

CONSTRUIREA CĂILOR FERATE DIN JUDEȚUL DÎMBOVIȚA

Dr. Dumitru P. Ionescu

După realizarea marelui act istoric al Unirii, Alexandru Ioan Cuza s-a ocupat de problema căilor ferate chiar din primul an de domnie, așa cum demonstrează mesajul domnesc din 6 decembrie 1859 : „Nevoia de comunicații de tot soiul, precum drumuri, șosele, pavele, canale, drumuri de fier este atât de urgentă în Principate că guvernul meu nu se va sfii de a aplica, la executarea lucrărilor publice, o metodă necunoscută pînă acum în țara noastră“.¹

Evidențiind avantajele economice pe care le oferă căile ferate, Cuza a arătat că țara nu dispune de fonduri, dar nu poate să mai aștepte și de aceea va apela la capitalurile străine.

În acest scop, președintele Consiliului de Miniștri și ministrul de interne, Ioan Ghica,² a elaborat un proiect de lege cu 11 articole pe care l-a prezentat Adunării Legislative în ședința din 22 martie 1860.³

Adunarea a trimis proiectul în cercetarea secțiilor unite : financiară și administrativă. După trei luni și jumătate, în ședința din 7 iulie 1860,⁴ deputatul Iacob I. Melic a prezentat raportul secțiilor unite care critica proiectul de lege al guvernului, sub pretextul că traseul propus (Orșova — Craiova — Pitești — Tîrgoviște — Ploiești — Buzău — Gura Ialomiței) depindea de linia Cernavodă — Constanța și nu cuprindea regiuni depărtate de Dunăre, ca și proprietarii din aceste zone să poată exporta produsele lor. Raportul era însoțit de un contraproiect ce prevedea o rețea feroviară formată din 4 secțiuni care ar străbate județele cele mai bogate și populate, legînd cele mai mari orașe ale țării.

- 1) Orșova — Turnu Severin — Strehaia — Craiova — Slatina — Pitești — Tîrgoviște — București — Giurgiu ;
- 2) București — Ploiești — Buzău — Rîmnicu Sărat — Focșani ;
- 3) Buzău — Brăila — Siret ;
- 4) Buzău — Crasna (astăzi în județul Covasna).

Deputatul Melic a insistat să se voteze contraproiectul secțiilor, ceea ce l-a obligat pe Ioan Ghica, autorul proiectului de lege, să ia cuvîntul și să demonstreze că acesta nu fixa traseul rețelei feroviare.

1. „Monitorul Oficial al Moldovii“, nr. 55, 7 decembrie 1859, p. 102.

2. Guvernul Ioan Ghica 11 octombrie 1859 — 28 mai 1860.

3. „Protocoalele ședințelor Adunării Legislative a Țerei Românești“. Din prima sesiune a celei de a doua legislature. Anulu 1860. București, Typographia Statului, 1861, tomul I, p. 70.

4. „Monitorul, ziar oficial al Țerei Romanesci“, no. 186, vineri 5 august 1860, p. 857, col. II.

Srijinit de noul președinte al Consiliului de Miniștri, Manolache Costache Epureanu⁵ și de ministrul de justiție Vasile Boerescu, proiectul de lege a fost votat în unanimitate, dar nu a fost promulgat.

Cu toate acestea, propunerile capitaliștilor străini de a construi căi ferate în România s-au ținut lanț. Traseele propuse de concesionari ocoleau județul Dimbovița, deși la recensământul din anul 1860 număraseră 141.985 locuitori, ocupînd locul 15 din cele 33 județe ale țării.⁶ Singurul deputat care putea să propună Adunării Legislative ca măcar o secțiune a rețelei feroviare să vină la Tirgoviște,⁷ era Ioan Ghica. Acesta era însă mulțumit de traseurile propuse de capitaliștii autohtoni⁸ și străini⁹ care cuprindeau linia București — Pitești ce trecea pe la Ghergani, moșia sa.

Prin decretul nr. 1516 din 21 septembrie 1868,¹⁰ consorțiul prusac Bethel Henry Strousberg a obținut dreptul de a construi și a exploata o rețea feroviară de 921 km. de la Roman la Vîrciorova, care avea menirea să cimenteze Unirea din 1859, legînd Moldova, Muntenia și Oltenia.

La începutul anului 1871, consorțiul Strousberg a dat faliment și, după furtunoase tratative, drepturile și datoriile sale au fost preluate de Societatea Acționarilor, pe baza convenției încheiate cu guvernul român la 2 februarie 1872.¹¹ Deși lucrările nu erau terminate, guvernul conservator al lui Lascăr Catargiu¹² s-a grăbit și a hotărît la 31 august 1872¹³ recepționarea liniilor Roman — Galați — Brăila — Buzău — București — Pitești, care s-au deschis oficial a doua zi.

Din cei 108 km. cit avea calea ferată București — Pitești, 48 km. erau pe teritoriul județului Dimbovița, astăzi distanța Bîldana — Petroaia.¹⁴ Circulau numai două trenuri pe zi, care opreau în stațiile: Ghergani,¹⁵ Titu¹⁶ și Găești.¹⁷

5. Guvernul Manolache Costache Epureanu 5 iulie 1860 — 2 mai 1861.

6. Dimitrie Frunzescu, Dicționarul topografic și statisticu alu României. București, Tipografia Statului, 1871, p. XXXIV.

7. În anul 1860, Tirgoviștea avea 6190 locuitori (vezi Dimitrie Frunzescu, op. cit., p. 522).

8. Concesiunea Grigore Bibescu Basarab Brincoveanu din aprilie 1862.

9. Concesiunile: — Alphonse de Simencourt februarie 1863, Charles I. Lefevre iunie 1863, Xavier Portier noiembrie 1863, Thomas Russell Crampton noiembrie 1863, Henry William Ward martie 1864, Bethel Henry Strousberg iunie 1868.

10. „Monitorulu...”, „duminica 22 septyembrie / 4 octombrie 1868, p. 1189, col. I.

11. Ibidem. no. 27. sambata 5/17 februarie 1872, p. 136, col. I.

12. Guvernul Lascăr Catargiu 11 martie 1871 — 4 aprilie 1876.

13. „Monitorulu...”, no. 198, mercuri 6/18 septembrie 1872, p. 1147, col. I.

14. În anul 1860 avea 1410 locuitori împreună cu cătunele: Baloteasca, Ciupa Bolineanului, Ciupa lui Mavrodolu, Ciupa lui Vlădoianu, Ciupa Mânciulescului, Potlogenii Furdulescului, Potlogenii lui Pațeru, formînd o comună. (vezi Dimitrie Frunzescu, op. cit., p. 353).

15. În anul 1860 Ghergani avea 1585 locuitori împreună cu cătunele: Mavrodin, Gămănești, Colacu, Săbiești, formînd o comună (vezi Dimitrie Frunzescu, op. cit., p. 210).

16. În anul 1860 avea 1250 locuitori împreună cu cătunele: Atirnați, Dimbovițioara, Plopu și Prisăzi, formînd o comună. (vezi Dimitrie Frunzescu, op. cit., p. 487).

17. În anul 1860 avea 1575 locuitori împreună cu cătunele: Catane Cioflec, Străosei, Vaideisca, formînd o comună. (vezi Dimitrie Frunzescu, op. cit., p. 202).

Dindu-și seama de rolul căilor ferate în impulsionarea comerțului consiliul general al județului Dîmbovița s-a străduit să facă legătura cu rețeaua principală. În acest scop, a încheiat o convenție provizorie cu D. Monnier, inginer din Marsilia, pentru construirea și exploatarea căii ferate Tîrgoviște — Periș. Deși convenția a fost aprobată prin decretul nr. 1191 din 29 iunie 1872,¹⁸ ea nu s-a pus în practică, inginerul Monnier retrăgîndu-și oferta.

Cu toate că beneficia foarte puțin de calea ferată, județul Dîmbovița a contribuit la plata anuității rețelei feroviare construită de Societatea Acționarilor. Din această cauză, la începutul anului 1882, ministrul lucrărilor publice, colonelul N. Dabija¹⁹, a prezentat în Adunarea Deputaților un proiect de lege privind construirea a 370 km. cale ferată, adică liniile :

Rîmnicu Vilcea — Corabia, cu o ramură la Ocnele Mari = 166 km.
 Tîrgoviște — Titu = 35 km.
 Fălticeni — Dolhasca = 34 km.
 Bacău — Piatra Neamț = 55 km.
 Bîrlad — Vaslui = 50 km.
 Huși — Docolina = 30 km.²⁰

Adunarea a trimis proiectul de lege la comitetul delegaților compus din deputații : C. Costescu — Comăneanu, Ștefan Gheorghiu Parpale, Petre Zamfirescu, Petre Carabatescu, dr. N. Maldarescu, Grigore Eliad, Petre Carp. Întrunindu-se în două ședințe consecutiv sub președinția lui Petre Carp, comitetul a consultat consiliul tehnic al Ministerului de Lucrări Publice format din inginerii : Dimitrie Frunză, Spiridon Iorceanu, Dimitrie Manovici, Zeuceanu și a adăugat 235 km. cale ferată, adică liniile :

Huși — Prut = 15 km.
 Vaslui — Iași = 90 km.
 Tîrgu Jiu — Filiași = 75 km.
 Cîmpulung — Golești = 55 km.
 Comitetul a împărțit liniile în trei secțiuni :

Secțiunea I = 232 km. cuprindea liniile :

Rîmnicu Vilcea — Piatra Olt, cu o ramură la Ocnele Mari = 92 km.

Tîrgoviște — Titu = 35 km.
 Bacău — Piatra Neamț = 55 km.
 Bîrlad — Vaslui = 50 km.

care se vor construi în anii 1882 — 1884 ;

Secțiunea a II-a = 153 km. cuprindea liniile :
 Piatra Olt — Corabia = 74 km.
 Fălticeni — Dolhasca = 34 km.

18. „Monitorul...”, no. 149, vineri 7/19 iuliu 1872, p. 891, col. II.

19. Colonelul N. Dabija a fost ministru al lucrărilor publice în perioada 24 octombrie 1880 — 1 august 1884.

20. „Monitorul...”, no. 97, duminică 18/30 aprilie 1882, p. 1609, col. I.

Docolina — Huși — Prut = 45 km.

care se vor construi în anii 1883—1885 ;

Secțiunea a III-a = 220 km. cuprindea liniile :

Țirgu Jiu — Filiași = 75 km.

Vaslui — Iași = 90 km.

Cîmpulung — Golești = 55 km.

care se vor construi în anii 1884—1886²¹.

Comitetul de delegați a modificat articolele 5, 7, 8 și 9 din proiectul de lege, precizîndu-se următoarele :

Art. 5 — Pentru linia Țirgoviște, terasamentul, balastul și poza căii se vor efectua în regie prin trupele de geniu ale Ministerului de Război, iar podurile și zidurile prin licitație publică²².

Art. 7 — Fiecare județ va face exproprierea terenurilor necesare, pe contul său. Pentru ramura Ocnelor Mari, exproprierea se vor face de guvern. Terenurile ce vor cădea pe proprietățile statului sau pe ale instituțiilor de binefacere se dau gratis²³.

Art. 8 — Pentru acoperirea cheltuielilor de construcție, guvernul era autorizat a emite titluri de rentă amortizabilă după cursul zilei, în raport cu înaintarea lucrărilor, pînă la suma de 44.150.000 lei capital efectiv²⁴.

Art. 9 — Județele pe teritoriul cărora vor trece căile ferate prevăzute mai sus erau obligate să plătească Statului, timp de 10 ani, 1.000 lei de fiecare kilometru cale ferată, din lungimea județeană²⁵.

Cu aceste modificări, proiectul de lege și raportul comitetului de delegați au fost prezentate Camerei în ședința din 17 aprilie 1882²⁶, de Grigore Eliad care a apreciat construcția acestor linii drept o operă „gigantică“.

Dezbaterile au fost deschise de Ioan Ghica²⁷, ce a arătat unele erori ale raportului și a cerut ca legea să aibă prevederi unitare și uniforme pentru toate liniile. Cu toate acestea, Ioan Ghica a declarat că va vota bucuros proiectul de lege, deoarece linia Țirgoviște — Titu are o mare importanță pentru Stat din punct de vedere militar.

A urmat Emil Costinescu²⁸ care s-a declarat împotriva proiectului de lege, considerîndu-l o sarcină prea grea pentru bugetul Statului, destul de împovărat cu construirea liniilor București — Cernavodă și Făurei — Cernavodă, votate de curînd de Adunarea Deputaților.

Deși majoritatea oratorilor au declarat că sprijină proiectul de lege, după două zile de discuții, Camera s-a împărțit în două tabere : unii susțineau construirea de linii înguste, alții cereau linii normale.

21. Ibidem, p. 1811, col. I.

22. Ibidem, col. II.

23. Ibidem.

24. Ibidem.

25. Ibidem.

26. Ibidem.

27. Ibidem, p. 1812, col. I.

28. Ibidem.

Problema a fost rezolvată de ministrul lucrărilor publice, colonelul N. Dabija²⁹, care a arătat că prețul de construcție variază de la stat la stat și că nu întotdeauna o cale normală este mai avantajoasă decât o cale îngustă. Apoi s-a pus la vot închiderea discuției și luarea în considerațiune a proiectului de lege, ceea ce s-a primit în unanimitate³⁰.

Trecându-se la votul pe articole, deputații au început să se întrecă în a formula amendamente. Toți doreau să înzestreze diferitele județe cu căile ferate de care aveau nevoie; singura divergență era modul de construcție: cale normală sau îngustă. Luând cuvântul, Mihail Kogălniceanu³¹ a declarat că proiectul de lege a generat un jalnic spectacol, cel mai îngrozitor pe care l-a văzut din anul 1857 când a intrat în Cameră. Exprimându-și regretul că ministrul lucrărilor publice propunea linii normale, în timp ce președintele Consiliului de Miniștri cerea căi înguste, Kogălniceanu a invitat guvernul să înlăture divergențele și să devină unitar în propuneri, fiindcă dorește să voteze „cu bucurie aceste linii care sînt menite să schimbe fața României”³².

Citindu-se art. 5 D. Giani³³ a cerut suprimarea lui ca linia Tîrgoviște — Titu să nu facă obiectul unui articol special, ci să fie inclusă în categoria tuturor celorlalte linii prevăzute la art. 4. Pus la vot, amendamentul D. Giani a fost admis de Adunarea Deputaților.

Toate articolele au suferit modificări, cu excepția ultimului articol care a fost adoptat fără discuții. Guvernul a aderat la toate amendamentele introduse. Proiectul de lege a fost pus la vot, dar scrutinul a fost fără rezultat deoarece mulți deputați nu au fost prezenți. Votarea s-a amînat pentru ședința din 21 aprilie 1882³⁴, când proiectul de lege a fost adoptat cu 68 voturi, 4 contra și 2 abțineri³⁵.

Senatul a luat în dezbatere proiectul de lege în ședința din 7 mai 1882³⁶, când N. Manolescu³⁷ a prezentat raportul comitetului de delegați. Format din George Bădescu, dr. Androcle Fotino, Dimitrie Pișca, dr. Emanoil Severin și N. Manolescu, comitetul delegaților se întrunise în ziua de 5 mai³⁸ și admisesese proiectul de lege, în unanimitate.

La dezbateri, primul a luat cuvîntul generalul George Manu³⁹ care a susținut proiectul de lege și raportul comitetului de delegați, dar a propus ca toate liniile să fie construite cu cale normală, nu numai linia Birlad — Iași. Majoritatea senatorilor care au luat cuvîntul au cerut

29. Ibidem, p. 1646, col. II.

30. Ibidem, p. 1647, col. II.

31. Ibidem, p. 1665, col. III.

32. Ibidem, p. 1666, col. I.

33. Ibidem, p. 1668, col. II.

34. Ibidem, no. 100, joi 22 aprilie/4 mai 1882, p. 1680, col. II.

35. Ibidem, p. 1682, col. III.

36. Ibidem, no. 113, duminică 9/21 mai 1882, p. 1997, col. I.

37. Ibidem, col. II.

38. Ibidem, col. III.

39. Ibidem, p. 1999, col. I.

schimbarea ordinii de executare a liniilor și a secțiunilor. Pus la vot proiectul de lege a fost adoptat în unanimitate⁴⁰.

Calea ferată Titu — Tîrgoviște = 31,669 km. a fost construită de stat prin personalul său tehnic și cu ajutorul unităților de geniu în anii 1882 — 1883, cu linii tip 30 și a costat 1.649.947 lei, adică 52.000 lei km. cale ferată. La 2 ianuarie 1884⁴¹ ea a fost pusă în circulație, avînd stațiile : Titu, Nucet, Văcărești (haltă), Tîrgoviște.

În ședința Adunării Deputaților din 13 martie 1885⁴², ministrul lucrărilor publice, generalul Radu Mihai⁴³, a prezentat proiectul de lege pentru declararea de utilitate publică a construirii următoarele căi ferate :

Tirgu Ocna — Moinești,
Pitești — Curtea de Argeș,
Tîrgoviște — Pucioasa,
Piatra Neamț — Tarcău.

Camera a trimis proiectul de lege la comitetul delegaților compus din A. Vilner, C. Chiru, Petre Ene, C. Costescu — Comăneanu, Emil Costinescu, de a se declara de utilitate publică și construcția căii ferate înguste Buzău — Pătirlage = 56 km.⁴⁴.

Prezentat în Cameră de C. Chiru, raportul comitetului de delegați menționa necesitatea construirii căilor ferate Tirgu Ocna — Moinești și Pitești — Curtea de Argeș, dar reliefa dubla importanță a liniei Tîrgoviște — Pucioasa.

În primul rînd, calea ferată Tîrgoviște — Pucioasa era necesară din considerente militare deoarece fabrica de praf de pușcă de la Lăculețe⁴⁵, singura de acest gen din țară, trebuie să fie în legătură directă cu toate punctele strategice.

În al doilea rînd, necesitatea ei era reclamată de considerente economice. Sondele de la Vulcana, Glodeni și Ocnița⁴⁶ de unde se extrăgeau zilnic 39.000 litri erau în plină dezvoltare, iar mari cantități din lignitul de la Șotinga erau solicitate de mai multe fabrici din București. Valea Ialomitei era mai bogată decît valea Prahovei în varuri albe și hidraulice, dar mai ales în gips superior. În plus, apele minerale sulfuroase de la Pucioasa și Vulcana, foarte bogate în iod, superioare celor de la Hall,⁴⁷ după analiza făcută de dr. Bernard Claude (1813-1878),-vor contribui la sporirea traficului de călători.

Pentru construirea acestor linii se prevăzuse un credit de 11.940.000 lei și dispoziția că lucrările pot fi executate prin administra-

40. Ibidem, p. 2002, col. III.

41. Ceferiada 1869—1939. București, Imprimeria C.F.R., 1938, p. 18.

42. Desbaterile Corpurilor legiuitoare, no. 80, 15 martie 1885, p. 1468, col. I.

43. Generalul Radu Mihai a fost ministru al lucrărilor publice în perioada 2 februarie 1885—29 aprilie 1886.

44. Desbaterile Corpurilor legiuitoare, no. 80, 15 martie 1885, p. 1468, col. I.

45. Obținînd dreptul exclusiv al prafului de pușcă în toată țara, pe timp de 15 ani, societatea belgiană „Dallempagne et Müller“ a construit în ianuariei 1881 — mai 1888 „pudrăria“ de la Lăculețe.

46. Desbaterile Corpurilor legiuitoare, no. 80, 15 martie 1885, p. 1469, col. II.

47. Stațiune balneară în Germania, în Württemberg.

ția Ministerului de Război. Experiența făcută cu linia Titu — Tîrgoviște a dat rezultatele mulțumitoare pentru soliditatea lucrărilor, pentru economia țării și pentru instrucția unităților militare de geniu.

Dezbaterile au început și primul orator, N. Voinov⁴⁸, s-a declarat împotriva proiectului de lege pe care l-a apreciat drept „o momeală parlamentară pentru interese și stăruințe de localitate⁴⁹”. Voinov a propus ca suma de 11.940.000 lei să fie folosită pentru a grăbi terminarea liniilor ferate votate în anii anteriori și pentru a întări malurile râurilor ca să se oprească inundațiile ce înecau sate și orașe întregi.

Împotriva lui Voinov a vorbit președintele Consiliului de Miniștri, I.C. Brătianu, arătînd că guvernul a elaborat proiectul ca Adunarea Deputaților să-l aprobe și apoi să ceară numai 400.000 lei ca să facă studiile de teren necesare pentru toate aceste linii. Imediat, s-a pus la vot luarea în considerare a proiectului de lege și a fost admis cu 52 voturi, contra 26⁵⁰.

Trecîndu-se la discutarea pe articole, s-au făcut 13 amendamente privind construirea altor linii ferate : Dorohoi — Iași, Craiova — Calafat, București — Oltenița, Focșani — Odobești, Tîrgu Ocna — Slănic, Roșiorii de Vede — Zimnicea, Turnu Măgurele — Alexandria, Buzău — Urziceni — București, Rîmnicu Sărat — Făurei, Urziceni — Slobozia, Vaslui — Roman, Cotnari — Tîrgu Frumos. Al șaselea amendament, semnat, de 5 deputați în frunte cu R. Ștefănescu și I. Marghiloman, cerea construirea liniei Găiești — Giurgiu⁵¹. Amendamentele au fost trimise la comitetul delegaților care a admis liniile : Craiova — Calafat, Focșani — Odobești, Tîrgu Ocna — Slănic, București — Oltenița. Camera a votat cele patru amendamente⁵².

Discuțiile au continuat și în ziua de 14 martie 1885⁵³, cînd proiectul de lege a fost adoptat cu 82 voturi, contra 36⁵⁴.

Proiectul a fost trimis Senatului care l-a înaintat la comitetul delegaților format din Remus Opreanu, general G. Angelescu, Lupașcu, N. Manolescu, G. Orleanu. În comitetul întrunit la 19 martie⁵⁵, delegatul secțiunii I-a, Remus Opreanu, a propus două amendamente privind construirea liniei Găiești — Giurgiu și anularea liniei Tîrgu Ocna — Moinesti. Comitetul delegaților a respins cele două amendamente și a admis, în majoritate, proiectul de lege fără nici o modificare. Proiectul de lege a venit în ziua de 15 martie 1885⁵⁶ în dezbaterile Senatului. Discuțiile au fost deschise de Eliodor Vergați⁵⁷ care a propus votarea cre-

48. Desbaterile Corpurilor legiuitoare, no. 80, 15 martie 1885, p. 1471, col. I.

49. Ibidem.

50. Ibidem, p. 1472, col. II.

51. Ibidem, p. 1473, col. I.

52. Ibidem, p. 1476, col. III.

53. Ibidem, no. 81, 16 martie 1885, p. 1487, col. I.

54. Ibidem, p. 1488, col. II.

55. Ibidem, no. 89, 2 aprilie 1885, p. 1707, col. I.

56. Ibidem, no. 83, 19 martie 1885, p. 1533, col. I.

57. Ibidem, no. 89, 2 aprilie 1885, p. 1707, col. II.

ditului de 400.000 lei ca să se facă studiile pe teren și, după executarea lor și întocmirea caietelor de sarcini, să fie prezentate Senatului. A luat cuvîntul și conducătorul opoziției, Ilarie Izvoranu⁵⁸, care a cerut anularea liniilor Tîrgu Ocna — Moinești și Tîrgoviște — Pucioasa sub pretext că nu ar fi de utilitate publică⁵⁹. Neavînd 5 sprijinitori, propunerea lui Ilarie Izvoranu nu a fost luată în considerație de Senat care a adoptat proiectul de lege cu 57 voturi pentru și 7 voturi contra⁶⁰.

Studiile pe teren s-au făcut în vara anului 1885, cînd s-a fixat traseul liniei ferate Tîrgoviște — Pucioasa = 20,800 km., cale normală și cu șinc de 30 kg. greutate m.l. Construirea ei a fost declarată și cu utilitate publică prin legea din 29 martie 1886. Proiectul de lege relativ la construirea căii ferate Tîrgoviște — Pucioasa a fost trimis la comitetul delegaților compus din Bazil Epurescu, Dr. Grigore Romniceanu, Dr. Dimitrie Sergiu, Petre Zamfirescu, Constantin Enescu și Constantin Chiru. Comitetul s-a întrunit în ziua de 28 mai 1886⁶¹ și a fost admis în unanimitate proiectul de lege. În ședința din 14 iunie 1886⁶², Adunarea Deputaților a discutat raportul comitetului de delegați și proiectul de lege privind deschiderea unui credit extraordinar de 2.018.619 lei în contul Ministerului Lucrărilor Publice pentru construirea căii ferate Tîrgoviște — Pucioasa⁶³. Pentru acoperirea acestui credit, guvernul era autorizat a emite rentă amortizabilă 5⁰/₁₀.

Discuția generală a deschis-o Nicolae Fleva⁶⁴, care a propus ca proiectul de lege să fie lăsat pentru sesiunea ordinară de toamnă, să se pună capăt sistemului de împrumuturi cu rentă în străinătate și să facă emisiunea în țară. Fleva a fost combătut de Constantin Chiru⁶⁵, raportorul comitetului de delegați, care a arătat că linia are o importanță economică, deoarece, cărbunii de la Șotinga, după experiențele făcute de Direcțiunea C.F.R., conțineau o putere calorică mai mare decît cei extrași de la alte mine din țară. Chiru a arătat și importanța strategică a căii ferate Tîrgoviște — Pucioasa fiindcă fabrica de praf de pușcă de la Lăculețe avea un mare rol în apărarea patriei. Amînarea propusă de Fleva a fost respinsă, iar proiectul de lege a fost luat în considerație cu 58 voturi, contra 18⁶⁶.

La discutarea proiectului de lege pe articole s-au ivit adversari, ca de exemplu George D. Pallade care a atras atenția că noile linii ferate ce urmează a se construi ar agrava situația financiară a țării din bugetul statului de 134.000.000 lei, 46.000.000 lei ar reprezenta plata de anuități. Președintele Consiliului de Miniștri, I.C. Brătianu⁶⁷, a răspuns imediat declarînd că, în ciuda unor greutăți financiare, guvernul

58. Ibidem, p. 1708, col. III.

59. Ibidem, p. 1709, col. II.

60. Ibidem, p. 1713, col. III.

61. Ibidem, no. 115, 20 iunie 1886, p. 1917, col. III.

62. Ibidem.

63. Ibidem, p. 1918, col. I.

64. Ibidem.

65. Ibidem, p. 1919, col. I.

66. Ibidem, col. III.

67. Ibidem, p. 1921, col. I.

va continua să construiască treptat căi ferate, în raport cu dezvoltarea comerțului, deoarece drumurile de fier revarsă prosperitate în țară.

După explicațiile date de ministrul de finanțe C. Nacu⁶⁸, proiectul de lege a fost adoptat cu 50 voturi, contra 8 și 7 abțineri⁶⁹.

Legea a fost votată și de Senat la 26 noiembrie 1886, cu 56 voturi pentru și 2 voturi contra⁷⁰. Calea ferată Tîrgoviște — Pucioasa = 21,020 km. a fost construită cu linii tip 30, de unul din cei mai iluștri ingineri români, Elie Radu (1853—1931), care a executat lângă Tîrgoviște și podul metalic de peste riul Ialomița lung de 255 m., cale dublă (șosea și cale ferată la același nivel⁷¹).

Linia a costat 2.018.916 lei și avea stațiile : Tîrgoviște, Doicești (haltă), Lăculețe și Pucioasa. A fost executată în două secțiuni : prima secțiune Tîrgoviște — Lăculețe = 13,549 km. a fost construită în anii 1886 — 1889 și dată în exploatare la 1 ianuarie 1890⁷².

Pentru terminarea liniei Tîrgoviște — Pucioasa, guvernul conservator condus de Lascăr Catargiu⁷³ a fost nevoit să propună și Adunarea Deputaților să voteze la 28 martie 1892 cu 83 voturi, contra 3⁷⁴, iar Senatul la 27 aprilie 1892 cu 53 voturi contra 2, un credit de 750.000 lei⁷⁵.

A doua secțiune Lăculețe — Pucioasa = 7,471 km. construită în anii 1886—1894 a fost pusă în circulație la 27 mai 1894 pentru traficul de călători și la 10 ianuarie 1894⁷⁶ pentru traficul de mărfuri. Pe lângă vagoanele Direcțiunii C.F.R., în anul 1898, au fost admise a circula și vagoane ale unor particulari :

Isac Haimann din Doicești avea 2 vagoane cu frînă,

Nae T. Rucăreanu din Tîrgoviște avea 2 vagoane cu frînă,

Samuel A. Iosif din Tîrgoviște, avea 1 vagon cu frînă și 1 vagon fără frînă,

M. Cimpeanu din Tîrgoviște avea 3 vagoane cu frînă și 3 vagoane fără frînă,

Ion Grigorescu din Tîrgoviște avea 8 vagoane cu frînă.

În anul 1898, Tîrgoviștea avea cei mai mulți proprietari de vagoane din țară⁷⁷.

Greaua criză economică-financiară de la sfîrșitul secolului al XIX-lea și începutul secolului XX a oprit construcțiile feroviare, cu toa-

68. C. Nacu, ministru de finanțe, 13 septembrie 1885 — 1 martie 1888.

69. Desbaterile Corpurilor legiuitoare, no. 115, 20 iunie 1886, p. 1922, col. II.

70. Desbaterile Senatului, no. 5, 29 noiembrie 1886, p. 17, col. III.

71. Comemorarea a 10 ani dela moartea fostului președinte al Consiliului Tehnic Superior, inginer inspector general Elie Radu, 29 octombrie 1941. București, Imprimeria Națională, 1942, p. 15.

72. Ceferiada 1869—1939. București, Imprimeria C.F.R., 1939, p. 19.

73. Guvernul conservator condus de Lascăr Catargiu, 27 noiembrie 1891 — 4 octombrie 1895. A avut ca ministru al lucrărilor publice pe inginerul C. Olănescu.

74. Desbaterile Senatului, no. 33, 5 mai 1892, p. 255.

75. Ibidem, p. 256, col. II.

76. Ceferiada, p. 19.

77. Eduard Sava, Economia industriei transporturilor și evoluția agriculturii, industriei și comerțului în România 1859—1905. București, Tipografia G.A. Lăzăreanu, 1906, p. 279.

te că în anul 1900 Direcția Generală C.F.R. studiasse linia Tirgoviște — Ploiești și proiectase liniile Tirgoviște Cîmpulung și Găiești — Giurgiu⁷⁸.

După criză, în anul 1904, a început o nouă perioadă de construcții feroviare cu liniile :

Ploiești — Slobozia = 117,020 km.

București - Est — Oltenița Port = 67,141 km.

Giurgiu — Videle = 64,090 km.

Hîrlău — Podul Iloaiei = 40,933 km.

Pucioasa — Pietroșița — Moroieni = 18,079 km.

Construirea liniei Pucioasa — Moroieni a fost hotărîtă de administrația județeană în 1905 cînd s-a votat și creditul necesar. Studiile pe teren s-au început în toamna anului 1905 de către serviciul tehnic județean care, întîmpinînd mari dificultăți, inerente lucrărilor din regiunile muntoase, a întrerupt studiile și a cerut Ministerului Lucrărilor Publice să preia proiectarea, construirea și exploatarea liniei, punîndu-se la dispoziție creditul votat de județ.

Ministerul Lucrărilor Publice, prin inginerul Georgescu Constantin, a efectuat studiile de teren de la 1 aprilie pînă la 1 iulie 1906⁷⁹ pentru calea ferată Pucioasa — Pietroșița — Moroieni, cu posibilități de prelungire pînă la Sinaia, astfel ca linia să poată contribui la ușurarea parțială a liniei Ploiești — Predeal.

Din cele două traseuri posibile, pe vale și pe deal, s-a preferat primul, linia construindu-se pe malurile riului Ialomița, ceea ce a dus la o întreținere foarte ușoară și fără pericol de înzăpezire. A necesitat numai apărarea liniei înspre apă, pe porțiunile mai apropiate de albia Ialomiței.

S-a construit numai linia Pucioasa — Pietroșița = 13,679 km., iar secțiunea Pietroșița — Moroieni — 4,4 km. a rămas numai cu oarecari lucrări executate și deci nefolosită. Construcția a început în toamna anului 1906 și a durat pînă la începutul anului 1912 sub conducerea inginerului Elie Radu care a executat și podurile metalice peste râurile Ialomița, Ialomicoara și Țița în lungime totală de 256 m., precum și gările Pucioasa⁸⁰, Buciumeni și Fieni⁸¹. În plus, s-au construit și 19 podețe cu deschideri de 2-5 m., cu tabliere de beton armat. Linia a costat 2.430.000 lei, adică 170.000 lei/km. și la 1 februarie 1912⁸² a fost dată în circulație.

Bogățiile solului și subsolului au atras atenția Consiliului Județean Dimbovița care în sesiunea din 4 februarie 1907⁸³ a delegat pe Ștefan Popescu, N. Popescu și I. Angelescu de a studia oportunitatea construcției unei căi ferate pe valea riului Dimbovița între orașul Tirgo-

78. Ibidem. p. 308.

79. Gheorghe D. Roșianu, Viața și opera inginerului Elie Radu. București, Editura Tehnică, 1958, p. 44.

80. Drept ar fi, ca una din străzile din apropierea stației Pucioasa, să poarte numele marelui inginer Elie Radu care, prin munca și priceperea sa, a contribuit la propășirea acestei localități.

81. Comemorarea a 10 ani de la moartea fostului președinte al Consiliului Tehnic Superior.... p. 16.

82. Ceferiada. p. 19

viște și punctul Capul Coastei de pe teritoriul comunei Gemenea, adică pînă la granița județului Muscel.

Linia avea menirea de a valorifica produsele a 38 localități din județul Dimbovița : grîul din zona Dragomirești — Izvoarele, piatra de construcție de la Valea Largă, Valea Mare, Bărbuleț, pietrele de moară de la Pietrari, lignitul de la Gheboieni și Voinești, nisipurile aurifere de la Gemenea și de a transforma comuna Pietrari, unde se găseau ape sulfuroase, într-o stațiune balneară. Pentru această linie ferată, cea mai sigură marfă era lemnul, deoarece, de la Lucieni și pînă la izvoarele Dimboviței, existau masive de păduri în care securea nu intrase de mai bine de 100 ani, circa 160.000 ha. păduri de stejar ale statului sau particulare. Linia Tîrgoviște — Gemenea urma a avea o lungime de 35,5 km., iar prețul de construcție era fixat la 65.000 lei/km.

Cei trei delegați, împreună cu inginerul județului N. Bruneanu, au întocmit un raport de necesitate care a fost supus deliberării Consiliului General al județului Dimbovița în ședința ordinară din 18 februarie 1907⁸⁴. Consiliul General a admis raportul în unanimitate și a hotărît construirea liniei. Marea răscoală din primăvara anului 1907 a făcut ca linia Tîrgoviște — Gemenea să rămînă în faza de proiect.

În anul 1914 s-a făcut marele împrumut de 480.000.000 lei destinat pentru mărirea rețelei feroviare.⁸⁵ Sub supravegherea directorului general C.F.R., inginerul Alexandru Cotescu, s-au început studiile pe teren pentru liniile :

Tecuci — Făurei — Urziceni — Pantelimon (București)

București — Craiova

Pașcani — Tîrgu Neamț

Roman — Buhăești

Babadag — Hamangia

Zimnicea — Port

Pietroșița — Moroieni — Sinaia = 30 km.

Titu — Blejești⁸⁶ = 49 km.

A fost terminată și dată circulației numai linia Zimnicea — Port = 4 km. Pe linia Pietroșița — Sinaia s-au făcut oarecari lucrări pe secțiunea Pietroșița — Moroieni = 4,4 km. Din cauza primului război mondial care a fost declanșat în vara anului 1914 toate construcțiile au încetat. Lucrările au fost reluate abia în anul 1922, se executau foarte lent, consumînd mult timp, astfel că în anul 1931 au încetat din cauza crizei economice⁸⁷.

După primul război mondial, bogățiile de pe valea Dimboviței (vezi anexa nr. 1) erau greu valorificate și de aceea, în anul 1920, s-a

83. Raportul Comisiunii Consiliului Județean Dimbovița asupra înființării căii ferate Tîrgoviște — Gemenea. Tîrgoviște, Tipografia și legătoria de cărți Viitorul, Elie Angelescu, 1907, p. 3.

84. Ibidem, p. 23.

85. Nicolae I. Petculescu, Căi de comunicații și transporturi pe uscat, pe apă și prin aer. București-Sud, Imprimeria Căilor Ferate Române, 1935, p. 120.

86. Comună în județul Vlașca, la 59 km. nord de Giurgiu.

87. Nicolae Petculescu, op. cit., p. 130.

propus construirea liniei ferate Tîrgoviște — Gheboieni — Onești — Rucăr = 40 km. care să deservească 48.737 locuitori⁸⁸ foarte bogați ca dovadă numărul mare de vite pe care le posedau (vezi anexa nr. 2). Linia era necesară pentru exploatarea pădurilor de rășinoase Runcu = 300 ha. și Mitîrcea = 590 ha., ambele proprietăți ale statului, dar mai ales marile păduri de fag și de stejar ale moșnenilor din Pietrari = 6.000 ha., Rîul Alb, Bărbuleț, Brebu = 8.000 ha., Izvoarele, Gemenea, Cîndești, Priboiu, Sturzeni, Căprioru, Tătărani, Drăgăești, Ungureni, Marghioala = 14.000 ha⁹¹.

A doua bogăție a acestei regiuni o constituiau cărbunii. Mina Mănești avea o producție anuală de 20.000 tone, iar la Cîndești, Voinești, Izvoarele și Pietrari se descoperiseră zăcăminte de cărbuni⁹⁰. A treia bogăție era varul exploatat la Izvoarele = 720 tone pe an și la Pietrari 800 tone pe an⁹¹.

Centrul economic al acestei zone bogate era socotit satul Pietrari unde se aflau mari păduri, zăcăminte de cărbuni și petrol, var, piatră de construcție, nisip aurifer și izvoare de apă de pucioasă. Traficul total al liniei era apreciat la 410.233 tone⁹², adică 21.195 tone importate (principalul produs era petrolul pentru iluminat = 2.500 tone anual) și 389.038 tone exportate (primul produs de export era țuica = 2.000.000 litri anual).

Se miza și pe eventuala sporire a traficului care se putea produce prin exploatarea viitoare a petrolului, a zăcămintelor de aur și a apelor minerale de pe valea Dimboviței, precum și prin prelungirea liniei Tîrgoviște — Rucăr care, la propunerea inginerului N. Bruneanu, să facă joncțiunea cu linia Brașov — Făgăraș.

Fondurile județului Dimbovița erau insuficiente pentru asemenea construcție, iar Statul nu și-a oferit ajutorul său, astfel că și această linie a rămas în faza de proiect.

După zece ani de tratative⁹³, Consiliul General al județului Dimbovița a admis construirea liniei ferate Tîrgoviște — Ploiești = 52 km., care să facă legătura între reședințele a două județe bogate în produse agricole și industriale. Linia era necesară pentru călătorii și mărfurile ce veneau la Tîrgoviște sau plecau din Tîrgoviște, pentru a se evita distanța Tîrgoviște — Țitu — Chitila — Ploiești = 130 km., deci se înlătura un ocol de 78 km. Calea ferată Tîrgoviște — Ploiești urma să pună în valoare produsele a 20.742 ha. teren arabil și 25.809 ha. pădure (vezi anexa nr. 3) și să deservească 144.414 locuitori ai stațiilor: Tîrgoviște cu 12.000 locuitori, Râsvad cu 3.667 locuitori, Adîncea cu 9.848 locuitori, Tîrgușorul Nou cu 3.479 locuitori, Strejnic cu 8.589 locuitori și Ploiești

88. Proiect de drum de fier. Linia Tîrgoviște — Rucăr. Studiu economic. București, Imprimeriile Independența, 1920, p. 9.

89. Ibidem, p. 4.

90. Ibidem, p. 5.

91. Ibidem.

92. Ibidem, p. 6.

93. „Buletinul Căilor Ferate Române“, no. 7, 15 decembrie 1919, p. 208.

cu 36.000 locuitori⁹⁴. Linia era necesară și din punct de vedere militar.

Construirea și dotarea ei costau 12.120.000 lei adică : construirea a 52 km. \times 170.000 lei = 8.840.000 lei,
 dotarea cu 200 vagoane de marfă \times 9.000 lei = 1.840.000 lei,
 12 vagoane clasă \times 70.000 lei = 840.000 lei,
 8 locomotive \times 70.000 lei = 560.000 lei,
 4 vagoane de manipulare \times 20.000 lei = 80.000 lei.

Printr-o înțelegere specială între prefectul județului Dimbovița Anastasescu și prefectul județului Prahova, maior aviator Peneș, s-a căzut de acord ca atit construirea cît și exploatarea liniei Tîrgoviște — Ploiești și a ramurilor ei Haimanale⁹⁵ — Ghirdoveni — Moreni = 9 km. și Răsvad — Ochiuri = 6 km. să se facă numai de județul Prahova.

În ziua de 20 decembrie 1928⁹⁶ a avut loc licitația terasamentelor și a lucrărilor de artă care au fost concesionate inginerilor C.M. Vasilescu, C. Vasilescu și Cihodaru.

Lucrările au început la 29 septembrie 1929⁹⁷ și trebuiau să dureze 2 ani. Marea criză economică din anii 1929—1933, frământările interne care i-au urmat și al doilea război mondial au făcut ca linia Tîrgoviște — Ploiești să fie construită extrem de încet. Secțiunea Ploiești Vest — Cringu lui Bot a fost pusă în circulație în anul 1938⁹⁸. Stațiile Tîrgoviște Nord, Adîncea și I.L. Caragiale au fost zidite în anul 1941⁹⁹.

Abia în anul 1946 linia Tîrgoviște — Ploiești a fost dată în exploatare,¹⁰⁰ iar în anul următor s-au construit stațiile Răsvad și Zalhănau¹⁰¹. Linia Tîrgoviște — Ploiești a fost o cale ferată județeană aparținînd județului Prahova ca și calea ferată Ploiești — Vălenii de Munte. La 11 iunie 1948, prin legea naționalizării principalelor mijloace de producție, calea ferată Tîrgoviște — Ploiești a intrat în proprietatea statului.

În concluzie, județul Dimbovița dispune astăzi de o rețea feroviară de 146,368 km. (vezi aneva nr. 4) construită în 78 ani, 1868—1946, fiecare linie avînd durată și epopeea sa. Dacă s-ar fi realizat și cele 5 proiecte (Tîrgoviște — Periș, Titu — Blejești, Găiești — Giurgiu, Tîrgoviște — Gemenea — Rucăr și Pietroșița — Moroeni — Sinaia), rețeaua feroviară ar fi astăzi dublă, iar dezvoltarea economică a județului ar fi fost cu mult mai avansată. Cu toate acestea, rețeaua de căi ferate a contribuit la progresul economic și social fapt care, spre regretul nostru, a scăpat colectivului care a elaborat prima monografie a județului Dimbovița¹⁰².

94. Nicolae Drogeanu, Căile ferate ale județului Prahova. București, Tipografia Curții Regale F. Göbl Fii, 1929, p. 21.

95. Astăzi localitatea I.L. Caragiale.

96. Nicolae Drogeanu, op. cit., p. 26.

97. Ibidem, p. 1.

98. Arhiva Ministerului Transporturilor și Telecomunicațiilor, Direcția Linii și Instalații, dosar-cazier nr. 118 nepaginat.

99. Ibidem, dosar-cazier nr. 113, nepaginat.

100. Ibidem, dosar-cazier nr. 118, nepaginat.

101. Ibidem, dosar-cazier nr. 113, nepaginat.

102. File de monografie. Județul Dimbovița. București, Întreprinderea Poligrafică „13 Decembrie 1918“, 1970, 168 p. + 7 anexe.

ANEXA Nr. 1

Comuna	M O R I			Kg. prod. pe zi	G A T Cantitate
	Abur	Apă	Total		
Priseaca	—	—	—	—	—
Dragomirești	1	—	1	2500	—
Decindeni	—	—	—	—	—
Scheiul	1	—	1	5000	—
Scheiul de Sus	—	—	—	—	—
Gura Ursulia	—	—	—	—	—
Mănești	1	1	3	3200	1
Gheboieni	—	—	—	—	—
Pămînteni (Drăgoești)	—	—	—	—	—
Ungureni	—	—	—	—	—
Tătărani	2	1	3	3000	2
Căpriorul	—	—	—	—	—
Sturzeni	—	—	—	—	—
Priboiul	1	—	—	500	1
Botești	2	7	9	8000	3
Cindești din Deal	—	—	—	—	—
Greci	—	—	—	—	—
Valea Mare	—	—	—	—	—
Cindești	—	4	4	3200	2
Aninoșani	—	—	—	—	—
Dragodănești	—	—	—	—	—
Voinești	—	1	1	400	1
Burlănești	—	—	—	—	—
Izvoarele	—	3	3	6000	2
Suduleni	—	—	—	—	—
Mingina	—	—	—	—	—
Lunca	—	—	—	—	—
Gemenea (Brătulești)	—	5	5	5000	3
Căpul Coastei	—	—	—	—	—
Oncești	—	—	—	—	—
Pietrari	1	1	2	2800	1
După Deal	—	—	—	—	—
Gura Bărbuleț	1	1	2	1800	—
Manga	—	—	—	—	—
Mlacile	—	—	—	—	—
Strimba	—	—	—	—	—
Șipotul	—	—	—	—	—
Valea Glob	—	—	—	—	—
Alunișul	—	—	—	—	—
Bărbuleț	—	—	—	—	—
Băsești	—	—	—	—	—
Riul Alb	—	1	1	—	—
TOTAL	10	26	36	49600	18

Proiect de drum de fier. Linia Tîrgoviște — Rucăr. Studiu economic.
București, Imprimeriile Independența, 1920, p. 9.

E R E	V A R		ALTE SPECII		AGRICULTURĂ		
	Mc. prod. pe zi	Cant.	Prod. an	Cantitate	Producție	Cantitate	kg. producție
—	—	—	—	—	—	40	320
—	—	—	Cașieria	30.000	—	150	1000
—	—	—	Olăria	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	58	280
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	Expl. lignit	2.000.000 kg.	—	—	—
8	1	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	58	147
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
2	—	—	Țuică	5.000 dl.	—	20	200
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
3	—	—	—	—	—	40	350
9	—	—	—	—	—	223	1338
—	—	—	—	—	—	200	1000
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	Cărbuni	Nu se exploatează	—	—	—
4	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	Cărbuni	—	—	—	—
2	—	—	—	Nu se exploatează	—	—	—
—	—	—	—	—	—	30	120
2	10	720 t.	Cărbuni	Nu se exploatează	—	25	100
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
10	—	—	Aur și cărbune	Nu se exploatează	—	30	120
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
2	10	800 t.	Lignit, pe- trol, pucioa- să, fier, plumb etc.	—	—	150	1050
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	85	180
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	70	165
42	21	1520 t.				1179	6397

ANEXA Nr. 2

Comuna	Cant. siloz	P O P U L A Ţ I E			H A P Ă M Î N T			H A. P Ă propr. com.
		Bărbați	Femei	Total	Arabil	Imaş	Livezi	
Priseaca	165	283	258	541	341	—	55	—
Dragomirești	159	296	277	573	400	—	120	—
Decindeni	181	356	341	697	600	—	—	—
Scheiul	425	553	501	1054	227	—	115	—
Scheiul de Sus	—	192	205	397	—	—	—	—
Gura Ursulia	—	131	125	256	—	—	—	—
Mănești	738	505	500	1005	1009	337	111	—
Gheboieni	—	490	455	945	—	—	—	—
Pămînteni (Drăgoești)	—	375	354	729	—	—	—	—
Ungureni	—	305	294	599	—	—	—	—
Tătărani	320	628	584	1212	714	104	235	—
Căpriorul	250	457	471	928	—	—	—	—
Sturzeni	110	205	180	385	120	—	100	—
Priboiul	215	410	425	835	—	—	—	—
Boțești	650	542	540	1082	200	50	200	—
Cindeștii din Deal	—	282	251	533	—	—	—	—
Greci	—	332	316	648	—	—	—	—
Valca Mare	—	92	91	183	—	—	—	—
Cindești	580	580	554	1134	280	142	300	—
Aninoșani	—	75	76	151	—	—	—	—
Dragodănești	—	451	394	845	—	—	—	—
Voinești	312	635	620	1255	200	10	26	2
Burlănești	—	40	45	85	—	—	—	—
Izvoarele	378	228	219	447	182	50	21	—
Suduleni	—	234	222	456	273	240	513	—
Mingina	—	273	240	513	—	—	—	—
Lunca	—	25	20	45	—	—	—	—
Gemenea (Brătulești)	350	281	312	593	164	100	290	—
Capul Coastei	—	221	213	434	—	—	—	—
Oncești	—	250	266	516	—	—	—	—
Pietrari	890	77	82	159	600	180	594	—
După Deal	—	158	175	333	—	—	—	—
Gura Bărbuleț	—	188	198	386	—	—	—	—
Manga	—	376	367	743	—	—	—	—
Mlacile	—	118	190	308	—	—	—	—
Strimba	—	193	197	390	—	—	—	—
Șipotul	—	168	175	343	—	—	—	—
Valca Glob	—	167	152	319	—	—	—	—
Alunișul	—	74	68	142	—	—	—	—
Bărbuleț	482	640	616	1256	229	—	286	—
Băsești	—	221	216	437	—	—	—	—
Riul Alb	305	512	511	1023	350	—	209	—
Total	6490	12697	12296	24993	5616	1013	2662	2

DURI		HA. GRĂDINI			V I T E			Ș I P Ă S Ă R I			
propr. partic.	propr. stat	Le-gume	Fructe	Cai	Vaci	Boi	Oi	Porci	Găini și rațe	Giște	
500	—	10	27	107	200	183	—	165	3500	250	
2190	—	3	34	61	371	429	14	292	8000	300	
—	—	2	194	—	—	—	—	—	—	—	
—	3000	—	—	40	368	397	303	538	2214	250	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1617	2000	5	219	108	650	841	67	722	3384	235	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1600	1223	3	352	98	337	385	8	490	4000	100	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	2	98	—	—	—	—	—	—	—	
750	400	—	—	46	346	221	20	150	2000	200	
800	—	5	213	64	1034	1345	951	1244	4475	370	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	500	255	376	5300	200	
820	—	4	540	61	677	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	204	62	559	3000	140	
40	60	3	173	28	305	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	285	254	424	3580	800	
1108	1108	5	87	51	243	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	401	245	480	3400	120	
2025	675	5	300	32	566	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	714	190	520	7081	300	
2140	—	10	318	151	480	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
230	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	193	382	458	1560	125	
—	—	2	290	24	365	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	386	212	521	2050	115	
400	—	3	135	22	385	6785	2963	6939	53247	3505	
14220	8466	62	2980	893	6327	—	—	—	—	—	

Anexa Nr. 3

TRAFICUL PROBABIL AL LINIEI TÎRGOVIȘTE — PLOIEȘTI

Stațiile	Număr loc.	Ha. de cultură	Vag. cereale	Ha. pă- duri	Vag. lemne foc	Esența	Ani etate
Adinca	1.372	4.200	504	1.800	600	fag și	45-120
Tîrgoviște	12.000	1.500	180	—	—	—	—
Râzvad	3.667	2.000	240	1.209	—	—	—
Valea Neagră	2.281	—	—	18.550	900	stejar fag și	45-120
Vornicul	22.283	—	72	3.650	9.275	stejar	30
Zalhanaua	9.848	5.450	654	150	1.825	stejar	30
Tîrșorul Nou	3.479	4.450	534	300	225	stejar	30
Strejnic	8.589	3.142	378	150	—	stejar	30
Ploiești	36.000	—	—	—	—	—	—
Total	144.414	20.742	2.562	25.809	12.825		

Nicolae Drogeanu, Căile ferate județene ale județului Prahova. București, Tipografia Curții Regale F. Göbl Fii, 1929, p. 21—22.