

## DOUĂ PETIȚII ALE ȚIRGOVIȘTENILOR PRIVIND RACORDAREA ORAȘULUI LA REȚEAUA FERROVIARĂ

Pirvan Dobrin

Dezvoltarea producției de mărfuri la debutul celei de a doua jumătăți a secolului al XIX-lea impunea cu pregnanță construcția unor căi de comunicație moderne, capabile să asigure un transport rapid. În Principate încep acțiunile de modernizare a principalelor căi rutiere și se deschid artere noi. Paralel apar primele proiecte de construcție a drumurilor de fier.

În Țara Românească inițiatorul primelor proiecte de construcție a căilor ferate a fost domnitorul Barbu Stirbei, în noiembrie 1855. Acesta preconiza construcția, cu ajutor austriac a două linii Vîrciorova — Craiova — București — Dunăre și Brașov — Ploiești — București — Giurgiu.<sup>1</sup>

Receptivi la nou și conștienți de importanța legării orașului prin drum de fier cu Capitala și cu alte orașe, țirgoviștenii și-au manifestat în multe rânduri dorința ca în traseul viitoarelor căi ferate să intre și orașul Țirgoviște.

Încă din noiembrie 1856, populația orașului se adresa, printr-o petiție, prințului caimacam Alexandru Dimitrie Ghica, cerînd includerea Țirgoviștei în traseul proiectelor liniei ferate amintite mai sus.<sup>2</sup>

Dar construcția de căi ferate demarează greu, prima cale ferată, București — Giurgiu, fiind inaugurată în anul 1869.

În septembrie 1868, este votată legea pentru construcția unei rețele de căi ferate de către consorțiul prusian condus de Stroussberg.

Un tronson al acestei rețele urma să lege capitala cu orașele Pittești — Slatina — Craiova — Turnu-Severin.

Neincluderea orașului Țirgoviște în traseul magistralei feroviare a provocat o vie nemulțumire printre locuitorii orașului care se adresează domnitorului Carol I, printr-o petiție, ce a fost înmînată de o delegație compusă din 14 locuitori.<sup>3</sup>

Arătînd trecutul glorios al fostei cetăți de scaun populația orașului se arăta decepționată față de neincluderea Țirgoviștei în traseul drumului de fier cu atît mai mult cu cît județul Dimbovița dispunea de mari bogății ce puteau fi valorificate : grîu, animale, cărbune, petrol.

---

1. Const. Botez, Dem. Urmă, Ion Saizu : Epopeea feroviară românească, Ed. Sport-Turism, București 1977 p.p. 31—32.

2. Arh. St. Dimbovița, fond Primăria or. Țirgoviște, dos. 96/1856, f. 1.

3. Ibidem, dos. 188/1869, f. 1—3.

Se propunea devierea traseului liniei ferate București — Pitești sau construcția unei linii ferate Ploiești — Tîrgoviște — Pitești. Petiția nu și-a atins scopul propus, autoritățile tergiversînd rezolvarea favorabilă a acestui deziderat.

Se fac mai multe măsurători, se avansează mai multe proiecte toate nefinalizate. Unul din proiecte prevedea legarea orașului cu calea ferată Stroussberg prin construcția unei deviații Ghergani — Tîrgoviște, iar altul, în valoare de 250.000 de franci anual, prevedea legarea orașului de rețeaua de cale ferată prin construcția unei deviații Tîrgoviște — Periș. Acest din urmă proiect este abandonat deoarece orașul nu a putut plăti anuitatea de 20.000 franci.

Motivînd respingerea plății acestei sume, Consiliul comunal al orașului arăta că Tîrgoviștea a mai plătit în mai multe rînduri sume de bani pentru construcția de drumuri și căi ferate, fără ca orașul să beneficieze de acestea.<sup>4</sup>

Abia în anul 1883 orașul este racordat la rețeaua feroviară prin construcția liniei ferate Titu — Tîrgoviște, prelungită apoi pînă la Pucioasa și Pietroșița.

---

4. Ibidem, dos. 96/1872, f. 102—103, 127—130.