

Calea Ferată Bacău – Piatra – O mărturie a ingineriei tehnice românești

Ing. Andrei Berinde,
Regionala C.F.R. Brașov

Abstract: *An extremely important track for the transport of the wood exploited in the dense forests that covered Tarcău Mountains, Bacău – Piatra narrow gauge (1000 mm.) railway was built between 1883 and 1885, by the New Lines Direction, following the designs of the well known Romanian engineer Elie Radu.*

The first ideas concerning the building of a railway link on Bistrița river's inferior course appeared in 1872.

On March 15th 1882, according to the Royal Decree No. 1387, Bacău – Piatra railway was declared as a public utility work.

The line's building begun on April 1st 1883, its 57,7 km. being inaugurated, under a solemn atmosphere, on February 15th 1885.

Started in the autumn of 1890, the line's gauge normalizing work was completed on September 17th 1892.

Piatra Neamț railway station's actual passenger building was completed on October 14th 1913.

Initially, the small trains pulling was carried out by the 4 narrow gauge steam locomotives built in 1884, in Belgium, at "Hainaut – Couillet Iron Works".

After the line's gauge changing, the trains were pulled by several types of steam locomotives, this system being changed only in 1972, after the introduction into the active service of the diesel locomotives, railway vehicles which are currently used for the passenger and freight trains pulling.

Traseu cu o deosebită importanță pentru transportul lemnului exploatat în bogatele păduri ce acopereau Munții Tarcăului, calea ferată cu ecartament îngust (1000 mm.) Bacău – Piatra a fost realizată între anii 1883 – 1885, de către Direcția Linii Noi, după proiectele elaborate de binecunoscutul inginerul român Elie Radu.

Primele idei ce vizau deschiderea unei legături feroviare pe cursul inferior al râului Bistrița au apărut în anul 1872, moment când este consemnată o intervenție a Consiliilor Generale ale Județelor Bacău și Neamț, pe lângă Guvern, document în care se cerea, în mod explicit, construcția unei căi ferate între orașele Piatra și Bacău, traseu ce urma să fie conectat cu linia magistrală Suceava – Roman.

După 10 ani de discuții interminabile, Parlamentul Românie a realizat în sfârșit importanța economică a viitorului traseu, indispensabil pentru dezvoltarea industriei de exploatare a lemnului, material ce era transportat până în portul Galați, cu plutele ce străbăteau văile Bistriței și

Siretului. Acest mod de transport era însă deosebit de nesigur, deseori circulația ambarcațiunilor fiind complet blocată de înghețurile din iernile grele, fapt ce genera pierderi uriașe pentru negustorii ce priveau neputincioși cum li se degradează mărfurile.

La 15 Mai 1882, prin Decretul Regal Nr. 1387, calea ferată Bacău – Piatra a fost declarată lucrare de utilitate publică, câteva zile mai târziu, la 25 Mai 1882, fiind publicat în Monitorul Oficial, textul unei Legi ce prevedea construcția a nu mai puțin de 700 de kilometri de linii secundare, trasee împărțite în trei grupe de prioritate.

Astfel viitoarea cale ferată Bacău – Piatra a fost inclusă în prima grupă, cea a liniilor a căror construcție era considerată ca o urgență maximă, alături de ea regăsindu-se și traseele Titu – Târgoviște, Bârlad – Vaslui și Corabia – Râmnicu Vâlcea – Podu Olt.

Pentru realizarea lor, la 28 Mai 1882, a fost înființat Serviciul Linii Noi, unitate plasată sub conducerea inginerului Petre Ene.

Câteva luni mai târziu, la 15 Octombrie 1882, într-o ședință extraordinară, membrii Consiliului General al Județului Neamț și-au exprimat nemulțumirea față de soluția propusă de Guvern, fiind redactat un raport prin care era luată hotărârea de a fi suportată o sumă fixă anuală de 600 de Lei/Km de linie, în condițiile în care viitoarea legătură feroviară între orașele Bacău și Piatra ar fi fost realizată folosind ecartamentul normal, traseul său ar fi fost extins până la Schela Bistrița (actuala locație a gării Piatra Neamț), iar paralel cu linia ar fi fost montată și o rețea de telegraf Morse, ce urma să fie utilizată și pentru comunicațiile publice.

Deși a fost înaintat Parlamentului și Guvernului, acest raport a rămas însă fără niciun rezultat, construcția liniei fiind demarată la 1 Aprilie 1883, după proiectele întocmite de inginerul Elie Radu.

Cei 57,7 kilometri ai căii ferate Bacău – Piatra au fost inaugurați, într-o atmosferă festivă, în ziua de 15 Februarie 1885.

O lună mai târziu, la 10 Martie 1885, în apropierea „Depositului de locomotive Bacău” a fost inaugurată „Stația de transbordare a vagoanelor”, punct unde mărfurile sosite de la Piatra așteptau uneori chiar și zile întregi să fie transferate în vagoane de ecartament normal.

Demarate în toamna anului 1890, lucrările de normalizare a liniei au fost terminate în ziua de 17 Septembrie 1892.

Pentru a rezolva definitiv neajunsurile produse de amplasarea greșită a stației Piatra, ce nu era doar vulnerabilă în fața permanentelor inundații provocate de apele râului Bistrița, ci se afla și la aproximativ 2 kilometri de locul unde se aflau depozitele de lemn (principalul produs transportat pe această cale ferată) a fost aprobată propunerea de construcție a unei noi gări, în punctul numit Schela Bistrița (actuala locație a stației Piatra Neamț), întreaga lucrare urmând să fie realizată în cursul anului 1910.

Deși finanțarea ar fi trebuit să fie asigurată, în comun, de către Statul Român (75.000 de Lei/an) și de către autoritățile orașului Piatra Neamț (55.000 de Lei/an), din cauza lipsei fondurilor necesare, construcția noilor clădiri ale gării și ale remizei de locomotive Piatra Neamț a fost finalizată abia la 14 Octombrie 1913.

Inițial, tracțiunea micilor garnituri de tren ce au avut în compunerea lor chiar și vagoane de clasa IV (câteva vagoane acoperite, amenajate în interior cu bănci de lemn) a fost realizată de cele 4 locomotive cu abur pentru ecartament îngust (1000 de mm.), construite în anul 1884, în Belgia, la „Societatea Anonimă a Uzinelor Metalurgice Hainaut – Couillet”.

Sosite în depoul Bacău la sfârșitul anului 1884, micile locomotive cu abur, numerotate 001 – LESPEZI, 002 – DOCHIA, 003 – HANGU și 004 – LETEA au fost folosite până la normalizarea căii ferate Bacău – Piatra, ulterior fiind transferate pe linia Crasna – Huși.

După normalizarea căii ferate și după inaugurarea actualelor clădiri ale stației Piatra Neamț, pe acest traseu au fost utilizate diferite tipuri de locomotive cu abur, modul de tracțiune al trenurilor fiind schimbat abia în anul 1972, odată cu introducerea în serviciu a locomotivelor diesel, vehiculele feroviare ce sunt folosite și în prezent, pentru remorcarea garniturilor de călători și de marfă.

