

Linia de cale ferată care a unit acum 150 de ani Principatele României. Afacerea din spate

24 ianuarie 2021

Unirea Principatelor a fost însoțită acum 150 de ani și de o efervescență în zona proiectelor de lucrări publice, menite să lege regiunile noii Români. În doar 12 ani s-a construit peste 900 de kilometri de cale ferată, dintr-o parte în alta a Regatului. Nu este clar dacă în cei 30 de ani de la Revoluția din decembrieam reușit să modernizăm măcar o lungime echivalentă de cale ferată.



Gara Vârciorova. De aici pleca prima linie care traversa Principatele Unite

Nu exista Unire politică și economică fără o rețea de transport care să unească practic regiunile ce trecuseră prin mărețul moment istoric, a fost ideea înțeleasă acum 150 de ani de către politicienii români ai vremii.

Proaspăt unite, Principatele României nu erau legate între ele de o cale ferată modernă. În Transilvania învecinată, aflată în componența Austro – Ungariei, căile ferate erau în puternică dezvoltare.

În Transilvania – Banat, prima linie fusese deschisă pe 20 august 1854 și făcea legătura între Oravița (în Banat) și Baziaș, un port la Dunăre. Având o lungime de 62,5 km, linia a fost folosită inițial doar pentru transportul cărbunelui. Începând cu 12 ianuarie 1855, linia a fost administrată de Căile Ferate Austriece, Banatul fiind în acel timp parte a Imperiului Austriac. Relația Oravița – Baziaș a fost deschisă și pentru traficul de pasageri la 1 noiembrie 1856, după ce au fost efectuate diverse îmbunătățiri tehnice la linie.

Parlamentul României aprobă noua linie

În septembrie 1866 Parlamentul României a aprobat construcția unei linii de 915 km, de la Vârciorova (lângă Caransebeș, pe granița de vest a noii Români) până la Roman, care să treacă prin Pitești, București, Buzău, Brăila, Galați și Tecuci, toate orașe importante la acea vreme.

Costul construcției era de 270.000 de franci de aur pe kilometru și construcția a fost încredințată consorțiului german Strousberg. Linia a fost deschisă în mai multe etape. Primul tronson: Pitești – București – Galați – Roman, a fost deschis la 13 septembrie 1872, iar tronsonul Vârciorova – Pitești pe 9 mai 1878, deci 12 ani după aprobarea Parlamentului.

Practic s-au construit 900 kilometri de cale ferată ce legau extremitățile Regatului României. Mai trebuie menționat că la acel moment doar sudul Basarabiei făcea parte din Principate, restul Basarabiei fiind parte a Imperiului Țarist.

Linia Vârciorova – Roman a fost o parte importantă a infrastructurii feroviare, deoarece făcea legătura între extremitățile țării, realizând o conexiune importantă pentru călători și marfă între orașe importante ale Regatului României, notează acum CFR SA.

Gara de Nord din București a fost inaugurată la 10 septembrie 1868. În ianuarie 1880 Parlamentul României a votat pentru transferul liniei Vârciorova – Roman din administrarea privată a consorțiului Strousberg în administrare națională, iar guvernul a înființat instituția Căilor Ferate Române, care continuă să existe și astăzi. CFR, ca instituție, a fost fondată în 1880, iar prima cale ferată pe teritoriul actual al României a fost deschisă în 1854.

Între 1864 și 1880, diverse căi ferate au fost construite pe teritoriul Principatelor Unite. Compania engleză John Trevor-Barkley a început construcția liniei București – Giurgiu la 1 septembrie 1865. București – Giurgiu fost deschisă pentru trafic la 26 august 1869 și a fost prima linie construită pe teritoriul românesc din acel timp.

În 1918, Regatul României s-a unit cu Transilvania, Banat, Basarabia și Bucovina pentru a forma România Mare. Ca urmare, toate căile ferate din aceste regiuni, care au aparținut Austro-Ungariei și Rusiei înainte de unire, au intrat în proprietatea CFR. O dată cu acestea a intrat în proprietatea CFR și Uzina de la Arad, care a început să fabrice numeroase tipuri de vagoane și locomotive pentru CFR.

Iași – Dorohoi, una din primele linii dublate

În aceasta perioadă, au fost dublate mai multe tronsoane de cale ferată, pentru a permite traficul simultan în ambele sensuri și deci un trafic mai mare. Unele surse afirmă că prima linie dublată fusese deschisă la 25 ianuarie 1895 pe distanța de 14 km dintre Iași și Lețcani, cu scopul de a facilita lucrările de construcție a liniei Iași – Dorohoi. Alte surse spun însă că prima linie dublată a fost la 1891, deci cu cinci ani înainte București – Chitila.

Afacerea Strousberg

Dar realizarea liniei ce lega Muntenia de Moldova nu a fost scutită de neplăceri. Reazliarea liniei a dat naștere unui mare scandal politico-financiar, pe tema concesiunii liniei ferate Roman – București – Vârciorova. Bethel Henry Strousberg era un antreprenor născut în Prusia Orientală. Scandalul a fost provocat de neregulile descoperite ulterior în contract și de condițiile de concesiune, total nefavorabile statului român.

Redactarea contractului a fost făcută chiar la Berlin, de către partea germană, fiind apoi înaintat principelui Carol la 18 februarie 1868. La rândul său, acesta l-a trimis pentru dezbateri comisiei constituite pentru construcția căii ferate pe 22 februarie 1868. Pe 10 septembrie a aceluiași an, Parlamentul Principatelor Unite adoptă legea prin care construcția căii ferate este atribuită consorțiului Strousberg.

După terminarea lucrărilor, compania urma să exploateze linia ferată timp de 90 de ani. Desfășurarea lucrărilor este marcată de numeroase ilegalități (diferențe între măsurătorile guvernului și ale firmei, lucrări întârziate, dar plătite etc.). După ce Strousberg a dat faliment în 1870, pe 5 iulie 1871 a fost adoptată legea ce anula concesiunea căii ferate către consorțiul Strousberg. În cele din urmă, concesiunea a fost preluată în 1872 de bancherii vienezi Bleichroder și Hansemann. Construcția căii ferate a fost preluată de societatea Staatsbahn, din Viena, la cererea deținătorilor de obligațiuni ale consorțiului Strousberg, care preluaseră toate drepturile și obligațiile consorțiului. În 1874, și Societatea acționarilor își termină fondurile și statul român a fost obligat să răscumpere o parte din rețea. După Războiul de Independență al României, au loc alte negocieri cu partea germană, în urma cărora, în 1880, statul român a răscumpărat întreaga rețea.

Sursa: Club Feroviar