

INGINERUL ELIE RADU ȘI DRUMUL DE FIER DE PE VALEA TROTUȘULUI

Mădălina STAN, Emilia AURICĂ¹

madadeea2590@yahoo.com

emilia_aurica@yahoo.com

MOTTO: „Dacă duceți orice secantă pe întin-
sul țării, nu puteți să nu atingeți una din operele
pe care le-a clădit ziditorul ELIE RADU.” (un
contemporan al său)

ABSTRACT: In this article we intend to throw light on a more sensitive subject which unfortunately was less discussed and that is the railway from our country, more exactly, from the Trotus valley. Although buried in the ash of the years, the name of the great engineer, Elie Radu, should not be forgotten. His benefactions/good deeds and work worthy of admiration urges us, in sign of gratitude, to pay homage. Resisting hard times, the impressive buildings and railway networks contributed both to the beauty of the country and to the increase of national economy. Coordinated by Anghel Saligny and Elie Radu, the construction works of sections Adjud – Târgu Ocna and Târgu Ocna – Ghimeș had a great importance in World War II. At the same time, along the railway, the buildings of C.F.R. stations including the railway stations Comanesti and Brusturoasa with former name „Elie Radu” had been built. The railway station from Comanesti is very similar to the railway station from Curtea de Arges and it is believed to be the replica of the railway station from Lausanne, supposing that the drawing had had a Swiss origin. The architect who worked with Elie Radu is Giulio Magni known as the architect of most of the Romanian railway stations as well as he who built Elie Radu’s house. He was a supporter of progress in technology and for the next generations he is a model for his honesty in using the public funds.

The Romanian architecture preserves some of the most beautiful memories of the engineer’s hard work. We will always remember his contribution to the prestige of the Romanian engineering school and his strive to promote and stimulate it.

KEYWORDS: railway station, great engineer, progress in technology, Comanesti

¹ Eleve la Colegiul Tehnic „Dimitrie Ghika”, Comănești, județul Bacău. (Coordonator: prof. Petrița Bilbîe (petrita_b62@yahoo.com))

Argument

Când soarele își curmă aurul în apus, mai uită uneori câte o rază pe creneluri... pentru ca în nopțe clădirea să păstreze o lumină a istoriei închisă în ea... O istorie dăltuită în cărămidă, în piatră și-n frumoasele ornamente de teracotă. Mi-e drag să privesc Gara din Comănești... Să stărui a privi o clipă doar, tu, călătorule, și vei vedea cum gara îți va vorbi cu-nflăcărare prin ochii ferestrelor sale despre vremurile de demult. Pe un peron uitat de veac se vor însufleți amintirile primilor călători, sala de așteptare îți va părea însuflețită de un bal... al amintirilor. Eu, un simplu locuitor al acestui oraș, ca fărâmă de praf a istoriei, admir cu entuziasm un munte de istorie viu... Clădire de poveste, ferestre de poveste, uși de poveste, camere de poveste, gara ea însăși e o poveste scrisă de ani, prin călătorii vremurilor de atunci și de acum, prin poveștile lor, care trecând doar prin acest oraș au admirat și ei minunata noastră gară cu misterul ei... regal.

Elemente de modernitate în România secolului al XIX-lea

Cea de-a doua jumătate a secolului al XIX-lea și cei câțiva ani până la izbucnirea Primului Război Mondial au avut un rol decisiv pentru dezvoltarea socială și economică a României. În multe domenii, ea s-a îndreptat către formele moderne. Populația a crescut neîntrerupt și a căpătat un caracter mai urban, industrializarea a luat avânt, iar infrastructura unei economii avansate a început să se articuleze. În același timp, persistau multe dintre caracteristicile unei țări subdezvoltate. Agricultură în România rămânea baza economiei, iar marea majoritate a populației continua să trăiască la țară.² Cu toate acestea ramurile industriale s-au dezvoltat, în special industria lemnului și industria cărbunelui. Acestea au ajutat ca relațiile României cu țările străine să ia amploare. Totodată, apariția în țară a unei rețele de căi ferate a devenit o necesitate. S-au consolidat relațiile cu Austro-Ungaria, Germania și Rusia.

Pe măsură ce comerțul internațional s-a diversificat și industria autohtonă s-a extins, rolul moșierului a scăzut, iar importanța arendașului a crescut, toate acestea datorită expansiunii rapide a sistemului arendeii în ultimele decenii ale secolului al XIX-lea.

În Moldova, posesorii marilor moșii profitau din plin de resursele descoperite pe terenurile lor. Pe Valea Troțușului, în special, comorile

² Keith Hitchins, *România 1866–1947*, Editura Humanitas, București, 1994, p. 162.

pământului dădeau prilejul moșierilor să se bucure de o mediatizare atât a numelui familiei cât și a zonei propriu-zise. Începând cu satele Comănești, în care era exploatat cărbunele brun, Moinești, ce reprezenta comoara de aur negru, și Târgu-Ocna, cu impresionanta mină de argint sărat, întreaga zonă a devenit una din principalele elemente ce au contribuit la dezvoltarea economiei statului român.

Prima dintre resursele naturale amintite mai sus a adus prestigiu și faimă așezării dar și familiei princiare Ghika-Comănești. Pe domeniul funciar al acesteia, cuprins între frontiera cu Transilvania și Târgu-Ocna, exploatarea de cărbuni minerali în Bazinul Comănești este atestată oficial pentru anul 1836³.

„Comăneștii, moșie a familiei Ghika, ramura ce pornește din Iordachi, frațele lui Costachi, strămoșul Delenilor...”⁴.

Constituirea domeniului cvasifeudal Ghika a avut loc între anii 1804–1830, când proprietar al terenurilor cu cărbuni era Aga Nicolae Ghika. Acesta, cu scopul dezvoltării economiei, livra cărbune vapoarelor care soseau la Galați, modalitate prin care a adus faimă zonei.⁵ Mai târziu, când stoparea transportării cărbunelui a dus activitatea în punctul supra-producției, deci într-o situație dificilă, înființarea la Iași a unei mici fabrici cu abur, ce folosea cărbune drept combustibil, a constituit salvarea, mai târziu lucrurile intrând în normal.

Începând cu cea de-a doua jumătate a secolului al XIX-lea, transportul resurselor la Iași sau la alte destinații, desfășurat în condiții rudimentare, a început să constituie un subiect discutabil. Conform documentelor vremii, căruțașii se plâneau de traiul imposibil pe care îl aveau, mai ales în timpul iernii, când transportatul era îngreunat ținând cont și de vehiculul rudimentar, adică clasicul car cu osie de lemn cu boi, dar și de distanța considerabilă pe care o aveau de străbătut. Astfel, de la Comănești la Galați, drumul făcut era de 220 de kilometri.

Era perioada când a început înființarea unor căi ferate în diferite zone ale țării în scopul transportării mărfurilor, mai exact în Banat, în anul 1854

3 Costachi S. Ciocan, *Din istoria generală a orașului Comănești pe Troțuș și a împrejurimilor sale*, Editura Plumb Bacău 2001, p. 18

4 Nicolae Iorga, *România cum era până la 1918*, volumul II, Editura Minerva, București, 1972, p. 232.

5 Costachi S. Ciocan, *op. cit.*, p. 194.

și în Dobrogea, în anul 1860. În Moldova, în anul 1861, și domnitorul Mihail Sturza a încercat construirea unor drumuri de fier, dar fără rezultate.

Începutul construcției căilor ferate în România

Înzestrarea țării cu drumuri de fier – acțiune considerată, pe bună dreptate, încă din timpul domniei lui Alexandru Ioan Cuza, ca având o importanță decisivă pentru întreaga dezvoltare economică ulterioară a României – s-a făcut în mai multe etape și cu parteneri diferiți. Începerea construcției căilor ferate a fost făcută prin concesiunile acordate firmelor străine, cea mai cunoscută fiind compania prusiană Strousberg, căreia, prin intervenția directă a domnitorului Carol, i-a revenit concesiunea construcției liniilor de pe distanțele Roman – Tecuci – Galați – Brăila – Buzău – Ploiești – București și București – Pitești – Slatina – Craiova – Turnu Severin – Vârciorova. Aceste căi ferate au fost denumite „partea leului”. Cu toate acestea, în anul 1871, lucrările rămân neterminate deoarece concesiunea Strousberg este anulată, ca mai târziu să falimenteze lăsând multe semne de întrebare în urma sa.⁶

După proclamarea independenței de stat a României a început o nouă perioadă din istoria căilor ferate din țara noastră. Prin preluarea de către statul român a administrării și exploatării căilor ferate, s-a dat regulamentul de exploatare din 11 aprilie 1880, când s-a constituit Direcțiunea Generală a Căilor Ferate Române, care a început administrarea și exploatarea liniilor noi. Cu acest prilej a fost prescurtată denumirea, luând naștere simbolul „C.F.R.”. Aceasta și-a desfășurat activitatea până la 19 martie 1883, moment în care a fost votată în parlament „legea de exploatare C.F.R.”. Așa cum prevedea această lege, care a durat până în anul 1919, administrația căilor ferate a fost încredințată „Direcțiunii Generale C.F.R.”.⁷

Cu ajutorul marilor ingineri și arhitecți români ce și-au folosit întreaga măiestrie în finalizarea acestor drumuri de fier încercând chiar să implementeze un stil unic, un stil românesc, România, la sfârșitul secolului al XIX-lea și începutul secolului al XX-lea, putea fi considerată un stat cu o economie prosperă. Pentru o țară tânără, rămasă, însă, în urmă din punct de vedere tehnic, realizarea acestei rețele de căi ferate a fost un succes

6 Costin Murgescu, Victor Slăvescu, *Afacerea Strousberg*, în „Magazin istoric”, nr.2, 1979, pp.59–60.

7 Al. Cebuc, *Din istoria transporturilor de călători în România*, Editura Științifică, București, 1967, p.124.

deosebit, dovedind capacitatea inginerilor români, care fără sprijin din afara țării, au construit, prin mijloace proprii, osatura căilor ferate de azi.⁸

Inginerul Elie Radu și drumurile de fier

Timpul așterne uitarea peste numele oamenilor, alte nume venind să le ia locul. Dar dacă omul e supus pieirii, realizările sale rămân încă mulți ani mărturie grăitoare despre faptele sale.

O figură luminoasă a începutului ingineriei construcțiilor la noi în țară, un om al competenței, ferm și echilibrat, neînduplecat în combaterea neglijenței și superficialității, inginerul ELIE RADU se numără printre personalitățile proeminente ale tehnicii românești, într-o perioadă când tehnica era la noi abia în fașă.

În 1871, în drum spre Iași, Elie Radu a văzut pentru prima oară, la Verești, calea ferată. Construcția masivă a gării, șinele, locomotiva, vagoanele, au fost o revelație pentru tânărul elev. Drumul rapid și comod în tren i s-a părut ceva minunat. Cum s-ar mai schimba fața țării dacă aceasta ar fi brăzdată în lung și-n lat de sute de trenuri alergând pe șinele de oțel! Impresia produsă asupra tânărului a fost hotărâtoare pentru drumul pe care și l-a ales în viață și astfel a devenit inginer.

Cu o pregătire temeinică și multilaterală, înzestrat cu o putere de muncă neobișnuită, spirit creator și plin de inițiativă, el a realizat timp de peste o jumătate de secol un număr impresionant de peste 60 de lucrări în domeniul construcțiilor de căi ferate, drumuri, poduri definitive, clădiri publice și lucrări edilitare. Activitatea lui Elie Radu este remarcabilă prin concepția superioară dovedită în alegerea traseelor, în siguranța liniilor de cale ferată, în prevederile posibilităților de dezvoltare în viitor. O grijă deosebită a purtat-o de asemenea reducerii costului de exploatare și întreținere a lucrărilor. Trebuie subliniat faptul că în lucrările pe care ni le-a lăsat a întrebuițat pe o scară largă zidirea de piatră, betonul simplu și betonul armat, executate cu materiale din țară. Tot în construcția căilor ferate din țara noastră s-au introdus, pe baza studiilor sale, șinele grele, de tipul 40 și 46 kg pe metru liniar, care permit mărirea vitezei trenurilor și o mai mare siguranță a circulației.⁹ Contribuind direct la numeroase lucrări tehnice,

8 Ghe. D. Roșianu, *Arta și opera inginerului Elie Radu*, Editura Tehnică, București, 1958, p. 50.

9 Ștefan Bălan, *Istoria științei și tehnicii în România date cronologice*, Editura Academiei Republicii Socialiste România, București, 1985, p. 213.

în special la construirea unor linii ferate importante, cum ar fi Pitești – Curtea de Argeș, Târgu Ocna – Comănești – Palanca, Galați – Bârlad, linii ce includeau lucrări ingineresti de mare tehnicitate ca viaducte, poduri, tunele, etc., Elie Radu a studiat, proiectat și construit nu mai puțin de 475 km de căi ferate și a studiat și proiectat 175 km de linii ferate executate de alți ingineri – o mare parte din vitala rețea feroviară românească. Trebuie să adăugăm la aceasta contribuția sa la construirea șoselelor transcarpatice, realizate după Marea Unire cu Transilvania: Moroieni – Sinaia, Lotru – Căineni, Comănești – Palanca, Târgu Ocna-Slănic (Moldova), Dolhasca-Hârlău și Călărași-Lehliu, totalizând peste 1000 km de drumuri, pe trasee uneori dificile (Valea Jiului, Valea Oltului etc.). A executat numeroase poduri: peste Olt (la Slatina), peste Jiu (la Craiova), peste Siret (opt poduri), etc., castele de apă și rezervoare de mare capacitate. Lucrări de seamă a realizat și în domeniul edilitar. În studiile sale privind alimentarea cu apă a orașelor țării, a introdus concepții și soluții originale vizând, în primul rând, valorificarea surselor subterane, dar și în domeniul filtrării apelor. A construit, de asemenea, numeroase castele de apă pentru orașe mari ca Brăila și Turnu Severin și a fost promotorul utilizării betonului la poduri de șosea. Într-un moment de criză a betonului armat când în Europa se prăbușiseră construcții mari din acest material, inginerul Radu a înțeles și a demonstrat că aceasta se datorează numai unor deficiențe de proiectare și calcul, promovând construcțiile de acest fel, evident corect dimensionate și realizate¹⁰.

Motivați de succesul pe care l-au avut în proiectarea și construcția cu eforturi proprii și cu capital românesc, în anul 1879, a primei linii de cale ferată pe teritoriul României, cei 34 de arhitecți și ingineri români au decis să înființeze, în data de 6 decembrie 1881, Societatea Politehnică a cărei președinte era Eugen Frunză.¹¹ În 1882, Elie Radu devine membru al societății păstrând acest loc timp de 49 de ani. Mai târziu, pentru meritele sale și activitatea desfășurată, a fost ales în două rânduri președinte al societății, în perioadele 1897–1898 și 1903–1904.

În cadrul Comitetului, Elie Radu a participat la lucrările comisiei pentru organizarea corpului tehnic (1889); a obținut rezolvarea drepturilor

¹⁰ Edmond Nicolau, *100 de oameni de știință și inventatori români*, Editura Ion Creangă, 1987, p. 166

¹¹ Ilie Popescu, *Căi ferate (Transporturi clasice și moderne)*, Editura Stiințifică și Enciclopedică, p. 108

la pensie a inginerilor nebugetari (1892). În 1895 a organizat sărbătorirea inginerului Anghel Saligny cu prilejul inaugurării podului de peste Dunăre, cea mai însemnată construcție de acest fel executată până atunci în Europa continentală.¹² Figură inginerască proeminentă a secolului trecut și a primelor două decenii ale veacului nostru, Anghel Saligny a avut o activitate bogată, de peste 40 de ani, marcând în mod crucial dezvoltarea tehnicii construcțiilor în țara noastră. În 1896, Anghel Saligny a preluat lucrările de construcție a portului Constanța, a modificat proiectul inițial completându-l cu un bazin pentru depozitarea țițeiului destinat exportului și cu rezervoare pentru depozitarea acestuia.

În anul 1899 a fost dată în exploatare linia feroviară Adjud-Ghimeș care face legătura dintre Ardeal și Moldova, preluată de la Trustul Stroussberg și terminată de inginerul Anghel Saligny (traseul Târgu Ocna- Ghimeș a fost finalizat de inginerul Elie Radu). Tot Anghel Saligny și tot în 1899 a propus și a conceput o conductă de transportat produse petroliere de la Băicoi la Constanța, care a fost finalizată abia în anul 1916.¹³ Pe baza unor invenții proprii, Anghel Saligny a construit, în premieră mondială, silozurile din beton armat de la Brăila (1888) și Galați (1889), la numai două decenii după ce francezul Joseph Monier (1823–1906) obținuse, în 1886, primul brevet pentru elemente de construcții (grinzi, plăci, stâlpi) din beton armat. În anul 1885, ca de obicei când era vorba de mari lucrări ingineresti publice, guvernul român a organizat un concurs internațional pentru proiectul unui pod de cale ferată peste Dunăre, la Cernavodă. Nemulțumită de ofertele prezentate de firme străine, atât Comisia de adjudecare a ofertelor, alcătuită din specialiști români și străini, cât și Direcția generală a Căilor Ferate Române iau decizia de a încredința dificila lucrare inginerului român Anghel Saligny și colaboratorilor săi. Astfel, la 21 octombrie 1890, în prezența regelui Carol I, era marcată începerea lucrărilor pentru noul pod. La numai cinci ani de la începerea lucrărilor, în ziua de 14 septembrie 1895, în prezența regelui și a unei numeroase și entuziaste asistențe, era inaugurat sistemul de poduri de cale ferată ce traversează Dunărea între Fetești și Cernavodă, proiectat și construit sub coordonarea lui Anghel Saligny și purtând numele regelui Carol I. „Știam că va ține!” – acesta a fost răspunsul pe care marele inginer Anghel Saligny l-a dat unui tânăr care se apropiase

¹² Ghe. D. Roșianu, *op. cit.*, pp.153–154

¹³ Ion Văduva-Poenaru, *Enciclopedia marilor descoperiri, inovații, teorii și sisteme*, Volumul XIV, Editura Geneze, p.128

de el după spectaculoasa probă făcută la 14 septembrie 1895 podului de la Cernavodă: 15 locomotive grele trecuseră atunci duduind peste maiestruoasa construcție metalică, fără să se producă cea mai mică defecțiune. Tânărul voise să știe ce ar fi zis și făcut Saligny...dacă podul s-ar fi năruit, iar răspunsul calm al acestuia ilustra încrederea deplină pe care inginerul o avea în calculele sale, în soluțiile îndrăznețe preconizate, în proiectul și construcția sa temerară¹⁴.

În domeniul construcției de căi ferate, inginerul Elie Radu stă, atât ca concepție cât și ca realizări, alături de marii constructori Anghel Saligny și Mihail Rîmniceanu, aceștia trei fiind figurile reprezentative care au stimulat și realizat prima rețea de căi ferate construită de către cadre tehnice românești la noi în țară. În acea epocă s-a diferențiat profesiunea de arhitect de aceea de inginer și cele două categorii încep să-și desfășoare activitatea în sfera atribuțiilor specifice. Construirea căilor ferate trecând în mâna inginerilor români, au trebuit ridicate pe tot întinsul acestor căi localuri de gări a căror proiectare, până atunci, cădea tot în sarcina inginerilor care executau și lucrările liniilor.

Stația C.F.R. Comănești

Elie Radu, chiar din epoca sa de pregătire pentru cariera de inginer, în urma vizitării atâtor lucrări variate și interesante, avea foarte dezvoltat simțul esteticii. Ca atare, el acorda o deosebită importanță părții arhitecturale a construcțiilor pe care le realiza. Una din gările de călători din stațiile liniilor ferate construite de Elie Radu este și cea din orașul Comănești. Deși este considerată replică a gării din Lausane, sora geamănă a gării din Comănești se află chiar în țară, mai precis, în Curtea de Argeș, surori pe bună dreptate, căci tatăl lor este același, inginerul Elie Radu. Presupunerea conform căreia gara din Comănești ar fi o replică a gării din Lausane derivă, probabil, din faptul că schița și planul ar putea avea o origine elvețiană.

Redăm o descriere a gării din Curtea de Argeș pentru a evidenția asemănările cu Gara din Comănești. Ambele au o frumusețe aparte. Decorațiile exterioare sunt realizate cu brâuri de ceramică smălțuită executate de meșteri italieni, iar ancadramentele ușilor și ferestrelor sunt făcute tot din cărămidă smălțuită. Pentru învelitoarea acoperișului s-au folosit solzi de

¹⁴ Edmond Nicolau, *op. cit.*, p. 169.

ardezie. Dimensiunile mici ale solzilor au permis urmărirea conturului nervurilor bolților, realizând astfel un efect deosebit.¹⁵

Gara a luat ființă în anul 1885 și era deservită de o linie curentă, avea 18 linii de garare și 6 linii moarte. Lungimea constructivă a liniilor Stației Comănești era de 11, 490 km, iar lungimea utilă de 7038 m. Suprafața totală a zonei C.F.R. era de 25 ha. Clădirea de călători a fost construită din cărămidă și piatră și a fost acoperită cu tablă în 1899. Aceasta avea subsol, parter și o locuință de serviciu la etaj. În interior era tencuit și vărut; pe jos erau dușumele din scândură de brad, iar încălzirea era asigurată cu sobe din teracotă. Gara avea o singură casă de bilete și un automat cu bomboane. Domnul Fornazer Gheorghe, din Comănești, ne-a oferit și alte informații: „Au existat lângă casa de bilete niște trepte care coborau într-un pasaj subteran ce ducea până la poliție. Tot aici în pasaj s-au aflat niște cămăruțe de arest; printre deținuții care au fost închiși aici s-au aflat și țărani agășeni și asăuani ce au făcut răscoala țărănească din anul 1947.”¹⁶ Peronul era acoperit cu pietriș, iar pe aici patrulau jandarmi însărcinați cu păzirea clădirii gării, oameni numiți de prințesa Ioana Ghika. În anul 1920 s-a construit un bufet din lemn și piatră, acoperit cu tablă. Sala stației a fost folosită, încă de la terminarea sa, pentru serbările de sfârșit de an ale școlii primare¹⁷.



Foto: Stația CFR Comănești

15 <http://curtea-de-arges.com/obiective-turistice/gara-curtea-de-arges/>, accesat în data de 17.07.2013

16 Fornazer Gheorghe, 74 de ani, din Comănești, mărturie- istorie orală

17 Costachi S. Ciocan, *op. cit.*, p. 206

Stația C.F.R. Comănești a avut un rol foarte important în ambele războaie mondiale, mai ales pentru traficul de mărfuri – petrol de la Moinești și cărbune de la Comănești. La fel trebuie să menționăm că, tocmai pentru importanța centrului feroviar de la Comănești, noul inamic (de după 23 august 1944) a dinamitat o parte din clădirea pentru călători a Stației Comănești, care a fost refăcută în anii postbelici. Distrugerea provocată era explicabilă prin operația militară a retragerii¹⁸. După cum ne-a relatat domnul Fornazer Gheorghe, „intenția era să bombardeze calea ferată.” Astfel, în încercarea retragerii, fără a mai înfrunța rușii, nemții au vrut să atace linia Comănești – Ghimeș, pe atunci un important nod feroviar, pentru a opri înaintarea trupelor rusești. Însă ținta lor nu a fost atinsă, clădirea gării fiind cea afectată. Jumătatea distrusă a fost reabilitată abia în anii '70; s-a încercat, pe cât de mult posibil, imitarea întocmai a modelelor și ornamentelor aflate în partea neafectată a clădirii¹⁹.

Alături de stația C.F.R., o altă clădire maiestuoasă este reședința familiei princiare Ghika – Comănești. Palatul este asociat, ca imagine arhitecturală, cu gara, în cazul ambelor monumente remarcabile evidențindu-se rolul pozitiv al acestei familii, care și-a pus amprenta asupra locului până în zilele noastre. Una dintre cele mai frumoase caracterizări ale celor două clădiri a fost făcută de marele istoric Nicolae Iorga: „Castelul, o clădire nouă, în mijlocul unei grădini foarte frumoase, se găsește în fața gării smălțuite și încununată cu turnuri, care se pot admira mai mult decât locui și întrebuița (...) Curtea boierească e un frumos castel clădit de arhitectul Ateneului”²⁰. Palatul a fost construit de marele arhitect Albert Galleron, realizator atât al Ateneului din București cât și, împreună cu Casion Bernard, al Palatului Băncii Naționale. La cererea lui Dimitrie N. Ghika – Comănești, a fost înălțată această clădire ca simbol al măreției, al puterii pe care o deținea în vremea aceea marele moșier. El este cunoscut mai ales pentru expediția efectuată alături de fiul său, Nicolae Ghika, în „Cornul oriental al Africii” mai precis în Somalia, în perioada 1895–1896, la îndemnul naturalistului Grigore Antipa. Cei dintâi doi români care au întreprins călătoria științifică în „Țara somalilor” sunt recunoscuți ca mari

18 *Ibidem*.

19 Fornazer Gheorghe, 74 de ani, din Comănești, mărturie (martor ocular)- istorie orală

20 Nicolae Iorga, *op. cit.*, Volumul II, Editura Minerva, București, 1972, p. 232

exploratori, expediția soldându-se cu trofee cinegetice demne de pasiunea lor de vânători, dar și cu exemplare din 55 de specii de plante, studiate apoi de specialiști de renume. Un entuziasm patriotic i-a îndemnat să dea numiri românești la patru puncte marcante, descoperite de ei, denumiri admise pe plan mondial.

O altă stație C.F.R. de pe Valea superioară a Trotușului care este legată de numele ing. Elie Radu este stația Brusturoasa. Înaintea celui de-al doilea Război Mondial, în locul acestei stații se afla halta „Elie Radu”. Aceasta, care nu mai are nici o legătură cu actuala haltă Brusturoasa a fost distrusă în timpul războiului. Clădirea originală nu a fost o construcție oarecare, ci a fost de la bun început concepută ca un adevărat monument istoric. Ea reprezenta chintesența lucrărilor lui Elie Radu, în sensul că în cadrul unei clădiri de dimensiuni mici au fost cuprinse aproape toate elementele caracteristice acestor lucrări. Inginerul Elie Radu, care n-a fost doar un simplu inginer de structuri, ci coordonatorul unei întregi echipe, a dorit probabil să onoreze în felul acesta satul în care își avea rădăcinile. Din punct de vedere stilistic această clădire a fost desenată tot de arhitectul Giulio Magni, același care a desenat și minunata gară de la Curtea de Argeș, precum și casa de locuit a inginerului Elie Radu din București. Stă mărturie felul cum a rezolvat arhitectul detaliile de tăiere a pietrei la halta „Elie Radu”: același gen de detalii se regăsesc și la casă. Executată din zidărie de piatră, ca și lucrările de artă de pe liniile realizate în perioada respectivă, conține elemente de arhitectură regăsite la majoritatea clădirilor construite până atunci.²¹

Elie Radu – figură inginerescă proeminentă în istoria construcțiilor din România

Dintre multele nume ale acelor vremuri de pe Valea Trotușului, atât exploratorul Dimitrie Ghika cât și marele inginer Elie Radu s-au remarcat profund în istoria începutului unui secol prosper. Aceștia au lăsat în urma lor monumente, edificii, informații, ce au dat mereu un plus de strălucire orașului Comănești și care au dăinuit peste ani, ca o dovadă a muncii depuse nu în zadar, muncă realizată cu inteligență, abilitate și multă pricepere.

Elie Radu avea o deosebită pasiune pentru găsirea celei mai bune soluții în proiectarea unei lucrări și în acest scop lucra cu mult devotament tot timpul în biroul său de la Consiliul Tehnic Superior, atât în zilele de lucru

²¹ <http://caiferate.fr.yuku.com/topic/1371/Re-Halta-Elie-Radu?page=-1>, accesat în data de 5. 08. 2013

cât și în zilele de sărbători. În zilele de sărbătoare, când liniștea domnea în tot Ministerul, Elie Radu putea fi zărit, la masa sa de lucru, cufundat în examinarea unui plan sau proiect, urmărind pe hartă traseul unei căi ferate sau al unei șosele noi, așezarea unui pod, sau a unui baraj; sau făcând, cu îndemânarea pe care o avea, un studiu comparativ de cost al diferitelor soluții de considerat în rezolvarea problemelor tehnice ce se puneau; altele urmărirea publicațiile tehnice importante, progresele științei din alte țări, încercând să aleagă pe cele ce puteau fi aplicate și la noi în țară. Ceea ce l-a caracterizat în mod cu totul deosebit era concepția sa de muncă: studiul amănunțit al fiecărui detaliu, cercetările pe teren, cuprinderea și înțelegerea ansamblului lucrărilor. Această concepție a știut să o insuflă și colaboratorilor săi care, după ce studiau și proiectau lucrări, erau trimiși pe șantier pentru executarea lucrării proiectate. Elie Radu a reușit să formeze în acest mod o adevărată generație de ingineri capabili, dornici de a crea lucrări valoroase, trainice și folositoare țării. Caracteristic pentru opera realizată de Elie Radu este faptul că în țara noastră, în perioada primelor sale lucrări, nu existau construcții mai importante, care să-i servească de model, nici personal tehnic format, nici utilaj corespunzător. Totul a trebuit făcut de la început, cu mijloacele rudimentare existente.

De-a lungul secolului al XX-lea calea ferată de pe Valea Troțușului a demonstrat cât de necesară era atât pentru transporturile de mărfuri, cât și pentru locuitorii de atunci și de acum, mai ales pentru lucrătorii și elevii navetiști pentru care acest mijloc de transport, trenul, a devenit parte din viața lor. Din păcate, în zilele noastre, rolul drumului de fier a scăzut, mai ales în ceea ce privește transporturile de marfă, dar chiar și pentru locuitori, trenul fiind adesea înlocuit cu automobilele și mașinile de călători, considerate de oameni mai practice, mai rapide.

După 52 de ani de activitate neîntreruptă în Ministerul Lucrărilor Publice, inginerul Elie Radu a fost trecut la pensie lăsând un mare gol în serviciu și în sufletele tuturor colegilor săi. S-au păstrat cele mai calde amintiri despre rodnicia sa activitate tehnică în folosul statului, contribuția la ridicarea prestigiului corpului ingineresc și lupta însuflețită pentru promovarea și stimularea acestui corp. Pilda, atât de înălțătoare pe care a dat-o prin marele său aport la progresul tehnicii românești și cinstea absolută în folosirea banului public rămân un exemplu viu pentru generațiile viitoare²².

22 Ghe. D. Roșianu, *op. cit.*, p.164

Bibliografie:

- [1] Albescu, I. E., *Personalități Românești ale Științelor Naturii și Tehnicii – Dicționar*, Editura Științifică și Enciclopedică, București, 1982.
- [2] Bălan, Ștefan, *Istoria științei și tehnicii în România date cronologice*, Editura Academiei Republicii Socialiste România, București, 1985.
- [3] Bellu, Radu, *Mica Monografie a căilor ferate din România*, volumul IV, Regionalele de cale ferată Galați și Constanța.
- [4] Botez, C., *Pagini memorabile din lupta maselor*, Bacău, 1971.
- [5] Cebuc, Al., *Din istoria transporturilor de călători în România*, Editura Științifică, București, 1967.
- [6] Ciocan, Costachi S., *Din istoria generală a orașului Comănești pe Troțuș și a împrejurimilor sale*, Editura Plumb, Bacău, 2001.
- [7] Hitchins, Keith, *România 1866–1947*, Editura Humanitas, București, 1994.
- [8] Iorga, Nicolae, *România cum era până la 1918*, volumul II, Editura Minerva, București, 1972.
- [9] Lecca, Octav George, *Famiiliile boierești române*, Editura Libra, București, 2006.
- [10] Murgescu, Costin, Slăvescu, Victor, „Afacerea Strousberg”, în „Magazin istoric”, nr. 2, 1979.
- [11] Nicolau, Edmond, *100 de oameni de știință și inventatori români*, Editura Ion Creangă, 1987.
- [12] Popescu, Ilie, *Căi ferate (Transporturi clasice și moderne)*, Editura Științifică și Enciclopedică.
- [13] Roșianu, Ghe. D., *Arta și opera inginerului Elie Radu*, Editura Tehnică, București, 1958.
- [14] Rusu, Pintilie, *Bacău. Monografie*, Editura Sport – Turism, București, 1980.
- [15] Stoica, Corneliu, *Valea Troțușului – Enciclopedie*, Editura Magic Print, Onești, 2007.
- [16] Văduva-Poenaru, Ion, *Enciclopedia marilor descoperiri, inovații, teorii și sisteme*, Volumul XIV, Editura Geneze.
- [17] Verde, Rozalia și Teodor, *Monografia municipiului Onești*, Editura Magic Print, Onești, 2003.