păi avem vreo 120 de automotoare prin țară. Dar vreo 50 sunt canibalizate, de la ele luăm piese de schimb pentru celelalte 70, că sunt cam vechiute, cumpărate de vreo 20 de ani. De fapt, ca să fiu sincer, nu prea circulă mai mult de 40 de automotoare, și alea cu motoare cu zeci de mii de km peste limita de viață.

Și, domnule fost ministru al Transporturilor, pe când eram eu ministru, am avut geniala idee să înființez Autoritatea de Reformă Feroviară, căreia să-i dăm sarcina să cumpere ea trenuri, pe bani europeni. Cam pe principiul sfânt al administrației noastre: dacă un minister nu poate să rezolve o problemă, înființează repede o agenție!

Și acolo a fost pus șef peste 40 de amante și nepoți unul Gigi Gavrilă, în vremea doamnei prim-ministru Viorica Grămătica și a ministrului Cuc, omorătorul de Tarom. Și amicul Gavrilă a ratat toate licitațiile organizate până acum pentru cumpărarea de trenuri.”

Tocmai în acel moment delicat intervine și doamna ministru Pepsiglas, pe fază ca întotdeauna: „Dar ce facem dacă rămânem fără curent electric în tren, nu mai putem să urmărim pe tabletă a 314-a conferință de presă a domnului președinte?”

De data asta, Bode, mândru, cu calm ardelenesc, o liniștește simplu: „He, he, noi nu am electrificat calea ferată spre aeroport, doar nu eram proști. Păi cale ferată dublă electrificată poate oricine să construiască: și germanii și francezii, ba chiar și polonezii. Pe când o cale ferată simplă și neelectrificată numai noi puteam să construim.” Și adăugă

în gând: „Mai bine nu-i mai spun că oricum „curentul pentru tabletă” nu vine de la alimentarea trenului, că tot nu va pricepe.”

Orban, cu un aer savant de fost ministru al Transporturilor, intervine și el: „Ce să faci, dacă așa au făcut proiectul pesediștii lui Cuc?” Motiv pentru o altă revelație de la Bode: „A, păi noi nu am avut un proiect pentru această cale ferată. Nu, așa era prea simplu. Noi am construit o cale ferată fără a avea vreun proiect. Proiectul îl facem acum, e și mai simplu așa: în loc să te chiniești să faci construcția după proiect, mai bine faci proiectul după ce a ieșit pe teren!”

Premierul miroase până și el că ceva nu-i în regulă cu trenul ăsta spre aeroport și își iese din sărite: „Păi bine, domnule ministru, de ce ne-ai mai adus aici, nu era mai simplu să mergem fiecare cu Tuaregul din dotare la aeroport?”

Sărmanul Bode nu se poate abține și îi scapă adevărul: „Șefu, știți, de fapt, trenul spre aeroport trece pe un pod peste DN1. Și la podul ăla noi nu am pus contrașină, așa că dacă deraiază vreun automotor, poate să cadă peste Tuareg-urile noastre. Unde mai pui că am pus pe pod și piatră spartă, care trebuie burată (vânturată) periodic și poate se burează azi și cade vreo piatră pe parbrizul Tuareg-ului dmneavoastră.”

M-am trezit din visul respectiv cu replica mereu-inspiratei Raluca Turcan: „Adică, Ludovic, noi ne vom sui vii în tren și vom ajunge, Doamne ferește!, morți la aeroport?”

CALE FERATĂ, DAR FĂRĂ UN PROIECT TEHNIC

Acum, oameni buni, să știți că nu este un vis, este un adevăr urât: prin 2019, după ce a stat cu mâinile în sân doi ani, ministrul Transporturilor pesedist Răzvan Cuc a decis să se construiască calea ferată spre aeroportul Otopeni, de frică să nu piardă Bucureștiul meciurile din Campionatul European de Fotbal, nu pentru că așa ceva trebuie să aibă orice capitală europeană.

Și da, Cuc a forțat CFR-ul să construiască această cale ferată, fără să aibă înainte și un proiect tehnic. Motiv pentru care această cale ferată a devenit un fel de colecție de bancuri cu proști. Fără proiect tehnic, fără să fie dublă, fără să fie electrificată, cu un pod construit cu standarde de anii 70, cu piatră spartă sub traverse, cu viteze de circulație de 20-30 km/h pe pod, că tot nu are contrașină.

Și, culmea, nababii de la CFR și mai-bogați-ca-șeicii miniștri ai Transporturilor au uitat să cumpere trenuri care să poată circula pe acolo. Motiv pentru care probele tehnice s-au făcut cu trenuri de la o firmă privată de transport. Așa că CFR Călători va trebui să

aducă automotoare de pe alte secții de circulație. Vă puteți imagina, stimați votanți, un ghem de prostii mai mare pentru mai puțin de 20 de km de cale ferată?

TRENURILE EUROPENE DE MARFĂ ȘI LINIA FERATĂ NEELECTRIFICATĂ

Știu că voi credeți că aici s-a atins o culme a incompetenței, dar stați un pic să vă mai spun. Ei bine, guvernării noștri, când lovesc Europa, o lovesc exact acolo unde o doare. De exemplu, în moalele coridoarelor europene de transport feroviar de marfă.

Ca să vă faceți o idee despre cât de distructivi suntem atunci când ne punem mintea cu Europa, aflați că noi vrem să le impunem trufașilor de la UE să transporte marfa pe la noi cu viteze de 30-40 km/h pe o linie ferată neelectrificată, Cluj Napoca – Oradea, unde, din cauza furtului de cabluri, se mai dă jos din tren mecanicul pentru a schimba macazul manual.

După care, trenul european de marfă e pus să se târască cu 15 km/h de la Sighișoara la Brașov, unde abia acum 6 luni s-a semnat un contract de modernizare în 4 ani, dar unde încă nu s-a apucat nimeni de treabă. Și-uite așa ajunge târâș-grăpiș trenul la Brașov, de unde se va îndrepta către Predeal în vârfurile degetelor, pâș-pâș, că porțiunea aia nici nu s-a scos la licitație.

Nu s-a scos pentru că toată funcționăria genială din Ministerul Transporturilor se sperie de ideea că acolo trebuie construit un tunel și nu mai are nimeni curaj să construiască tuneluri în România, în anul 2020! În fine, trece trenul din Predeal și ajunge să meargă de la Ploiești la București, pe o secție „state of the art”, a treia din Europa echipată cu ETCS nivelul 2.

Numai că ar putea ea să fie echipată și cu tehnologie spațială, România nu are locomotive echipate la bord cu echipamentul de dirijare a circulației ETCS. De la București pleacă trenul pe magistrala București-Constanța, mândria căilor noastre ferate.

De unde se tot furau echipament scumpe, așa-numitele dulapuri de bloc (aparatura de dirijare a circulației dintre stații), până când cineva a avut o idee simplă: să pună niște GPS-uri în câteva dulapuri să afle poliția unde ajung echipamentele cu cupru când ajung. Și ce să vezi, minune-mare, hoții au furat toate dulapurile cu echipamente, mai puțin pe alea cu GPS. Probabil că au mirosit GPS-ul...

Nu-i nimic, nu avem încă ramura nordică a porțiunii românești a coridorului 7 european de marfă. Vom lucra la ea în viitorii 20 de ani. Dar precis avem ramura sudică, nu, domnilor miniștri ai Transporturilor din ultimii 20 de ani? Cum, secțiile Arad-Timișoara și Timișoara-Caransebeș abia acum se licitează? Iar Craiova-Calafat e neelectrificată?

Ce tari suntem, ia gândiți-vă ce prost trebuie să fie cel care și-ar transporta marfa pe la noi. Adică să vii cu locomotivă diesel de la Craiova la Calafat, după care s-o schimbi cu una electrică pentru a putea trece podul până la Vidin? Oare știu atâția competenți miniștri ai Transporturilor că pentru a ilumina porțiunea românească a podului respectiv, noi aducem curentul electric din Bulgaria???

Poate unii pe la minister sau pe la guvern încă mai cred că e o conspirație ruso-chineză că trenurile de marfă din centrul Europei merg prin Serbia spre sud, ocolind voios România. Poate noi, votanții, să ne întrebăm de ce CFR nu încasează suficienți bani de pe taxa de utilizare a infrastructurii?

MAGISTRALA 5 DE METROU INAUGURATĂ, DAR FĂRĂ SUFICIENTE TRENURI

Pentru că anticipez întrebările din partea cititorilor, vă spun că bancurile cu proști nu sunt nici pe departe terminate. Știați, dragi alegători români, că celebra magistrală 5 de metrou, din Drumul Taberei, s-a inaugurat fără să se deranjeze nimeni să cumpere și trenuri pentru ea? Pe principiul, lasă că aducem de pe alte magistrale. Oare cum altfel credeți că trec pe acolo abia trei trenuri pe oră și, de unde trebuia să transporte 45.000 de călători/oră, abia poate duce 10.000 de călători/zi?

Dar oare este cineva interesat să afle că echipamentele de reglare a circulației (SCB, în limbaj tehnic) nu prea s-au terminat de instalat așa că se folosesc tot relee gravitaționale din anii 70? Cică e temporar. Poate ne amintim și de genialii care ne conduc metroul de atâția ani, aceiași miniștri ai Transporturilor, care au reușit câteva performanțe uluitoare: au cumpărat trenuri din vreo patru surse, pentru a face din întreținere o misiune imposibilă și pentru a-și motiva cedarea respectivei întrețineri către o firmă franțuzească, Alstom, de peste 20 de ani!

Băi, miniștrilor, că altfel nu știu cum să vă mai zic, cum să plătești zeci de ani cea mai scumpă mentenanță de metrou din Europa? Oameni buni, și dacă era cu integrale cvadruple și cu hiperboloizi parabolici și tot găseam pe cineva să învețe mentenanța aia în 20 de ani. Dar ce să ceri unora care au preferat să taie peroanele numai pentru a-și proteja cumpărarea de trenuri aducătoare de comisioane...

ANGHEL SALIGNY A CONSTRUIT ANSAMBLUL DE PODURI DE LA CERNAVODĂ ÎN NUMAI 5 ANI

Bine-bine, veți zice, dar ce-are a face Anghel Saligny cu situația asta? Păi, hai să vă spun eu ce are: în septembrie 1895, acum 125 de ani, Saligny a terminat de construit cel mai lung și mai modern pod de cale ferată din Europa de atunci. Inaugurarea podului s-a făcut

astfel: un convoi de 12 locomotive extrem de grele a trecut pe pod în vreme ce Saligny surâdea calm și încrezător dintr-o barcă aflată fix sub acel pod.

Saligny nu a avut șansa lui Răzvan Cuc de a-și tapeta pereții cu diplome, el a frecventat doar cursurile Universității din Berlin, avându-l ca profesor pe celebrul fizician Hermann von Helmholtz, iar în perioada 1870-1874 a urmat studiile ingineresti la Școala Tehnică Superioară Charlottenburg (Technischen Hochschule Charlottenburg), unde îi erau profesori Johann Wilhelm Schwedler și Otto Franzius.

Anghel Saligny a construit ansamblul de poduri de la Cernavodă în numai 5 ani, de trei ori mai puțin decât le ia azi urmașilor săi să lanseze licitația pentru un pod mult mai mic, cel de la Grădiștea, punctul de rupere al ditamai coridorul european.

Saligny a proiectat liniile ferate Adjud-Tg. Ocna și Bârlad-Vaslui-Iași, a fost șeful Serviciului pentru Construirea Podurilor de Fier și Antrepozitelor de la Brăila și Galați (1885-1891), șef al lucrărilor podului de peste Dunăre (Fetești-Cernavodă, 1891-1895), șef al lucrărilor de modernizare a portului Constanța (1901-1909), director general al Căilor Ferate (1895-1911), director al Direcției Generale a Munițiilor din cadrul Ministerului de Război (1915-1916), ministru al lucrărilor publice (1918-1919), membru corespondent (1892-1897) și membru titular (1897-1925) al Academiei Române, al cărei vicepreședinte și președinte a fost între 1901-1904 și 1907-1910.

Acum 125 de ani, Anghel Saligny era instalat în fotoliul în care se lăfăie acum atât fostul ministru Dan Costescu, cât și tăcutul Ion Pinte, cel care este de profesie director prin diferite locuri încă din 1998, mai ales prin regionala Brașov unde merge trenul cu 30 km/h între Brașov și Sighișoara.

Atunci când a început să se lucreze la podul de la Cernavodă, prim-ministru era generalul Manu, erou al războiului de independență și primul ofițer român decorat cu Virtutea Militară. Când s-a inaugurat podul, premier era Lascăr Catargiu, adversarul politic al liberalilor bătrânului Brătianu.

Ministrul lucrărilor publice pe vremea când s-a construit ansamblul de poduri de la Cernavodă în doar 5 ani era eminentul conservator Constantin Olănescu, absolvent al École centrale de Paris (ECP, anterior École Centrale des Arts et Manufactures, Școala Centrală din Paris), universitate tehnică de elită, unde au mai absolvit, pe lângă Alexandre Gustave Eiffel și doi alți mari ingineri ai României, premierul liberal Vintilă I.C. Brătianu și Grigore Cerchez.

FUNCȚIILE ÎNALTE, DEȚINUTE DE OAMENII FĂRĂ BACALAUREAT

Ei bine, după 125 de ani, România a ajuns să-și măsoare decăderea prin distanța imensă de la generația în care calea ferată de aici era condusă de un absolvent de la

Technischen Hochschule Charlottenburg, iar ministru era un absolvent de la École Centrale des Arts et Manufactures de Paris, până la generația în care cele mai înalte funcții publice sunt acaparate de oameni ca Laurențiu Baranga, omul fără bacalureat ajuns la timona unor importante agenții alocate serviciilor de informații.

De altfel, în generația Baranga putem să-l includem și pe ministrul Răzvan Cuc, absolvent al Universității Româno – Americană, Facultatea de Studii Economice ale Integrării Europene, precum și al Universității Hyperion, Facultatea de drept și administrație publică!

Și tot în generația Baranga îl regăsim în conducerea ministerului Transporturilor, chiar acum, în guvernul Orban, pe secretarul de stat Nicolae Ivășchescu, absolvent, la 34 de ani, al „celebrei” Universități private BIOTERRA București – Facultatea de Inginerie și management agroturistic (Sursa: AICI).

Bineînțeles că Ivășchescu a devenit repede-repede și doctor în științe militare, în numai 7 ani de la terminarea facultății, în același an în care lua și diploma de master la aceeași universitate militară. Ludovic Orban, tu știi că ai un secretar de stat în guvern care, în 2008, când tu erai ditamai ministrul Transporturilor, lua simultan și diploma de master și pe cea de doctor al universității militare din București? Să-ți trăiască, coane!

Știți care este diferența dintre Anghel Saligny și politrucul neșcolit Ivășchescu? Citiți-i declarația de avere a ultimului și veți înțelege...

Închei observând cu amărăciune că singura calitate care i-a lipsit lui Laurențiu Baranga pentru a-l egala pe Anghel Saligny a fost cea de academician. Da, Baranga, doctor al unei universități și conducător de doctorat atunci când a fost descoperit că nu avea bacalaureatul, a ratat la mustață titlul de academician. Ce generație tristă ne conduce! Rușine să ne fie, nouă tuturor, votanților!

Sursa: <https://www.qmagazine.ro/>