

PLOIEȘTIUL ERA, LA SFÂRȘITUL VEACULUI AL XIX-LEA, UN ORAȘ AL CĂILOR FERATE

17 august 2021



PÂNĂ LA PRIMUL RĂZBOI MONDIAL, DEVENISE AL DOILEA MARE NOD FERVIAR DUPĂ BUCUREȘTI • ÎN GARA PLOIEȘTI SUD S-AU DESFĂȘURAT CEREMONII DE ÎNTÂMPINARE A TUTUROR REGILOR ROMÂNIEI, DAR ȘI A ALTOR SUVERANI STRĂINI • „DACĂ LINIILE DE CALE FERATĂ OCOLEAU O AȘEZARE, ACEASTA ERA PUR ȘI SIMPLU CONDAMNATĂ LA IZOLARE” (PROF. DR. DORIN STĂNESCU, ISTORIC)

UE a declarat anul 2021 „Anul european al căilor ferate”, cu scopul de a promova transportul feroviar ca mod de transport durabil, inovator și sigur, capabil să garanteze servicii esențiale chiar și în timpul crizelor neprevăzute, cum este cea generată de actuala pandemie de coronavirus.

Cu patru luni înainte de a se încheia acest an, veștile dinspre transportul feroviar românesc sunt mai degrabă alarmante decât încurajatoare și numai știrile de breaking news din ultimele săptămâni ne scutesc de orice argumentație. În condițiile în care rețeaua de căi ferate din România este a șaptea ca mărime din UE, cu o lungime totală a liniilor de 20077 km, cu aproape 18 mii de poduri și podețe, 176 de tuneluri și 11.473 de terasamente. Potrivit unor date centralizate de Institutul Național de Statistică – e adevărat la nivelul anului 2018, dar de atunci lucrurile nu s-au schimbat semnificativ! – doar 37,4 % din rețeaua feroviară (reprezentând circa 4.029 de kilometri) este electrificată, procent ce ne situează sub media Uniunii Europene, unde ponderea liniilor electrificate este de 53%.

De circulat se circulă cu maximum 70 de kilometri la oră din cauza diverselor restricții de viteză, dar trenurile de marfă circulă și cu 20 de kilometri la oră, ba există chiar tronsoane unde viteza este nici mai mult nici mai puțin de... 5 km pe oră.

După mai bine de un secol și jumătate de istorie a căilor ferate în România, un tren a plecat, de curând, într-o miercuri seara de la Mangalia și a ajuns la Timișoara... vineri! Întârzierile tuturor trenurilor românești la nivelul unui an au depășit, potrivit rapoartelor oficiale, chiar și... șase ani! Ce ar mai fi de adăugat?!

Fix peste o lună, pe 17 septembrie, va ajunge în România trenul numit simbolic Connecting Europe Express, care va pleca din Lisabona pe 2 septembrie și va încheia traseul pe 7 octombrie, la Paris, după un drum cu peste 70 de opriri. Pe teritoriul țării noastre va opri la București, Brașov, Sibiu, Oradea și Arad și va ieși din țară, pe 18 septembrie, pe la Curtici.

Și nu putem decât să sperăm că, precum în vremurile mai bune-fiindcă au fost și din acelea, când îți puteai potrivit trenul după ceas! – programul sosirilor și al plecărilor va putea fi respectat !

Și pentru că prezentul îl știm fie în calitate de navetiști cu trenul, fie ca telespectatori ai programelor de știri în care rar să lipsească vreo veste despre... recordurile negative de pe calea ferată, unele dintre ele, din nefericire, cu legătură directă și cu Prahova, am încercat să aflăm de unde a plecat istoria căilor ferate pe meleaguri prahovene și alte momente reprezentative ale acesteia, în cadrul unui interviu realizat cu prof.dr. Dorin Stănescu – istoric, ale cărui interesante răspunsuri le puteți afla în continuare.



– Când și cum începe, distinse domnule profesor, istoria căilor ferate în Prahova și unde ne situam atunci pe harta europeană și pe cea națională?

– În spațiul Principatelor Țara Românească și Moldova, dezbaterile și proiectele de construcție a căilor ferate încep după momentul 1859. Însă acestea sunt doar sterile și nesfârșite imagini ale unui stat tânăr, lipsit de suveranitate, de capital și mai ales de o industrie și o resursă umană care să poată duce la bun sfârșit o astfel de întreprindere sofisticată. Istoria căilor ferate în Prahova începe în linii mari în anul 1869, când sunt inițiate primele lucrări la linia ferată care venea de la București și mergea la Buzău și de aici spre Moldova până la Galați și Roman. Calea ferată care trecea pe la Ploiești a fost inaugurată în ziua de 13 septembrie 1872 și acest eveniment a fost unul crucial pentru orașul nostru.

La vremea aceea, căile ferate aveau putere de viață și de moarte asupra orașelor pentru că, în secolul al XIX-lea, considerat de către unii istorici drept secolul căilor ferate, dacă liniile de cale ferată ocoleau o așezare, aceasta era pur și simplu condamnată la izolare. Odată cu venirea trenului la Ploiești, putem spune că aici s-a instalat modernitatea. În ceea ce privește situarea țării în raport cu alte state, evident că discutăm de o rămânere în urmă și nu este o rușine dacă ne gândim că, din punct de vedere al statutului juridic internațional, noi încă eram parte a Imperiului Otoman și nici imperiul nu stătea prea bine la capitolul căi ferate. Pe harta națională putem spune că ne aflăm pe lista județelor privilegiate pentru că, după București, Ploieștiul devine până la Primul Război Mondial al doilea mare nod feroviar după București. Cred că putem spune, fără să greșim, că Ploieștiul este la sfârșitul veacului al XIX-lea un oraș al căilor ferate și nu al „aurului negru”, întrucât industria petrolieră își intră „în pâine” abia după 1900, iar faptul că există căi ferate aici, la Ploiești, este determinant pentru creșterea exponențială a acestei industrii petroliere.

– V-a preocupat, din câte știi, ca istoric, subiectul gărilor. De unde această aplecare?

– Am pornit în această “călătorie” de cunoaștere și cercetare a istoriei căilor ferate, a transportului în general, dintr-o întâmplare. În cadrul Societății Culturale Ploiești Mileniul III mi-a revenit scrierea istoriei transportului ploieștean, așa am ajuns în acest domeniu și, ulterior, dincolo de publicarea acestui studiu în monografia nouă a Ploieștiului am finalizat studii doctorale și postdoctorale despre istoria căilor ferate. În ceea ce privește aplecarea mea spre subiectul gărilor, este una firească, zic eu, pentru că aici sunt oamenii și poveștile lor. Aveam de scris, de exemplu, când am pornit în cercetarea istoriei căilor ferate, că între Ploiești și Predeal s-au pus 27.000 de traverse de cale ferată. Oare pe cine interesa astfel de detalii tehnice și plictisitoare? Iată de ce m-am oprit asupra gărilor. În veacul al XIX-lea au fost văzute de oameni ca porțile de altădată de intrare în orașe, dar și ca noile catedrale ale științei timpului. Și așa și era! Gările au fost ridicate din punct de vedere arhitectural cu o puternică amprentă de monumentalitate precum în Evul Mediu fuseseră catedralele Occidentului tocmai pentru a afirma încrederea în știință și în progres. Ce timpuri frumoase și optimiste!

– Evaluări la zi, incluse chiar în rapoarte ale mai-marilor transportului feroviar, evidențiază că viteza medie a trenurilor românești era mai mare în perioada interbelică decât acum, într-un prezent în care în Japonia s-a ajuns de exemplu la recordul de viteză de puțin peste... 600 km la oră. Ce ne mai puteți spune, din perspectiva documentelor studiate, despre istoria de peste 150 de ani a transportului feroviar în țara noastră?

– Suntem bombardat zi de zi cu astfel de informații, într-un tot adevărate, dar trebuie să privim și nuanțele. Viteze de 100 de km pe oră se atingeau încă de la începutul secolului al XX-lea, însă pe distanțe scurte. Dintotdeauna trenurile au avut întârzieri, mari, mari, pentru că depind și de anotimpuri- vara, pe căldură, viteza trebuie restricționată, iar iarna, zăpezile opresc circulația. Cine citește presa de acum 100 de ani va constata că problemele și atunci, ca și în prezent, erau cam aceleași. În idealizata perioadă interbelică au avut loc cele mai mari catastrofe feroviare, iar în 1928, spre exemplu, întârzierile, viteza scăzută și deraierile erau la ordinea zilei pentru că războiul afectase liniile de cale ferată, iar și atunci, ca și acum, antreprenorii care construiau liniile, furnizorii mai „ciupeau” din deviz în dauna lucrării publice și spre folosul buzunarului lor și al politicianilor care ofereau contractele. Ceea ce nu se prea vede astăzi este, în opinia mea, efortul extraordinar al acelor oameni care pun trenurile în mișcare și aici mă refer la feroviarul nostru. Despre istoria căilor ferate se pot spune o mulțime de lucruri și bune și rele, însă trebuie să precizăm că, deși România întreagă este conectată cu disperare în proiectul de construire de autostrăzi, viitorul este al căii ferate. Se vorbește în UE despre energii verzi, despre reducerea poluării, iar aici calea ferată are avantajul imens și imbatabil de a oferi un mijloc de transport ecologic. Și dacă tot ați menționat vitezele Japoniei, eu încă mă mir de lipsa de viziune a clasei politice românești, în ansamblu, pentru că nu am auzit pe nimeni care să vină cu un proiect al unor linii de cale ferată de mare viteză. Mă mir că acum, în Planul Național de Redresare și Reziliență, venim tot cu soluții de secol XX, refacerea și reabilitarea unor linii unde să circulăm cu maximum 130 km/h în loc să începem și să ducem la bun sfârșit linii pe care să se poată circula, de exemplu, cu 300km/h!

– ***Am citit, într-o text ce vă poartă semnătura, că Gara Ploiești Sud este gara prin care au trecut toți regii României. Îmi permit să vă rog să detaliați.***

– Ploieștiul a fost multă vreme în „zodia” unui fericit determinism geografic deoarece inițial drumurile și trenurile spre Moldova și Transilvania treceau pe aici, iar ulterior, odată cu ridicarea castelului de la Peleș, orașul nostru a devenit rută obligatorie pentru familia regală ori de câte ori aceasta se ducea la Sinaia. Gara Ploieștiului de la 1872 – azi Gara de Sud- a fost spațiul unor ceremonii de întâmpinare a tuturor regilor României, dar și a altor suverani străini, cum ar fi țarul Rusiei Alexandru al II-lea, împăratul Frank Joseph, prinții moștenitori ai Germaniei și Japoniei etc. Gara Ploieștiului a fost martora unor ceremonii speciale de-a lungul istoriei sale, pentru că venirea la linia 1 a trenului regal era un moment festiv, iar toată suflarea orașului dădea fuga la gară să-i salute pe suveranii săi. Există și o anecdotică a timpului și anume că regele Carol I, exasperat de primiriile zgomotoase ale ploieștenilor, a cerut directorilor CFR să găsească o soluție pentru ca trenul să nu mai întoarcă așa, ca la Ploiești, iar el să fie scutit de acest

ceremonial. Așa ar fi fost construit triajul care permitea ca trenurile spre Sinaia și Ardeal să ocolească orașul.

– Rămânem cumva în aceeași zonă. Dacă bine am reținut dintr-un documentar referitor la aceeași istorie a căilor ferate din țara noastră, Sinaia este unul dintre puținele orașe din Europa care are două gări regale. Ce ne poate spune istoricul pe această temă?

– Sigur că Sinaia este mult mai ancorată în tema regalității române, pentru că aici, așa cum știm, au locuit în diverse perioade toți suveranii țării. Nu aș zice că sunt două gări regale, ci mai degrabă că pe un aliniament au fost ridicate, în diverse etape istorice, corpuri de clădire care au avut destinația de a servi în mod exclusiv și privilegiat regalitatea română. Impresionează al doilea corp de clădire proiectat de către cunoscutul arhitect Duiliu Marcu din ordinul și dorința lui Carol al II-lea, care a vrut aici un ansamblu modern și grandios pe măsura importanței domniei sale. Corpurile gării din Sinaia rezervate regalității au avut și trista destinație de a fi fost punctul de start al ultimului drum al unora dintre suverani – Carol I, Ferdinand și regina Maria spre necropola regală de la Curtea de Argeș

– Ați descoperit în documente alte lucruri interesante despre gările din Prahova, despre liniile ferate care unesc diverse puncte?

– Așa cum am afirmat adeseori, gările sunt un univers în sine. Fiecare gară își are istoriile ei. Gara Ploieștiului se poate lăuda și cu faptul că este și o gară cu valențe culturale pentru că aici îi găsim prezenți pe Caragiale, Gherea, Bacalbașa și pe mulți dintre literații timpului. Influența spațiului feroviar ploieștean în cultura națională este una aparte din această perspectivă. Inclusiv expresiile „a întoarce precum trenul la Ploiești”, „vinovat este acarul Păun” sunt născute aici în Prahova și sunt uzuale încă în limba română.

Sursa: <https://www.ziarelive.ro/stiri/>