

---

---

# BULETINUL SOCIETAȚII POLITECNICE

---

---

## † CONSTANTIN P. OLĂNESCU

---

«Să fie oare adevărată acea inexorabilă lege a echilibrului, care voiește ca orice bucurie, orice fericire, să fie echilibrată de o durere, de o nenorocire, precum și pe toată suprafața pământului, la fiecă minut, o naștere echilibrează o moarte?».

În seara zilei de 12 Mai, *Societatea Politehnică* chema în saloanele sale, feeric iluminată, pe membrii săi împreună cu familiile lor, pentru ca toți să se bucure pentru faptul că s'a realizat un ideal al ei: s'a văzut îndeplinit un vis irealizabil, anume Localul ei propriu. S'a cântat în acea seară, s'a jucat; bucuria a fost mare până după miezul nopții! Nu au trecut însă nici 24 ore dela stingerea acelei serbări, când cel ce scrisese toate cuvintele subliniate de mai sus, — pe patul lui de suferință, — și pe care le-a trimes să fie citite în ziua de 11 Martie la inaugurarea Palatului Societății Politehnice, se stingea din viață, la orele 1 în ziua de 14 Mai, punând Societatea într'un doliu adânc, și îmbrăcându-i palatul într'un zăbranic negru pe toată lungimea lui! *Constantin P. Olănescu*, unul din întemeietorii Societății Politehnice, unul din cei care a muncit și a luptat continuu pentru a-i asigura existența, propășirea și prestigiul, acela care a fost Președinte activ și de 43 de ani Președinte de onoare al ei, acela care a prezidat Comitetul ei pentru construcțiunea localului propriu, a dispărut dintre cei vii, la mai puțin de o zi dela serbarea Societății! Legii echilibrului, enunțată de dânsul și reprodușă în capul acestor rânduri, i-a dat chiar el o demonstrațiune din cele mai dureroase pentru noi!

*Constantin P. Olănescu* a iubit ingineria, a aplicat-o ca inginer de lucrări publice, ca administrator și controlor de Stat, a propovăduit-o ca profesor la Școala veche de Poduri și Șosele; a organizat-o ca Ministru de Lucrări publice; a apărât-o ca om politic; a ajutat-o ca financiar. Dragostea lui pentru inginerii români

era nețărmurită; nu era chestiune mare și grea pentru ingineri, la care dânsul să nu vie în mijlocul lor ca să-i sfătuiască, să-i încurajeze în lupta lor; el a prezentat pe inginerii români, la inaugurarea podului peste Dunăre la Cernavoda, Regelui Carol I, ca «*Meșterii care au îngenuechiat Dunărea*». În «*Istoricul Societății Politecnice*» distribuit cu ocaziunea inaugurării localului, numele lui *C. P. Olănescu* este cel mai des repetat, după al lui *Anghel Saligny*.

*Constantin P. Olănescu* s'a născut la București în August 1844, dintr'o veche familie de boeri români care a dat țării mulți oameni de seamă. Studiile liceale și profesionale de inginer le-a făcut la Paris, luând acolo diploma de bacalaureat și terminând cu succes Școala centrală de Arte și Manufacturi, de unde a luat diploma de inginer în anul 1870. Venind în țară a refuzat să intre în serviciul Statului, preferând să lucreze ingineria de căi ferate la Compania Strussberg, pe linia ferată București-Craiova, unde a câștigat o mare experiență în construcțiuni de linii ferate. La 14 Iunie 1875 intră în serviciul Statului ca șef de circumscripțiune de poduri și șosele la Craiova, unde nu a stat decât scurt timp, de oarece la 4 Septemvrie al aceluiași an este numit șeful Diviziei a doua din Ministerul Agriculturii, Comerțului și al Lucrărilor publice. După o funcțiune de un an și ceva în acest post, este numit Director al aceluși minister pe ziua de 9 Octomvrie 1876, funcțiune analoagă cu Secretariatul general de azi. Din acest post a demisionat la 18 Aprilie 1877, trecând la căile ferate, ca sub-director. Nu a trecut însă nici o lună, și guvernul având nevoie de un om de toată încrederea la acea administrațiune pentru perioada războiului din Balcani al Rușilor cu Turcii, numește pe *Constantin P. Olănescu* Inspector al controlului și Comisar general al căilor ferate în exploatare. Pe aceiași zi a fost înaintat și inginer ordinar clasa I. La prima sa numire la Stat fusese admis ca inginer ordinar clasa III și înaintat în aceiași zi la gradul de inginer ordinar clasa II. La 29 Aprilie 1878 este înaintat inginer șef clasa II. La 30 Aprilie 1880 este numit inspector general la căile ferate, iar la 7 ale luni următoare este înaintat inginer șef cl. I. La 24 Octomvrie 1883 demisionează din serviciile Statului, la care nu a mai revenit, intrând în viața politică. Il găsim numai ca membru în Consiliul de admi-

nistrație al căilor ferate, dela 4 Decembrie 1899 până la 14 Iulie 1900.

Pe când era la căile ferate, a fost însărcinat cu studiul și construcția variantei Șerbești-Hanul Conachi, care se inunda de două ori pe an și producea pagube mari comerțului. Proiectul deplasării acestei linii era făcut încă din 1876. *Olănescu* începe studiile la 5 Iunie 1881 iar după două luni începe executarea lucrărilor pe o lungime de 30 km. La 1 Septembrie anul următor varianta a fost dată în circulațiune. Cu această ocaziune *Olănescu* a introdus unele inovațiuni, dintre care mai însemnate sunt: suprimarea pasagelor de nivel și trecerea drumurilor peste sau sub linia ferată; suprimarea cantoanelor pe linie și facerea de cazărmi în stațiuni; toată linia o pune în umplutură; pune traverse metalice în loc de traverse de lemn; pentru telegraf pune stâlpi metalici pe soclu de zidărie. Lucrările executate de dânsul au fost publicate într'un memoriu litografiat, foarte complet, apărut în 1883 sub titlu: «*Dare de seamă asupra construcțiunei variantei Șerbești-Hanul Conachi*».

În această primă perioadă a vieții sale *C. P. Olănescu* a dat concursul său și învățământului tehnic superior, la noi în țară. În anul 1875 Ministrul *Teodor Rosetti* convoacă consiliul de instrucțiune al Școlii de Poduri și Șosele spre a fixa programele cursurilor pe anul școlar 1875—1876 și numește, printre profesori, și pe *C. Olănescu*, pe care îl găsim apoi în corpul profesoral și în anii 1877, începutul anului 1878, sfârșitul anului 1879 și în anul 1880. El a predat mai multe cursuri ca: mecanica elementară, cinematica, mecanica aplicată, rezistența materialelor, mașini, hidraulică. Școala era atunci în perioada de plămădire și transformări și nu ajunsese la echilibrul, pe care i l-a dat mai târziu *Gheorghe Duca*. Dragostea lui pentru dezvoltarea culturii tehnice naționale și-a arătat-o în mai multe ocaziuni, în special în ședința Camerii de la 18 Martie 1893, când fiind Ministru de Lucrări Publice și cerându-i-se să prevadă în buget sume mai mari pentru burse de studiu inginerii în străinătate, răspunde:

«*D-lor, sunt deja doi ani de când v'am declarat că voi reduce această cifră până la a o desființa complet, și am arătat atunci care sunt motivele care mă împing spre a face aceasta. V'am arătat că atunci*

când Statul român cheltuește 400.000 lei anual ca să-și facă o școală națională de Poduri și Șosele, că atunci când această școală, grație sacrificiilor și bănești ale Statului și intelectuale ale corpului profesoral a ajuns să fie ridicată la rangul celor dintâiu școale din străinătate, cred că trebuie să încetăm de a mai trimite elevi în străinătate. A mai întreține bursieri în străinătate nu ar fi oare în mod indirect să arătăm noi tinerilor care voesc să îmbrățișeze cariera de inginer, că școalele din străinătate sunt superioare școlii noastre? Eu vă declar, D-lor, că de când mă aflu în capul Departamentului Lucrărilor Publice am avut ocaziunea să constat un număr de ingineri eșiți din Școala națională de Poduri și Șosele cu mult superiori acelorora veniți din străinătate.

\* \* \*

Am spus că din anul 1883 înainte C. P. Olănescu a părăsit ocupațiunile de ordin tehnic și că a intrat în viața politică. În această direcțiune a funcționat ca prefect de județ, a făcut parte din mai multe legislaturi în Adunarea Deputaților și la Senat, a fost Ministru de Lucrări Publice și de Interne, și a prezidat în mai multe sesiuni Adunarea Deputaților. Ca om politic a urmat pe marele om de Stat *Lasca*r Catargiu, căruia îi câștigase toată încrederea. Calificarea politică și-a spus-o C. P. Olănescu singur în ședința Camerei dela 19 Noembrie 1891; *Sunt conservator sincer constituțional, iar nu convențional*. În vechiul partid conservator el se bucura de mult prestigiu și era considerat printre oamenii cei mai de frunte ai acelui partid. După moartea lui *G. G. Cantacuzino*, i s'a propus șefia partidului conservator, dar a refuzat-o, recomandând pe *I. Lahovary*, iar în urma morții acestuia i s'a oferit din nou șefia partidului, și a refuzat-o din nou, recomandând pe *N. Filipescu*, căci el ținea să încredințeze conducerea partidului unui om mai tânăr, spre a se evita frământările la care dădeau loc schimbările de conducători ai partidelor. Era un om întreg și integru. El lupta cu adversarii, nu prin elocință, ci prin argumentare strânsă, isvorâtă din cultura lui solidă, din o experiență îndelungată ca inginer și administrator, și din marea lui dorință de a vedea țara propășind cât mai repede pe terenul economic. Pentru dânsul politica era o pârghie cu care să poată ridica viața tehnică

și economică a țării iar nu o scară pe care să-și caute situațiuni și glorii. A dus o viață demnă, nesbuciumată de patimi, și s'a bucurat tot timpul de o mare autoritate morală. Nu este locul aci să dezvoltăm activitatea și opera sa politică; vom arăta numai câteva fapte caracteristice.

La 9 Februarie 1889 Camera votează propunerea de dare în judecată a fostului guvern liberal de sub conducerea marelui *Ion Brătianu*. În Comisiunea de informațiuni a fost ales și *C. P. Olănescu*. După cercetări îndelungate de peste un an, majoritatea Comisiunii conchide la darea în judecată, iar *C. Olănescu* împreună cu *I. Iancovescu* nu se unesc cu această părere, «*Comisiunea neputând lucra judecătorește*». El s'a mărginit a cerceta faptele și a lăsa celor în drept să se pronunțe dacă sunt sau nu probe de culpabilitate.

În 1890 guvernul fiind atacat ca neconstituțional, *C. Olănescu*, împreună cu *L. Catargiu* și alții propune următoarea declarațiune, care se respinge însă:

*«Credincioși instituțiunilor țării, vom discuta cu seninătate și bunăvoință toate proiectele de legi ce ar fi menite a da satisfacere adevăratelor interese ale patriei. Cu adânc regret, însă, Sire, suntem siliți a vă mărturisi că nimic folositor și trainic nu se va face în România cât timp guvernele Majestății Voastre nu vor lucra pe față în numele unui partid cunoscut și după un program uniform, pe deplin împărtășit cetățenilor. Cu fracțiuni deslipite din partidele constituite, fracțiuni cu deosebite tendințe de guvernământ, cu idei sociale și economice diametral opuse, cum este formațiunea actuală a Ministerului Majestății Voastre, nu numai nu se va putea face o bună și înțeleaptă administrațiune, dar pacea și chiar ordinea publică vor fi cu înlesnire compromise».*

La o întrerupere care i s'a făcut în ședința Camerii dela 20 Martie 1892 răspunde:

*«Persoanei care v'a suflat cuvintele «la calendele grece» îi răspund că Ministerul de astăzi nu are obiceiul de a zice și a nu face!—că în alte timpuri se făceau asemenea făgădueli care nu se realizau uneori niciodată; noi când zicem un lucru, îl și facem».* (Aplauze).

În ședința Camerii dela 3 Martie 1892 răspunzând colonelului *Rosnovanu* spune:

«Domnilor, îmi pare rău că aud pe D-l Colonel Rosnovanu, vorbind, aproposito de o chestiune de drum de fer, de țara de dincolo și de dincoace de Milcov; noi nu facem nici o deosebire între dincolo și dincoace de Milcov; avem o singură rețea de drum de fer în țara românească și o exploatăm pentru interesul tuturor».

Ori de câte ori se aducea în Parlament acuzațiuni nedrepte funcționarilor, el le lua apărarea cu toată energia. La o cuvântare a deputatului Popovici răspunde:

«...când vorbiți în contra funcționarilor și le atribuiți reaua credință, fără a aduce cea mai mică probă, sunt dator să protestez și să vă spun că aveți toată libertatea să mă atacați pe mine, ca ministru, care singur sunt răspunzător înaintea d-voastră de conducerea acestui Minister».

Iar la 15 Decembrie 1892 spunea la Cameră:

«Direcțiunea căilor ferate nu are alte atribuțiuni decât acelea ce i le deleagă Ministrul, și nu se poate mișca decât cu învoirea și sub controlul Ministrului. Prin urmare eu singur sunt răspunzător pentru toate faptele sale și primesc să fiu tras la răspundere de oricare dintre D-voastră»... «Voiu dovedi că cu toate silințele ce și-au dat guvernele, și cele liberale și cele conservatoare, căci aci D-lor nu fac politică, pentru a îmbunătăți, a perfecționa, înzestra acest instrument de transport, este încă mult de făcut.

Pe nedrept se acuză aci funcționarii căilor ferate, căci numai activității și devotamentului lor datorim, că în starea în care ne găsim, să nu se dea loc la nemulțumiri și mai serioase și grație numai inteligenței lor putem, cu un instrument atât de mizerabil, produce rezultatele ce am dobândit în exploatarea căilor ferate.

Veți vedea, D-lor deputați, că personalul căilor ferate are dreptul la mulțumirile d-voastră și ale tuturor și că nu merită a fi atacați întru nimic în modul în care i-a atacat D-l Popovici.

D-lor deputați, toată lumea cunoaște că încă până la 1880 liniile construite de către concesionari erau rău construite, erau neterminate. Comisiile de control arătau că terasamentele erau incomplete, că podurile erau fără fundații și neapărate în contra apelor mari,

*calea era rău așezată, balastată, neapărată contra inundațiilor, că gările erau insuficiente. Nici un guvern însă nu a putut obține dela acționari a completa rețeaua concedată lor. In fiecare an comerțul era jignit prin întreruperea liniilor la Preval, la Hanul Conachi, la Brateș, la balta Brăilei etc. Toate acestea se traduceau prin pierderi însemnate, prin cheltueli de sutimi de mii lei pentru restabilirea comunicațiilor, dar nici o îmbunătățire nu era posibilă a se obține dela acționari. In această stare s'a făcut răscumpărarea căilor ferate la 1880. Materialul mișcător lipsea deasemenea; nimeni dintre d-voastră nu a uitat desigur numeroasele reclamațiuni ce răsunau atunci în întreaga țară din acest fapt și răul nu se putea îndrepta, căci acționarii aveau numărul de mașini și de vagoane pe care, după actul de concesiune, erau obligați să le aibă».*

Cu altă ocaziune a spus următoarele, în această chestiune:

*«Cât pentru modul cum căile ferate sunt exploatare și administrate, recunoașteți pentru fala țării cel puțin, ceea ce străinii ne recunosc. In Congresul internațional al drumurilor de fer, ținut anul acesta la St. Petersburg, mai multe dispozițiuni aplicare de noi în administrațiunea căilor ferate și mai cu seamă în întocmirea tarifelor noastre au fost recunoscute ca cele mai nemerite și adoptate de Congres, Congresul recunoscând că drumurile noastre de fer nu sunt întru nimic inferioare celor mai bine administrate din străinătate, pentru prima dată în anul acesta a făcut un loc de onoare în Consiliul de administrare al Congresului, reprezentantului nostru. (Aplauze).*

Câte învățăminte frumoase nu se găsesc în aceste cuvântări patriotice! Ce tablou admirabil nu pot vedea aci aceia cari, și azi, sunt plini de dorul de a se da din nou linii în concesiune, pentru că țara este în jenă financiară! Ce exemplu de sinceritate pot lua de aci politicianii, care fug de răspundere aruncând-o pe cei nevinovați! Ce dovadă palpabilă se dă de necesitatea cunoașterii în fond a chestiunilor în conducerea treburilor publice! Când erau în joc interesele mari ale țării, Olănescu spunea cu toată franchețea că nu face politică, și nu se temea de a lăuda pe adversari. Când era cazul, nu se sfia de a acuza pe co-

religionarii lui politici, cărora nu se temea să le facă imputări de necorectitudine. Astfel Olănescu era scandalizat de specula ce se făcea cu expropriierile pentru lucrările de utilitate publică. La 16 Decembrie 1893 a spus în Cameră următoarele :

*«Pe linia Pitești-Curtea de Argeș am întâmpinat și alte dificultăți, și spun acest lucru fiindcă este singura localitate din țară unde s'a căutat să se speculeze Statul cu nerușinare. Am făcut exproprieri în Dobrogea, în Dâmbovița, în Bacău, în toate județele și nicăieri nu am plătit mai mult de 300 până la 500 de lei de pogon. În Argeș însă, s'au unit, nu numai prietenii, dar și prietenii și adversarii, atât dintr'un câmp cât și din celălalt și cu toții s'au chibzuit să formeze un fel de sindicat de speculațiune... Vedeți că eu vă spun lucrurile franc. S'au făcut aceste sindicate ca să exploateze Statul, fără să bage de seamă că se exploatau pe dânșii, căci după lege expropriierile privesc pe județ, și contribuabilii de acolo aveau să plătească; astfel că au ajuns, D-lor, să ceară 3500 de lei pogonul și au fost jurați cari au acordat acest preț, așa că pentru 8 pogoane s'au dat 26000 sau 28000 lei. Toate sumele care s'au dat, s'au dat prin jurați... Nu am plătit nici o sumă decât trecând prin toate formele prescrise de lege. Am consultat Consiliul de avocați, și ori de câte ori mi s'a spus că este motiv de casare, am făcut recurs, și am avut norocul că s'a admis recursul și s'a trimis chestiunea la alt județ, unde cei din Argeș au avut decepțiuni. Onoare pentru acei jurați! Jurații din Argeș erau o adevărată Societate Gavaud, Minard & C-nie. Atunci mi-am zis a nu împinge lucrările chiar dacă ar trebui să întâmpin un blam în Corpurile legiuitoare. În fața unei demoralizări publice de felul acesta, nu mai împing lucrările decât atunci când voi putea ajunge să le efectuez cu prețuri convenabile sau să schimb legea de expropriere. Sunt fericit că D-voastră ați fost indignați de cele petrecute la Argeș și mă măgulesc cu speranța că atunci când vom veri în curând cu modificarea legii de expropriere, o veți vota alături cu noi pentru ca să punem capăt unui asemenea scandal».*

Câți oameni politici, câți Miniștri ar putea să țină un asemenea limbajiu pentru apărarea intereselor



Statului contra propriilor lor partizani! Asupra acestei chestiuni a mai revenit la Senat în Aprilie 1895, când i se cerea să facă linia Buzău-Pătârlagele și când a spus următoarele:

*«Înainte de a începe studiile care sunt hotărât să le fac, și trebuia să le încep în primăvara anului acesta, am crezut, pentru ca Statul să nu mai fie expus la surprinderile extraordinare la care a fost expus ou expropriările ce au avut loc în unele județe, la o expoliațiune rușinoasă, am crezut, zic, că este bine, ca înainte de a începe orice linie din nou, mai cu seamă linii de acelea a căror menire este să facă serviciul local, care servesc, mai înainte de toate, interesele locale, este drept ca și localnicii să facă un sacrificiu, și atunci am zis: trebuie ca proprietarii, cel puțin din proprietarii cei mari, care cei dintâiu profită de această linie, să dea terenurile gratis. Am oprit dar studiile până voiu primi răspuns pozitiv dela toți proprietarii, ca să știu pe unde am să îndrept studiile imediat. Am și personal disponibil, am și creditul necesar, însă eu cred că am făcut bine de a întreba mai întâiu pe proprietari, pentrucă a fost o rușine până azi pentru țară cele ce s'au petrecut cu expropriările din mai multe județe».*

La o interpelare a lui Sefendache privitoare la navigațiunea pe Dunăre, Olănescu spune între altele:

*«Mi-aduc aminte, Domnilor, că atunci când guvernul conservator dela 1890 a adus înaintea Senatului proiectul de lege prin care cerea creditul de 1 milion pentru înființarea transporturilor de sare pe Dunăre și care în realitate trebuia să fie începutul flotilei noastre de comerț, s'a petrecut un fapt care am dori să-l vedem repetându-se ori de câteori o chestiune importantă pentru țară este în discuțiune. Il voiu cita și sper că D-l Sefendache nu va mai persista în convingerea sa că guvernul conservator a procedat rău. In zina când trebuia să se discute acest proiect aci în Senat, D-l Ion Brătianu, care era bolnav, s'a sculat să vină și să voteze acel proiect, și întâlnind în camera de alături cu incinta, pe Directorul Regii Mo-*

nopolurilor i-a zis: «m'am sculat într'adins ca să vin a vota acest proiect de lege și-mi pare bine că te văd ca să te feliciti, pentrucă ceiace noi bătrânii nu am putut face, voi tinerii a-ți găsit adevărata cale și a-ți isbutit să faceți, și D-l Brătianu a votat împreună cu majoritatea de atunci această lege. Mi-aduc aminte că chiar D-l Aurelian, cu ocazia desbaterii generale a acestui proiect a luat cuvântul și a zis că votează, pentrucă speră că aceste prime vase care se înființează vor servi de temelie pentru înființarea serviciului fluvial și maritim al comerciului român. Prin urmare a fost deja atunci o părere unanimă, și din partea majorității, ca și din partea minorității, că modul adoptat de guvern pentru a se aplica legea din 1887 era cel mai rațional, mai prudent, mai în echilibru și mai corespunzător cu mijloacele financiare ale țării. Atunci s'a votat 1 milion cu care s'a cumpărat un remorcher și 8 șlepuri..... La 1891 guvernul a cerut alte 2 milioane cu care s'a cumpărat un remorcher și 20 șlepuri. La 1892, cel mult acum peste 10 zile vom veni să cerem alt credit de 3 milioane pentru ca să cumpărăm 2 vapoare pentru serviciul de voiajori între Galați și Severin și vice-versa și un vapor pentru serviciul de voiajori între Galați și Brăila, care trebuie să meargă cu 15 km pe oră și un remorcher mic pentru trecerea Gherdapurilor și 19 șlepuri. Programul nostru merge mai departe; avem de gând că la 1895, când Podul peste Dunăre va fi terminat și când relațiunile noastre internaționale pe Mare vor fi constituite, grație liniei București-Fetești-Cernavoda-Constanța, să venim cu un nou credit înaintea D-voastră pentru a se înființa atunci din nou serviciul maritim care va lucra concurentemente cu liniile ferate. Atunci, Domnilor, lipsa de care vă vorbiam la început că există în rețeaua noastră de comunicațiuni va dispărea și serviciul de Navigațiune pe Mare și pe Dunăre, complectând căile noastre ferate, va trece la Ministerul Lucrărilor

*Publice și administrația sa se va organiza astfel cum este prevăzut în legea dela 1887. Și terminând, Domnilor, declar D-lui Sefendache, că Ministerul conservator nu va permite niciodată și nimănui ca Suveranitatea țării noastre să fie știrbită în ceva; pentru aceasta D-sa poate să fie foarte liniștit».*

Se știe că Navigațiunea națională s'a dezvoltat în urmă în conformitate cu acest program schițat de *Constantin Olănescu*, serviciile de navigațiune fluvială și maritimă fiind trecute mai târziu la Ministerul Lucrărilor Publice sub Direcțiunea generală a lui *Anghel Saligny*, unde au rămas până la înființarea Ministerului de Comunicații.

\* \* \*

O activitate frumoasă și rodnică a avut-o *Constantin Olănescu* ca Ministru de Lucrări Publice. Dela 1867, de când fusese ministru *Panait Donici*, acest departament nu a mai avut în fruntea lui un specialist, un inginer, deși acest minister se separase de al Agriculturii și Comerțului, în urma marei dezvoltări a lucrărilor publice și a luării de către Stat în exploatare a căilor ferate. Ministerul de Lucrări Publice era considerat ca un loc de stagiu pentru noii miniștri, înainte de a li se încredința alte ministere cu mai multă vază în viața politică a țării. Din această cauză titularii acestui minister nu stăteau decât puțin timp la acest departament. Iată ce spunea *I. Lupulescu* în ședința Camerii dela 14 Martie 1895:

*«...Știți că de aproape 25 ani în capul acestui minister am avut numai persoane profane, ca să zic așa de specialitatea noastră, adică doctori în medicină, profesori de agricultură, militari, avocați, rentieri și alții cărora nu le putem cere așa ceva, adică organizarea Ministerului Lucrărilor Publice, astfel cum el trebuie organizat, pentru a răspunde înaltei și frumoasei sale meniri, astfel cum el trebuie pus în poziție de a îmbrățișa toate chestiunile cari cad în atribuțiunile sale».*

Nevoia de organizare a serviciilor tehnice publice a făcut pe *Lascar Catargiu* ca, în Ministerul de sub

președinția Generalului *Florescu*, venit la 21 Fevruarie, 1891, să recomande la Departamentul Lucrărilor Publice pe *Constantin Olănescu*, care era foarte pregătit pentru o asemenea demnitate. El era inginer, lucrase inginerie în țară cu concesionarii și cu inginerii români, cunoștea lipsurile personalului, cunoștea mizeriile pe care le-a îndurat țara de pe urma concesionărilor de căi ferate, de pe când era la controlul lor. El cunoștea influența nefastă a amestecului politicei în viața tehnică și economică a țării, cunoștea marile inconveniente pe care le avea instabilitatea inginerilor în funcțiunile publice dela Stat, județe și comune; el cunoștea marile nevoi ale țării pentru dezvoltarea comunicațiilor pe șosele, căi ferate principale și secundare, căi de navigațiune, etc. În fine el cunoștea Ministerul de Lucrări publice, deoarece fusese șef de divizie și Secretar general al Ministerului. Iată de altfel ce spunea *I. Lupulescu*, raportorul bugetului Ministerului Lucrărilor Publice, pe exercițiul 1895, care cerea Ministrului să vină cât mai repede cu o lege de organizare a ministerului :

*«Toți cunoașteți pe D-l Olănescu, care pe lângă studiile frumoase pe care și le-a făcut la Paris cu multă distincțiune, apoi întorcându-se în țară a ocupat rând pe rând, pozițiunile următoare: Inginer șef la județ, inginer șef în Corpul tehnic, ocupându-se continuu cu lucrări de specialitatea D-sale, inspector la căile ferate, secretar general mai mult timp la Ministerul Lucrărilor Publice și chiar prefect de județ.*

*Cum vedeți dar, nu numai că D-sa era inginer, care cunoștea șantierul lucrărilor și era familiar cu acele lucrări, dar chiar avea multe cunoștințe de administrațiune în ramura sa, și mai cu seamă în acelea ale Ministerului Lucrărilor Publice; prin urmare întrunește toate condițiunile pentru a fi un bun Ministru de Lucrări Publice și pus astfel în poziție, mai mult ca oricare alt inginer, ce cunoaște cum trebuie organizat Ministerul său, și la câte nevoi are să răspundă într'un mod complet și satis făcător intereselor țării».*

Aceste speranțe nu au fost înșelate. *Constantin Olănescu* a fost cel mai bun Ministru de Lucrări Publice. El a stat în fruntea acestui Departament mai mult de patru ani, până la 4 Octomvrie 1895. Opera lui, ajutată de vremuri bune și liniștite a fost cea mai fecundă la acel Minister, la care a stat mai mult decât oricare alt Ministru de până azi. Sub el s'a lucrat la șoselele importante București-Alexandria, Tecuci-Bârlad, Târgul-Jiu-Frontieră, Lotru-Câineni, Zimna-Prunișor, Craiova-Bechet, Pietroșița-Isvor, Rucăr-Frontieră, Buzău-Pătărlagele, Galați-Bârlad, București-Ileana-Viziru, Tulcea-Constanța, Tulcea-Isaccea-Ghecet, Fălciu-Huși-Drânceni, Dorna-Broșteni și altele de mai mică importanță. El a pus principiul ca pe șoselele noi să se facă poduri definitive de piatră sau de metal, ca și pe cele vechi pe măsură ce podurile de lemn deveneau impracticabile. Astfel s'au făcut podurile mari peste Argeș la Copăceni, Mihăilești și Crovu, peste Ialomița la Pucioasa, peste Jiu la Craiova, peste Olteț la Balș și la Vlădueni, peste Prahova la Dărmănești, peste Dâmbovița la Rucăr, peste Pesceana la Drăgășani, Peste Taslău și Bărbat în județul Bacău, peste Siret la Bacău, peste Teleajen la Hanul Roșu, etc. Construcțiunea căilor ferate s'a urmat cu activitate și s'au declarat de utilitate publică alte linii noi. Ca lucrări hidraulice menționăm canalizarea Borcei până la Călărași, studii pe Siret și Olt în vederea navigațiunii, kilometrajul Dunării, lucrări noi în Porturi, etc.

În privința exploatării căilor ferate s'au luat o mulțime de măsuri de îmbunătățiri, precum consolidarea liniilor slabe, inundabile sau pe terenuri mișcătoare, consolidarea podurilor metalice, centralizarea stațiilor, sporirea materialului rulant și atelierelor, construirea unei gări centrale în București, întrebuintarea țițeiului ca combustibil la locomotive. În această privință a avut nemulțumiri, deoarece petroliștii, neținându-și angajamentele de a furniza țițeiul necesar locomotivelor transformate, a trebuit ca aceste locomotive să fie din nou aranjate pentru arderea cărbunilor. Interpelat în Cameră de *Delavrancea* că înlocuește combustibilul național cu cărbuni străini dela Cardiff, *Olănescu* răspunde:

*«Exploatații de petrol găsind interesele lor aiurea, încetară curând de a mai face față angajamentelor*

lor luate prin contracte în toată regula. Ce trebuia dar să facem în fața acestui refuz? Să stăm cu brațele încrucișate, să admirăm noile focare, și să nu mai exploatăm căile ferate? Pentru că acești domni, industriași cum îi numiți, ne refuzau combustibilul național?... Puteam noi lăsa interesele mai mari ale țării întregi, ale întregului comerț în suferință, sau trebuia oare să ne lăsăm la capriciul a 10, 20, 100 chiar de indivizi, cari se zic mari industriași și cari nu știu că în industrie cel dintâiu lucru este să știi să-ți respecti angajamentele luate?».

Cu ocaziunea discuțiunii bugetelor Căilor ferate, această administrațiune era neconținut atacată de deputați; deasemenea la interpelările făcute în privința acestei administrațiuni, Olănescu lua totdeauna apărarea funcționarilor cu toată căldura. Astfel la o interpelare făcută la 27 Mai 1891 în Senat, la care între alte acuzațiuni aduse era și aceia că un vagon cu un Ministru fusese oprit într'o stațiune, Olănescu răspunde:

«Afirm că nicăeri nu sunt mai puține accidente de cale ferată, decât la noi și că nicăeri pagubele ocazionate n'au fost mai neînsemnate decât la noi... In anul trecut nu am avut, în tot cursul său, decât un singur caz de asemenea natură, decât moartea unui singur impiegat... Conducătorul singur a fost culpabil, căci adormise fără să transmită ordinile ce primise. Din acest fapt se face o crimă Direcțiunii generale a căilor ferate, se declară că administrația este rea, că funcționarii sunt răi. Pentru Dumnezeu, nu așa veți încuraja vreodată pe acești funcționari, cari pentru niște mizerabile salarii sacrifică tot: timp, zel, activitate, inteligență, lucrului public ce le este încredințat. Și d-voastră Domnule Șendrea care sunteți unul din membrii însemnați ai acelui partid, ar trebui să ridicați glasul pentru a-i încuraja și susține în ingrata lor sarcină de funcționari. Șeful partidului d-voastră a fost acela care cel dintâiu a voit să rupă cu acea tradiție din trecut, care admitea că

noi românii suntem incapabili de a ne administra singuri și că trebuie totdeauna și pentru tot, să facem apel la străini. El a voit ca fără să aibă încredere în inginerii săi și le-a încredințat administrația drumurilor de fer și executarea însemnatelor lucrări de artă ce de câțiva ani se înalță pe suprafața țării noastre. Inginerii români au intrat atunci cu toată inima și cu toată inteligența în această eră nouă ce li se deschidea și lucrările lor dovedesc azi, pentru oricine voiește a-i judeca fără părtinire, că ei au fost demni de încrederea țării, că cel ce a provocat această mișcare nu s'a înșelat în așteptările sale, iar străinii se descoperă azi înaintea acestor lucrări, salutând în ele inteligența și capacitatea inginerilor români»...

«Trebuie să fac o solemnă declarație aici, că dacă noi românii suntem dispuși grație caracterului nostru impresionabil, să aruncăm imediat asupra autorităților defectele care se găsesc la orice administrație de o mai mare însemnătate, cel puțin străinii ne dau dreptate, căci sunt unanimi să recunoască că administrația căilor ferate române este una din cele mai bune administrațiuni din Europa».

Printre alte măsuri luate de Olănescu ca Ministru de Lucrări Publice, mai menționăm introducerea unui arhitect în Consiliul tehnic superior, darea de pietriș din partea Statului șoselelor județene, dacă prefecturile făceau șosele noi cu terasamentele complete; publicarea Analelor Ministerului Lucrărilor Publice, etc.

În afară de opera administrativă, *Constantin Olănescu* s'a distins ca Ministru și în opera legislativă, și este păcat că timpul nu i-a permis să-și desăvârșească această operă. Legea cea mai importantă pregătită de dânsul, prezentată Parlamentului și înfăptuită, este *Legea Corpului tehnic*. Urmând a spune ceva mai mult despre această lege, am găsit mai merit a o trata într'un articol special din acest Buletin.

O altă lege, de mare însemnătate pentru economia generală a țării, este *Legea Căilor ferate de interes local*, al cărui titlu primitiv din proiectul de lege era :

*Legea pentru construcția și exploatarea liniilor ferate prin inițiativa particulară.* Acest titlu a fost modificat în urma temerilor exprimate în Cameră că legea, dând mari avantagii concesionarilor, căile noastre ferate vor intra în mâinile străinilor. Reproducem mai departe expunerea de motive făcută de *Olănescu* la această lege. Ea s'a votat de Cameră la 10 Februarie 1895 cu 71 voturi contra 24 și de Senat la 1 Martie 1895 cu 45 voturi contra 10. Legea s'a promulgat cu Inaltul Decret Regal No. 1771 din 10 Aprilie 1895. Ea a avut de efect construirea de numeroase linii forestiere și industriale și liniile secundare Buzău-Nehoiși, Mărășești-Panciu și Ploești-Vălenii de Munte, în afară de altele începute de județe și continuate și terminate de Stat.

Legi de mai mică importanță făcute de *Olănescu*, sunt relative la suprimarea taxelor de trecere pe poduri (brudinelor) la șoselele naționale, o lege de expropriere a terenurilor inalienabile ale țăranilor, introducerea în legea pensiilor a inginerilor dela serviciile de construcțiune, plătiți din credite extraordinare, etc. *C. Olănescu* mai elaborase un proiect de lege a drumurilor, un proiect asupra regimului apelor, și un proiect de reorganizare a Ministerului de Lucrări Publice. Acest proiect de lege era depus la Senat, dar nu a stărunit să fie votat din cauză că aplicarea lui cerea o sporire a Bugetului Ministerului Lucrărilor Publice, care nu se putea obține în starea în care se găseau finanțele Statului. În această privință iată ce a spus la 15 Martie 1895 la Cameră, cu ocaziunea discuțiunii Bugetului Ministerului:

*«Ministerul de Lucrări Publice este format astăzi de pièces et de morceaux, cum se zice, din care cauză nevoia unei legi de organizare, merită a pune coeziune între aceste servicii și a le da o unitate de vederi, este foarte simțită. Eu însumi, chiar dela venirea mea în capul acestui departament am văzut cât de indispensabilă este o asemenea lege și după ce am studiat și am cunoscut bine toate serviciile, am și depus la Senat un proiect de lege merit a umple acest gol. Raportul asupra legii este depus și dânsul la ordinea zilei la Senat, încă dela finele sesiunii anului trecut.*



*Legea de organizare este în strânsă legătură cu legea drumurilor, care și dânsa se află pe biuroul acestei onorate Adunări. Și cea dintâiu nu poate fi votată până ce a doua nu va lua ființă de lege, căci după cum aceasta va fi modificată, serviciul de poduri și șosele va trebui să fie regulat și prin urmare și legea de reorganizare modificată, căci dânsa prevede organizarea Serviciului de poduri și șosele după dispozițiunile legii drumurilor.*

*Dar, Domnilor, și una și alta din aceste legi atrag după dânsese cheltueli însemnate, fie cu organizarea de servicii, fie cu înființarea de personal; legea drumurilor astfel cum este propusă atrage chiar un sacrificiu mai mare pentru contribuabili, decât cel pe care îl fac astăzi. Față cu criza care a bântuit țara în anul acesta, am crezut că nu este bine a stăruii ca Corpurile Legiuitoare să voteze chiar în anul acesta, aceste legi; le-am amânat pentru anul viitor, când sperăm că ne vom găsi în condițiuni economice și financiare mai favorabile, căci, Domnilor lipsa acestei legi de reorganizare poate da loc la unele neînțelegeri între diferitele servicii, și din cauza unei lipse de unități de vedere, șeful Departamentului să fie silit a interveni mai des între dânsese prin deciziuni speciale sau în mod mai direct; nu poate însă în nimic paraliza lucrările, nici a le lovi de inactivitate. Nervul lucrărilor publice este banul: el singur poate aduce activitatea în lucrările publice, sau a le paraliza complet dacă dânsul lipsește».*

\* \* \*

*C. Olănescu a stat la Ministerul Lucrărilor Publice până la 4 Octombrie 1895, în guvernele prezidate de Generalul I. Florescu și L. Catargiu, până la venirea guvernului liberal de sub președinția lui D. Sturdza.*

*La venirea guvernului conservator în 1899, în sesiunea extraordinară din Iunie al aceluși an, Constantin Olănescu a fost ales Președinte al Camerii. Aceiași distincțiune i s'a acordat de partidul conservator și*

la începerea sesiunii ordinare dela 15 Noembrie 1899, când a pronunțat un discurs pe care îl reproducem mai departe spre a se vedea ideile de care era animat ca Președinte al Adunării Deputaților. Această demnitate a ocupat-o până în 14 Iulie 1900 când a fost numit Ministru de Interne, unde a stat până la schimbarea guvernului conservator în 14 Februarie 1901. În acest timp a fost și Ministru adinterim la Lucrări publice în lipsa titularului. În 1911 *Petre Carp* fiind însărcinat cu formarea Ministerului, stăruie de C. Olănescu ca să primească Ministerul de interne, dar acesta refuză. Camera îl alege Președinte la 8 Martie al aceluși an, demnitate pe care a ocupat-o până la deschiderea sesiunii ordinare din 1912.

După războiu, partidul conservator desmembrându-se, Olănescu care nu era omul transacțiilor, s'a retras din viața politică, și a dat concursul său la înființarea și conducerea de instituțiuni economice și financiare în sfera cărora era foarte căutat și foarte apreciat. Astfel a fost membru, vicepreședinte, președinte și administrator delegat în o mulțime de societăți, printre care enumărăm Banca de Scont, Banca Marmorosch, Blank & C-nie, Societatea «Drajna», Societatea «Petroșani», Societatea petroliferă «Aquila Franco-Română», Prima societate de navigațiune maritimă «România», Societatea «Generala» de asigurări, Prima fabrică de vagoane și motoare «Astra», etc.

Pentru serviciile mari aduse țării, *C. Olănescu* a fost decorat cu cele mai înalte Ordine naționale și anume:

*Marea Cruce a Coroanei României.*

*Marea Cruce a Stelei României.*

*Mare Ofițer al ordinului Carol I.*

\* \* \*

Pentru Societatea Politehnică, *Constantin Olănescu* va rămâne pentru totdeauna unul din elementele ei constructive și susținătoare din cele mai de seamă. Pe dânsul îl găsim ca membru fondator și membru în primul Comitet al Societății de Ingineri și Arhitecți înființată în anul 1876, în care a stat până la înființarea Societății Politehnice. Luând parte la inaugurarea liniei ferate Buzău-Mărășești la 18/30 Octomvrie 1881, *Constantin Olănescu*, semnează procesul-verbal de constituire a unei noi Societăți de ingineri și arhitecți, și este ales membru în Comitetul provizoriu.

Societatea s'a constituit după Adunarea generală din 6 și 7 Decembrie 1881 la București, sub denumirea de Societatea Politecnică, iar *Constantin Olănescu* a fost ales Vice-Președinte. El a făcut parte din Comisiunea pentru elaborarea Statutelor și Regulamentului Societății, fiind raportorul Comisiunii. Primul mobilier al Societății a fost oferit de dânsul.

Societatea a mers foarte greu în primii săi ani; *Constantin Olănescu* a fost însă unul dintre cei mai aprigi susținători ai ei. În anul 1895 i se încredințează Președinția Societății, când mută Societatea într'un local mai central; începe publicarea *Buletinului Societății Politecnice*; sub președinția lui s'au ținut conferințe, s'au făcut întruniri săptămânale. El a scris mai multe articole și note în Buletin și a îndemnat cu toată stăruința și pe alții să facă conferințe și să scrie. Ca Ministru de Lucrări Publice a stăruit de s'a votat legea prin care Societatea Politecnică a fost recunoscută ca persoană morală și juridică, a prezidat banchetul Societății din 1893, a trimis Societății proiectul său de lege pentru reorganizarea Corpului tehnic pentru ca Inginerii să-și exprime dezideratele lor, și a făcut legea de pensii pentru inginerii din serviciile de construcții. Pe când era Ministru de Interne, după cererea Societății a dat ordine Comunelor să nu mai angajeze ingineri străini pentru lucrările lor, cât timp se găsesc ingineri de specialitate Români. La moartea fratelui său *Gr. Olănescu*, a dăruit Societății Politecnice din biblioteca acestuia 1496 volume legate și 900 broșuri.

La Serbarea jubileului de 25 ani a Societății a trimis o scrisoare entusiastă pe care o reproducem în acest număr al Buletinului.

Ultimul serviciu mare pe care l'a adus Societății a fost în calitatea sa de Președinte al Comitetului special pentru construcțiunea localului Societății, unde a funcționat neîntrerupt până la moartea sa, cu începere din 1914. Prin tactul său, prin marea autoritate de care se bucura printre membrii Societății, și prin dorința vie de a trăi să vadă terminat Palatul Societății, *Constantin Olănescu* a reușit să împace diferitele tendințe, să înlăture unele păreri, să stingă unele nemulțumiri, și să se poată ajunge astfel mai repede la realizarea vechiului ideal al Societății Politecnice: *Casa sa proprie*. La inaugurarea Localului, la 11 Martie anul acesta, boala nu i-a permis să vină să țină cu-

vântarea sa ca președinte al Comitetului de construcție; a trimis însă d-lui *N. Zanne* discursul său, care a fost citit cu acea ocaziune, și pe care îl reproducem mai în urmă.

După cum se vede, *Constantin Olănescu* a servit Societatea Politehnică de la înființarea ei până la moartea lui, Comitetul localului nefiind încă desființat. Se afirmă că nici în testamentul său Societatea Politehnică nu este uitată. Societatea recunoscătoare pentru aceste servicii i-a așezat Medalionul său în sala de studii a Societății și a decis, prin Comitetul său, ca opera lui *Constantin Olănescu* să fie arătată în acest Buletin, care urmează morții lui; iar Comitetul de redacție al acestei reviste, având în vedere că *Olănescu* este întemeietorul Buletinului, a decis ca întregul număr să fie închinat memoriei lui.

\* \* \*

După cum am arătat încă dela început, *Constantin Olănescu* a închis ochii pentru vecie, în noaptea de 14 Mai la ora 1, după o suferință de mai multe luni. Inmormântarea rămășițelor lui pământești s'a făcut în ziua de 16 Mai, după un serviciu religios la locuința lui din Bulevardul Dacia, în București. Erau prezenți la acest serviciu D-l *Vintilă Brătianu*, Prim Ministru, D-nii Miniștrii *I. G. Duca*, *C. Dimitriu*, *I. Nistor*, *St. Popescu*, *C. Argetoianu*, Președintele Camerii, Președintele Senatului, mai mulți foști miniștri, generali, un grup de ofițeri dela Aero-Clubul român și un mare număr de ingineri care au urmat carul mortuar până la Cimitirul Belu. Printre aceștia menționăm pe D-nii *N. P. Ștefănescu*, Președintele Societății Politehnice, *E. Miculescu*, *Al. Cottescu*, *E. Radu*, *Pandele Iliescu*, *St. Antoniu*, *C. Bălțeanu*, *Z. Cristodorescu*, *N. V. Teodorescu*, *C. Mereuță*, *St. Pretorian*, *C. Bușilă*, *I. Bușilă*, *V. Bruckner*, *A. Chiricuță*, *V. Roșu*, *M. Saligny*, *T. Atanasescu*, *S. Ghica*, *M. Cioc*, *I. Dumitrescu*, *C. Răileanu*, *Poeraru Iatan*, *I. Beleş*.

După dorința expresă a defunctului, nu s'a primit de familie nici o coroană, afară de a Majestății Sale *Regina Maria* și un buchet din partea iubitei sale soții, simbolizindu-se astfel, și pe traiectul la locașul de veci, ca și pe calea vieții, dragostea lui pentru Patrie și pentru familie. Tot după dorința exprimată

de defunct în viață, nu s'a ținut nici o cuvântare cu ocaziunea înmormântării lui.

Modestă și plină de fapte frumoase i-a fost viața; liniștită și impunătoare i-a fost înmormântarea, veșnică îi va fi memoria în lumea tehnică română!

I. IONESCU

## Legea Corpului tehnic

Opera de căpetenie a lui *C. P. Olănescu* a fost *Legea Corpului tehnic*. Corpul tehnic al Statului era organizat pe baza unui Regulament din 1862, care nu mai corespundea nevoilor tehnice ale țării, căci de unde pe atunci, acel Corp se ocupa de construcția și întreținerea câtorva șosele și poduri, el luase în conducerea sa construcțiunea și exploatarea căilor ferate, construcțiuni de porturi pe Dunăre și la Marea Neagră, exploatarea de mine și industrii ale Statului, lucrările tehnice ale județelor, lucrările edilitare ale comunelor, etc. Pe de altă parte, sistemul ce se practica pe atunci de a se lăsa soarta inginerilor la discreția Miniștrilor, Prefecților și Primarilor, de a-i numi, muta și revoca după voie, și după necesități de ordin politic, nu mai putea dăinui, pentru că nu se mai putea recruta și menține în cadre personal capabil și devotat, serviciului. Prin serviciile pe care le-a îndeplinit la Stat, *C. P. Olănescu* cunoștea toate neajunsurile de care suferea Corpul tehnic și și-a propus ca prin o lege să se organizeze acel corp, să se dea stabilitate inginerilor în funcțiunile publice, și să li se amelioreze starea materială, prin salarii mai potrivite timpului lor pierdut cu studiile și muncii depuse pentru a-și putea dobândi cunoștințe tehnice solide. Predecesorii săi au încercat să organizeze Serviciile tehnice ale Statului însă nu au putut reuși în scurtul timp în care au trecut pela Ministerul Lucrărilor Publice.

Legea Corpului tehnic a fost anunțată astfel prin Mesagiul Regal, citit de *Regele Carol I* la deschiderea Corpurilor Legiuitoare din 15 Noemvrie 1891:

„*Desvoltarea ce lucrările publice au luat în timpii din urmă cere o nouă organizare a Ministerului Lucrărilor Publice și a Corpului tehnic pe baze mai largi*“.

Legea a cărei expunere de motive o reproducem în întregime mai la urmă, a fost adusă în dezbaterile Camerii