

Aniversare: 140 de ani de la deschiderea gării Focșani în iunie 1881

21 iunie 2021

Luna iunie marchează un eveniment important pentru istoria căii ferate din România. 140 de ani de la primele trenuri care au circulat prin gara Focșani, gară ce în toamna aceluia an a fost inaugurată de Regele Carol I.



sursa foto: focsaniulvechi.ro

La Focșani, civilizația a ajuns cu trenul, este de părere Valentin Muscă, directorul Muzeului Vrancei, potrivit unui documentar realizat de [Agerpres](https://www.agerpres.ro). Asta după ce mai mulți oameni politici ai vremii și-au dat mâna pentru a aduce linia ferată la Focșani, care, în ciuda statutului său de oraș al Unirii, rămânea izolat de restul României.

“A fost o ambiție a Regelui Carol I de a racorda România la Europa prin căi ferate. La fel ca și astăzi, România era ruptă de Europa. Acum e ruptă prin autostrăzi, atunci nu aveam

căi ferate, iar cea mai rapidă cale de legătură cu restul Europei era Dunărea. Astfel, a prins contur linia ferată spre Buzău. S-a construit o linie ferată de la Roman la Mărășești, care trecea Siretul la Tecuci și apoi mergea la Galați. Iar Focșaniul, orașul Unirii, rămânea la mijloc, pe frontieră, fără a fi legat nici de Moldova, nici de Muntenia. După 1870, au existat la Focșani câțiva parlamentari ambițioși, care își doreau să iasă din provincialism, din lumea asta uitată, să meargă și ei cu trenul la București. Era normal să mergi cu trenul la București. Printre ei, Gheorghe Orleanu, care a făcut multe interpelări în Parlamentul României să se finanțeze acest proiect de cale ferată care să lege Focșaniul de cele două regiuni istorice. Și s-a aprobat în cele din urmă, și astfel s-a început construcția căii ferate Buzău – Focșani -Mărășești”, spune Valentin Muscă.

Potrivit “Cronicii Vrancei”, unul dintre cei mai entuziaști susținători ai proiectului focșănenilor a fost și Mihail Kogălniceanu care, la 11 martie 1979, trimitea Primăriei orașului Focșani o telegramă prin care îi înștiința că proiectul pentru calea ferată Mărășești – Buzău a fost votat și de către Senat. La rândul ei, conducerea instituției răspundea printr-o telegramă de mulțumire: “Consiliul comunal de Focșani, recunoscător Dvs. pentru sprijinul ce întotdeauna ați dat intereselor vitale ale acestei urbe, vă roagă a fi interpretul său pe lângă Senat și Guvern, exprimând mulțumirile și recunoștința orășenilor pentru votarea căii ferate Mărășești – Buzău”.

Și atunci, și acum, promisiuni

Așa cum reiese din documentele epocii aflate în Arhivele Naționale ale județului, focșănenii s-au bucurat foarte mult de această realizare, pentru că “au văzut în ea un viitor și un progres al orașului nostru, căruia atât Convenția de la Paris, cum și Divanul Ad-hoc și Unirea Principatelor chiar i-au promis multe, dar în realitate nimic, putem zice (nu ni s-a dat), ba până și Curtea de Apel, singura cu care am fost dotați adesea, am fost amenințați a ni se lua”.

Construcția căii ferate s-a încheiat în numai doi ani, în ciuda faptului că au fost necesare numeroase poduri peste râul Buzău, Siret sau Milcov. Primele măsurători topografice au fost începute la 13 mai 1879, munca efectivă în noiembrie 1879, iar în iunie 1881 au trecut prin Gara Focșani primele trenuri de călători.

Calea ferată a fost inaugurată oficial la 18 octombrie 1881, în prezența Regelui Carol I, a Reginei Elisabeta și a lui Ion C. Brătianu.

“Cu certitudine, când s-a tăiat panglica, nu doar calea ferată era cea inaugurată, ci și ansamblul de construcții, instalații, amenajări situate pe aceasta, în dreptul cărora opreau trenurile, de unde se dirija mișcarea lor, unde urcau și coborau călătorii, se încărcau și se descărcau mărfurile, în special clădirea unde erau instalate birourile, sala de așteptare

pentru călători, adică, într-un cuvânt, fosta Gară Focșani. Iar ca dovadă, în februarie 1882, autoritățile locale și primarul Gheorghe Orleanu, în vederea justificărilor bugetare, au început să strângă toate actele de la furnizori, cele care atestau cheltuielile făcute pentru primirea cât mai onorabilă a Majestăților Regale după cum urmează: cheltuieli pentru iluminat, pentru montarea arcurilor de triumf, în vederea procurării bucatelor alese, a trăsurilor pentru alaiul regal și a vizitiilor, pentru aducerea și nivelarea pietrișului pe toate drumurile pe unde va trece alaiul până la locul ales să-și petreacă noaptea de 18 octombrie 1881 Regele și Regina, și anume casa prefectului de la acea vreme, Panaite Tufelcică, situată azi cam pe unde ar fi Spitalul Militar, și alte mărunțișuri care au făcut posibilă și cât se poate de plăcută vizita Majestăților Sale în micul oraș de provincie Focșani”, relatează Florin Dârdală, istoric și specialist în cadrul Arhivelor Naționale Vrancea.

Un oraș reconfigurat după gara sa

Gara Focșani nu a legat doar orașul Unirii de restul țării, dar a schimbat vizibil și orașul în sine, fiind necesară o resistemizare a bulevardului care ducea spre gară, lucru care s-a făcut prin exproprierea celor care aveau terenuri în zonă.

“Gara a schimbat vizual Focșaniul. La Gară, așa cum fusese gândită ea, se ajungea din oraș anevoios, pe un drum îngust și dificil, care șerpuia printre proprietățile localnicilor din zonă, majoritatea armeni. A fost o luptă a conducerii orașului de la acea vreme să alinieze într-un fel străzile și să facă un bulevard al Gării. Care s-a făcut cu mari sacrificii, pentru că oamenii au trebuit să cedeze bucăți din grădinile lor, din teritoriile lor, pentru că erau toate proprietăți private. Au fost chemați la primărie proprietarii sau reprezentanții lor, s-a discutat cu ei și au fost convinși că era în interesul tuturor să accepte exproprierea care erau necesare. S-a dat o lege pentru despăgubiri, prin care s-a stabilit prețul și terenurile au fost trecute în proprietatea statului. S-a făcut astfel un bulevard modern, cu castani, care era locul de protipendadă al focșănenilor. Pentru că civilizația la Focșani nu a venit cu vaporul, pentru că nu avem deschidere la mare, a venit cu trenul. Și atunci, spre gară era locul cel mai frumos. Acolo se amenajaseră și magazine, cofetării. Iar la gară era un loc de întâlnire pentru cei care veneau în Focșani. Călătorii erau așteptați cu birja la gară, iar Bulevardul Gării era Champs-Elysee-ul Focșaniului”, ne spune Valentin Muscă.

De-a lungul vremii, bulevardul Gării s-a mai numit și Lascăr Catargiu sau Karl Marx, dar aceasta a fost cu siguranță prima arteră modernă a orașului Unirii, prima arteră pietruită din localitate, mărginită de castani, așa cum stau mărturie fotografiile vremii, locul deosebit care îi întâmpina pe vizitatorii care coborau în Gara Focșani.

Cele mai multe cărți poștale cu clădiri din Focșani, din perioada Primului Război Mondial sunt cele care ilustrează Gara Focșani. Deoarece gara era și în acel moment locul de tranzit și de transport al trupelor militare, al conducerii armatei, al personalităților care ajungeau la Focșani. Și toți ajungeau la Focșani cu trenul.

Cu trecerea timpului, Gara Focșani, devenită între timp monument istoric, a rămas în paragină, iar 120 de ani mai târziu a fost dărâmată de autoritățile locale pentru a face loc unei construcții moderne.

Vechea gară istorică, dărâmată de Miron Mitrea pentru o gară modernă, insipidă



Vizita lui Miron Mitrea la Gara Focșani, 20 august 2004

“O primă palmă a fost dată gării de regimul de dinainte de 1989. Vechea gară a fost dezafectată, iar circulația călătorilor a fost redirectionată prin noua gară construită de ei, care acum adăpostește sediul poștei și al Poliției Feroviare. Drama este că 120 de ani mai târziu, în 2001, având la bază interese economice, oameni politici din Vrancea și oameni de afaceri au decis construcția unei noi gări, cu fonduri Phare, deși la acel moment gara era monument istoric. Dar a fost declarată și astfel a fost posibilă demolarea sa, aceasta fiind detonată pentru a face loc unei clădiri noi, moderne. Din păcate, Focșaniul devine din ce în ce mai sărac, iar istoria ne fuge de sub picioare. Focșaniul este astăzi un oraș cu o gară mare, tristă și goală, și de conținut, dar și de istorie. Este o gară europeană, într-un oraș de provincie. Are o arhitectură care ar putea fi considerată futuristă, dar mediul înconjurător în care este amplasată această gară nu se lipește de gară, nu e prietenoasă cu ceea ce mediul înconjurător oferă”, este de părere Valentin Muscă.

1. Vechea gara a fost dărâmată în mandatul ministrului Transporturilor de atunci, Miron Mitrea, la insistențele fostului său coleg de partid, baronul local Marian Oprișan. Distrugerea vechii gări, monument istoric, a avut loc sub egida programului de realizare a unor așa-zise „eurogări”. “Cred ca este o lucrare asa cum trebuie sa fie intr-un oras care intra in 2 – 3 ani in UE. Este una dintre primele euro – gari pe care le lucram la ora asta, mai sint citeva in lucru, mie imi place foarte mult asta. Este o constructie mica, este cu un front foarte mare catre piata, este o euro – gara pentru 100 – 120 de mii de locuitori”, spunea Mitrea în 2004.

La câțiva zeci de metri de vechea Gară Focșani, pe același aliniament, stă mărturie timpurilor de altădată un imobil vechi, din perioada construcției gării, ca acum 120 de ani. Este clădirea unde veneau locomotivele cu abur și primeau apă. Clădirea a fost bombardată în timpul Primului Război Mondial, dar a scăpat și este în picioare și acum. Deși închisă, este martoră a arhitecturii feroviare a căilor ferate. Pentru că Gara Focșani nu a fost construită ca o entitate de sine stătătoare, ci a fost încadrată într-o arhitectură a căilor ferate. Spre exemplu, planurile Gării din Râmnicu Sărat au fost identice cu cele ale Gării Focșani, singura diferență între cele două fiind aceea că una era orientată spre răsărit, iar cealaltă spre apus.

Astăzi, Gara Focșani este străbătută zilnic de zeci de trenuri de marfă și călători, însă farmecul vremurilor de demult mai poate fi reconstituit doar din fotografiile de arhivă. Există speranță însă că viitorul căilor ferate va fi unul luminos

“În Occident, cele mai mari sume de bani se investesc în calea ferată, care s-a dovedit a fi cel mai puțin poluant mijloc de transport. Și noi facem parte din coridoarele internaționale și vom fi obligați să modernizăm căile ferate. Nu putem rămâne o insulă de primitivi într-o Europă civilizată. Din fericire, facem parte din spațiul comunitar și vom fi obligați să ne modernizăm”, afirmă Valentin Muscă, directorul Muzeului Vrancei.

Sursa: Club Feroviar