

AMINTIRILE UNUI LICEAN

de THEODOR BALȘ

Inginer Inspector General în retragere

În vara anului 1895 fusesem la mare, la Constanța, și văzusem mărețul pod dela Cernavoda aproape terminat. Impresia ce făcuse asupra mea gigantică și în același timp eleganta și svelta lucrare de artă privită de pe Dunăre fusese deosebit de puternică.

Aveam pe atunci 15 ani și intram în clasa 5-a a liceului Sf. Sava. De mai mulți ani deja, tot ce privea căile ferate, locomotivele în deosebi, exercitau asupra mea o atracție deosebită și mulți mecanici din București mă cunoșteau, căci după terminarea orelor de curs plăcerea mea cea mai mare era a merge la Gara de Nord și a examina locomotivele trenurilor ce soseau sau plecau, luând schițe după diferitele lor organe, sau chiar la Depou, de unde, spre marea mea bucurie, soseam câte odată în gară pe locomotiva ce venea să se așeze în capul vre-unui tren ce se pregătea de plecare.

Gheorghe Duca era pe atunci Director General al Căilor Ferate și știa slăbiciunile mele, de oare-ce veneam dese-ori în casa lui, fiind prieten cu fiul său Ion, care era cu un an înaintea mea în liceu. N'am nevoie să descriu bucuria mea când mi-a dat un bilet de acces în tribuna C. F. R. pentru ziua inaugurării podului de peste Dunăre, și permisul de călătorie respectiv.

În fine, iată ziua mult așteptată de 14/26 Septembrie 1895, zi în care fiind sărbătoare (ziua Înălțării Sfintei Cruci) nu erau cursuri și deci puteam lipsi din București fără a absenta nemotivat, lucru ce de altfel nu intra de loc în obiceiurile mele. Nu știu dacă am dormit în noaptea aceea, dar este sigur că la 4 dimineața eram gata și porneam în spre gara de Nord spre a apuca loc într'unul din trenurile speciale ce urmau să plece de pe la 6 dimineața spre podul dela Cernavoda.

Când sosii în gară, o mulțime de lume umplea deja peroanele. Reușii și eu să mă urc într'un vagon și în curând răsună semnalul plecării (sau mai bine zis semnalele plecării, căci pe atunci, după bătaia clopotului de peron, mecanicul trebuia să răspundă succesiv în două rânduri cu fluerul locomotivei celor două semnale cu fluerul de mână ce le dedea șeful de tren). Ziua se anunța splendidă. Un soare strălucitor favoriza inaugurarea podului și încălzea plăcut aerul deja răcoros al dimineții aceluia început de toamnă.

Străbatem Bărăganul și fiecare, în tren, expunea cu mai multă sau mai puțină competență vecinilor săi tot ceea ce știe de măreața operă a Inginerilor Români, în frunte cu Anghel Saligny.

Pe la 9 dimineața sosim în Fetești. Gara pavoazătă. Pe linia a 3-a sau a 4-a aștepta convoiul de 15 locomotive decorate cu steaguri tricolore și cu verdeață, ce vor servi la încercarea podului în fața mulțimei ce va asista la darea lui în circulație sunt locomotive de două tipuri, din cele mai grele ce posedă Calea ferată pe atunci și anume primele 3 sunt de categoria IV (cu 4 osii acuplate) iar cele 12 ce le urmează de categoria III (3 osii acuplate), toate cu tenderul lor respectiv cu 3 osii. În cap este locomotiva Nr. 1519, o urmează «Muntenia» Nr. 1522 și apoi «Dobrogea» Nr. 1520. Cele de categoria III nu au nume (sunt construite abia de doi ani, în 1893, iar din 1892 s'au dat locomotivele C. F. R. numai numere), prima dintre ele, a patra în convoi, poartă Nr. 652, iar a 15-a, ultima, Nr. 647.

Pornim din Fetești pe linia nouă construită în același timp cu podurile ce permit a trece Borcea, balta ce se formează la apele mari între Borcea și Dunăre, și în fine Dunărea propriu zisă. Curiozitatea între călători devine tot mai mare. Intrăm în tranșea prin care linia scoboară spre Borcea. La un moment dat, exclamații admirative ies din piepturile călătorilor; la curba ce linia face spre stânga eșind din tranșee se zărește maiestuos podul de peste Borcea, identic (afară de portalele terminale) cu podul de peste Dunăre, dar de lungime numai aproximativ jumătate cât a lui. Ca o minunată dantelă albă se profilează el pe cerul albastru. Trenul și-a luat viteză pe pantă și în câteva minute suntem pe viaductul ce precede podul Borcei, apoi pe el. Dimensiunile părților constitutive ale grinzilor, în special ale montanților, impresionează pe toți călătorii, înghesuți la ferestrele vagoanelor. Eșim de pe pod pe viaductul din spre Est — mai lung ca primul — apoi trecem prin fața gării Borcea (denumită mai târziu Ovidiu pentru a se evita confuzii cu gara Barcea de pe linia Galați-Tecuci) frumos pavoazătă, după aceea, peste vreo 5 kilometri, trenul se angajează pe lungul viaduct peste baltă. Incep să număr deschiderile : 1, 2, 3 . . . 34 grinzi semi-parabolice. Mai parcurgem încă 4—5 km, traversând gara Dunărea, și în zarea albăstrie se estompează malul Dobrogean, în aceea lumină atât de caracteristică și de simpatică pe care se detașează silueta înaltă și strâmtă a grinzilor albe ale podului, văzute din cap.

În fine trenul se oprește pe înaltul rambleu care conduce la viaductul ce precede intrarea pe podul peste Dunăre. În partea din spre Sud a rambleului, la înălțimea scării vagoanelor, este făcută o lungă rampă de lemn — căci trenurile ce aduc invitații și publicul sunt lungi — pe care călătorii o umplu în câteva minute, scoborând apoi pe o scară largă de lemn rezemată pe rambleu, până la baza lui, unde o nouă rampă permite un acces comod în vagonetele unui tren Decauville, prevăzute cu bănci transversale, ce ne va duce în câteva minute până la malul Dunărei, la debarcaderul stabilit în aval de pod. Linia trece la un moment dat pe sub viaduct și atunci în special îți poți da bine seama de înălțimea amețitoare a pilelor lui. Părăsim vagonetele și trecem pe vasul

ce ne conduce pe malul de Est al Dunăriei. Călătorii nu se satură privind minunata perspectivă a mărețului Pod « Regele Carol I » și numele lui Saligny este pe toate buzele. Românii sunt mândri de Inginerii lor.

Iată-ne pășind pe pământul Dobrogei, sub acel cer ce pare a oglindi deja farmecul Orientului. Un drum excelent, în zigzag, permite vizitatorilor a sui coasta abruptă ce încadrează spre Sud depresiunea Cernavodei, și a ajunge la nivelul liniei ferate ce debușează de pe pod. Ajunși acolo, fiecare poate admira mai de aproape podul și grandiosul portal străjuit în dreapta și în stânga de impunătorii Dorobanți de bronz ce se reazămă de el, și cari fac cinste Școlii Superioare de Arte și Meserii din București unde au fost turnați. Aud în jurul meu tot felul de reflexiuni admirative, din care se desprinde mândria că legătura Munteniei cu Dobrogea, ce atunci abia de 17 ani făcea parte din pământul României, este acum materializată în chipul cel mai fericit.

Ajung la tribuna din care urmează să asist la ceremonia inaugurării. Este foarte bine plasată, aproape de tot de portalul podului, pe partea din spre sudul liniei. În față este un pavilion elegant, în care se va efectua serviciul divin în prezența familiei Regale și Înalților Demnitari. Tribuna Regală este situată spre amonte de portal, de unde vederea îmbrățișează până departe perspectiva podului și a liniei. Garda de onoare și elevii Școlii Naționale de Poduri și Șosele, în elegantele lor uniforme, sunt aliniați în vecinătate.

După oarecare timp, aud spunându-se că Regele Carol I, cu Regina Elisabeta și Principii Moștenitori Ferdinand și Maria, sosesc în curând. Au venit cu trenul până la portalul din spre Fetești al podului, de unde au pornit pe jos pe pod, pentru a-l putea vedea de aproape, însoțiți de membrii Guvernului, de Gheorghe Duca, de Anghel Saligny și de colaboratorii lui principali. Trenul Regal se înapoiază până la gara vecină, Dunărea, pentru a lăsa linia liberă. La un moment dat, în sunetele Imnului Regal zăresc grupul cu Maestățile Lor apropiindu-se și oprindu-se la oarecare distanță de portalul podului. Regele Carol I așează cu mâna lui și bate un nit de argint purtând pe capul lui inițialele Regale. Este ultimul nit al giganticei construcții. El semnează apoi un document ce se zidește în portal.

Apoi, după efectuarea serviciului divin, grupul se îndreaptă spre pavilionul Regal.

Se apropie momentul cel mai emoționant al ceremoniei: trecerea pe pod a convoiului de încercare. Ca la un semnal nevăzut, o simfonie uriașă se înalță deodată spre cer. Sirenele tuturor vaselor aflate pe Dunăre în preajma podului șueră, muzicele militare cântă Imnul Regal, tunurile unei baterii de artilerie bubue, și se aude apropiindu-se cu un vuet de tunet convoiul celor 15 locomotive lansate cu vitesa maximă permisă de construcția lor, toate fluierând deodată. Iată-le debușând de pe pod și stârnind aplauzele și uralele miilor de spectatori, adăogându-se o nouă notă neuitatului concert ce consacra reușita încercării. Momentul este în adevăr solemn, și azi când, după 50 de ani, îl evoc, resimt, nestearsă, emoția ce mi-a cauzat atunci.

În mulțime, unii susțin că Saligny stătea în acele clipe cu mâna

crispată pe revolverul ce-l avea în buzunar și cu care și-ar fi curmat firul vieții dacă podul nu ar fi rezistat probei. De unde aflaseră acest lucru nu știu, dar sunt sigur din contră că conștiințiozitatea cu care fiecare piesă a podului fusese calculată dădea autorului lui întreaga siguranță a reușitei. Totuși este cert că trecerea în goană a celor 15 locomotive constituia un spectacol deosebit de impresionant.

După ce ultima locomotivă a dispărut în tranșeea în curbă spre dreapta ce coprinde linia (gara Cernavoda-Pod nu exista încă), a urmat un sfert de oră de reculegere, fiecare împărțâșind vecinilor săi impresiile ce-l stăpâneau. Se anunță apoi trecerea cu mare viteză pe pod a trenului Regal, gol, ce venea pe malul Dobrogean unde se aflau Maestățile Lor. În adevăr, iată sosind cu 100 Km oră, vitesă pe atunci foarte mare la noi, garnitura Regală, remorcată de două locomotive de tipul «Orléans», cele mai rapide de pe atunci. În cap este locomotiva Nr. 488, iar rotașă este mașina 492. Ele sunt conduse de Inspectorii de Tracțiune, impunători în uniformele lor, cu spada pe șoldul stâng și mănuși albe. Trenul Regal se înapoiază după scurt timp, împins, și se oprește cu vagonul Salon din coada lui în vecinătatea portalului podului. Familia Regală se urcă în el și trenul pornește, împins încet, astfel ca Majestățile Lor să poată admira în voe, din extremitatea vagonului prevăzută cu veranda cu geamuri, perspectiva interioară a podului și peisajul ce se desfășoară la picioarele lor.

Augustii călători sunt primii ce traversează Dunărea Românească în tren, și din acel moment circulația pe noua linie Fetești-Cernavoda, atât de bogată în mari opere de artă, este deschisă. De a doua zi se vor pune în funcțiune trenurile directe București-Constanța și în același timp trenurile mixte Cernavoda-Constanța menționate încă în livretul de mersul trenurilor din 19 Aprilie/1 Mai 1895 ca circulând în legătură cu diligența dela și spre Fetești și cu vapoarele dunărene dela și spre Galați și Giurgiu, își încetează circulația.

Inaugurarea s'a terminat. La înapoarea trenului Regal, Maestățile și Altețele Lor și personagiile de seamă se îndreaptă spre pavilionul spațios, frumos decorat, unde, în cadrul unui banchet, vor sărbători pe marele Inginer Anghel Saligny și colaboratorii săi, Ion Baiulescu și N. Herjeu în primul rând. Unele pasagii din discursurile rostite acolo au rămas istorice.

Câteva ore ne plimbăm în voe, admirând podul din spre aval, din spre amonte, coborând până în Cernavoda și suind apoi din nou dealul.

Pe seară, trenurile speciale încep să vină la pod spre a readuce la casele lor participanții la serbarea de azi. Primele sunt luate cu asalt încă înainte de a se opri. În fine, în al patrulea reușesc să-mi fac loc și eu și în curând rulăm la rândul nostru pe «Podul Regele Carol I» spre București, unde ajungem pe la 11 seara.

Ziua de 14/26 Septembrie 1895 a fost în adevăr o zi neuitată, și impresiunile ce a lăsat liceanului de atunci sunt tot atât de vii în mintea și inima bătrânului pensionar C. F. R. de astăzi.