



## Trenule, mașină mică!

**I**naugurarea liniei ferate din 1869, București–Giurgiu, a dat semnalul dezvoltării rețelei căilor ferate românești. Doar în câțiva ani, întreaga țară este împânzită de linii ferate. Locomotivele pufăind din greu trag vagoane cu călători sau cu marfă. Era un început greoi, dar totuși o mare realizare tehnică. Iată ce scria, la 23 iulie 1870, ziarul ieșean „Dreptatea” despre circulația trenurilor: „La pornirea din Iași, cu puține minute mai înainte locomotiva s-a stricat încât a fost o întârziere până s-a adus o a doua... La dâmbul de la Ruginoasa s-a adăugat o altă locomotivă. Trenul era compus din 11 vagoane în total. După puține momente trenul stătu, ambele locomotive fi ind stricate: pasagerii stăteau afară pe iarbă, nemâncăți și fără apă. După mai bine de trei ceasuri, veni o locomotivă de la Ruginoasa, care luă cele stricate, iar trenul de pasageri stătea pe loc; în fine, o biată locomotivă oftigioasă veni și ne târî până la Pașcani”.

Ion Creangă, fascinat de noua mașinărie, pune mâna pe tocul cu peniță de oțel și scrie la „Învățătorul copiilor”: „Ia!

## *Istoria pe placul tuturor*

Băieți... vine trenul. O frumoasă descoperire! Cu puțină apă și câteva lemne aprinse, azi cărbuni de pământ, poartă c-o iuțea-lă foarte mare atâtea vagoane sau trăsuri..." Ba, chiar îi dedică o poezie:

*„Clopoțelul de la gară  
A dat semnul de pornire  
Toți în grabă alergară  
Toți cu toți într-o unire.  
Rar rămâne un drumeț  
Surd la astă deșteptare...  
Somnorosul e isteț  
Când e vorba de plecare.  
Sare iute în trăsura  
Pasagerul îngrijit,  
Trenu-n grabă se zmuțește,  
Trenul, iată a pornit!  
Fumul iasă, trenul zboară,  
Pasagerii-s liniștiți,  
Orice vreme-a fi afară.”*

Se poate cale ferată fără gară?

La 1 septembrie 1872 se inaugurează gara băcăuană. Cum arăta? Lungă, cu un etaj, ferestre dreptunghiulare, și cu o intrare mică, așezată de-a lungul unei singure și unice linii. Era, deseori, „cea mai importantă linie de cale ferată București-Cernăuți, cu un mare număr de trenuri personale și de marfă”. Apar și cărcotașii. Vă prezentăm un extras „din Condica de reclamațiuni a gării Bacău, din anul 1873: „*Astăzi 28 Aprilie 1873, voind a plăti taxa билетelor pentru Tecuci, ni s-a refuzat primirea unei monezi de aur, galbeni olandezi, ce circulă în țară. D-l casier a obiectat că nu cunoaște acea monedă nefiind în tarifele d-lor. Această conduită aduce nemulțumire pasagerilor, mai ales când s-ar ocaziona să aibă această singură monedă în pungă.*

*Consilierul Curții Focșani”.*



*Gara din Comănești*

Cu trecerea timpului căile ferate capătă o mare dezvoltare. După primul război mondial, la Bacău, se înființează „Secțiunea de întreținere C.F.R. Bacău, iar în 1926 Direcția a XII-a exploatare. Un an mai târziu ia ființă M.T.L. adică „mișcare, tracțiune, întreținere”. Pe la 1933 șeful gării Bacău, va fi Ioan Parfene, iar șef de depou, Vasile Negru. Acestuia din urmă, mare amator de dame, i s-a compus o epigramă cuprinsă în „Versuri festive” pe scena Căminului Cultural C.F.R. din Iași, la serbarea datinilor creștinești din 20 decembrie 1932:

*„Viguros cu energie,  
Patruzeci și cinci de toamne,  
Cu serviciul la-nălțime  
Și atenție la... doamne!”*