



THE DEVELOPMENT OF RAILWAY INFRASTRUCTURE IN GORJ COUNTY AS REFLECTED IN THE PRESS OF THE TIME: FROM THE FILIAȘI–TÂRGU JIU LINE TO THE EXTENSION OF TÂRGU JIU–BUMBESTI JIU (1886–1919)

Daris MĂNESCU*

* Student, Faculty of History, University of Bucharest

Abstract: *This study reconstructs the making of the railway network in Gorj County, in south-western Romania, between 1886 and 1919, using the contemporary press as its principal source. Ranked in the lowest priority category of the 1882 railway programme, the county was linked to the national network only in 1888, through the Filiași–Cărbunești–Târgu Jiu line, while the northward extension to Bumbești-Jiu — intended since the 1875 economic convention with Austria-Hungary to open a trans-Carpathian connection — was built only in 1915–1916, during Romania's neutrality. Drawing on some twenty Romanian, French- and German-language periodicals, cross-checked against one another, the article establishes a detailed chronology of tenders, expropriations, imported materials, acceptance procedures, opening dates and timetables, and follows the reorganisation of traffic after the First World War. It also recovers the social dimension of the process — fatal accidents in the Cărbunești and Preajba stations, public complaints about station staff, administrative side-effects such as the extension of the Târgu Jiu medical district. The press thus proves a workable source for the history of local infrastructure, provided its reports are systematically corroborated, and the Gorj case illustrates how peripheral counties were gradually integrated into Romania's economic and administrative space.*

Keywords: *Filiași–Târgu Jiu railway, Gorj County, Romanian railways history*

**Contact details
of the
author(s):** dddaris28@gmail. com

I. INTRODUCERE

Istoriografia feroviară românească s-a concentrat în mare măsură asupra principalelor magistrale și a deciziilor de politică economică adoptate la nivel central, acordând mai puțină atenție modului concret în care rețeaua a fost extinsă și organizată la nivel județean. Din această perspectivă, județul Gorj reprezintă un caz relevant. Aflat la periferia programului de construcții feroviare din ultimele decenii ale secolului al XIX-lea, acesta a fost inclus în cea de-a treia categorie de priorități și conectat la rețeaua națională abia în anul 1888, prin linia care lega localitățile Filiași, Cărbunești și Târgu Jiu. Prelungirea traseului spre nord, până la Bumbești-Jiu, trebuia să faciliteze realizarea legăturii transcarpatice prevăzute încă din 1875, însă lucrările au fost finalizate abia în anii 1915 și 1916, în perioada neutralității României.

Studiul de față reconstituie evoluția acestui proces, de la primele proiecte până la reorganizarea traficului feroviar de după Primul Război Mondial, utilizând presa contemporană drept sursă principală. Cercetarea urmărește două întrebări. Prima privește ritmul în care a fost realizată conectarea feroviară a Gorjului și dificultățile întâmpinate pe parcurs. Cea de-a doua vizează tipurile de informații care pot fi recuperate din periodicele epocii, mai ales în situațiile în care documentația administrativă este lacunară sau dificil de consultat.

Contribuția articolului constă în stabilirea unei cronologii detaliate a construirii și exploatării celor două linii, care cuprinde licitațiile, recepțiile lucrărilor, datele deschiderii circulației, orarele și modificările de personal. Totodată, studiul evidențiază dimensiunea socială a infrastructurii feroviare, reflectată în accidente de muncă, reclamațiile călătorilor și consecințele administrative produse de deschiderea noilor trasee.

II. METODOLOGIE ȘI SURSE

Baza documentară a lucrării reunește aproximativ douăzeci de periodice publicate între 1882 și 1919, consultate în colecțiile digitalizate ale presei românești. Corpusul include cotidiene de mare tiraj, precum „Universul”, „Adevărul”, „Dimineața” și „Minerva”, oficioase și ziare politice, printre care „Voința Națională”, „Românul”, „Lupta” și „Viitorul”, publicații regionale, precum „Vocea Covurluiului” și „Curierul. Focea Intereselor Generale”, dar și presă transilvăneană, reprezentată de „Tribuna”. Au fost consultate, de asemenea, două publicații de limbă străină, apărute în afara Regatului sau destinate mediului de afaceri, și anume „L'Indépendance Roumaine” și „Volkswirtschaftliche Wochenschrift”. Selecția materialului s-a realizat prin căutarea sistematică a toponimelor Filiași, Cărbunești, Târgu Jiu, Bumbești și Lainici, precum și a sintagmei „Direcția Generală a Căilor Ferate”. Articolele astfel identificate au fost ulterior parcurse integral.

Materialul obținut a fost analizat cu prudența impusă de specificul sursei. Presa nu constituie un izvor administrativ, iar o parte importantă a informațiilor publicate se referă la lucrări sau termene planificate, nu la realizări efective. Diferențele dintre datele anunțate și cele reale sunt frecvente. Un exemplu relevant îl reprezintă deschiderea liniei dintre Filiași și Cărbunești, amânată succesiv din decembrie 1887 până în ianuarie 1888. Din acest motiv, informațiile factuale au fost confruntate, ori de câte ori a fost posibil, în cel puțin două publicații independente. Situațiile în care relatările diferă au fost semnalate în text. Datele calendaristice sunt redactate în forma consemnată de surse. Pentru perioada cuprinsă între 1916 și 1919, când presa utiliza simultan stilul vechi și stilul nou, echivalențele au fost indicate între paranteze.

Rezultatele cercetării sunt prezentate cronologic și grupate în două secvențe, corespunzătoare principalelor etape ale extinderii rețelei feroviare. Prima urmărește construirea și exploatarea liniei care lega Filiași, Cărbunești și Târgu Jiu, între 1886 și 1897. Cea de-a doua analizează linia dintre Târgu Jiu și Bumbești-Jiu, în perioada cuprinsă între 1915 și 1919. Anexele reproduc două fragmente de presă reprezentative pentru tipurile de informații valorificate în cadrul studiului.



III. ÎNCEPUTURILE TRANSPORTULUI FERROVIAR ÎN REGATUL ROMÂNIEI ȘI EVOLUȚIA TRANSPORTULUI LOCAL DIN JUDEȚUL GORJ

Inventarea locomotivei cu abur la începutul secolului al XIX-lea a marcat o etapă decisivă în istoria tehnicii, generând un amplu avans economic. Pe teritoriul actual al României, prima cale ferată a fost inaugurată în anul 1854, între Oravița și Baziaș, în teritoriul Imperiului Habsburgic. În Regatul României, prima linie de cale ferată a fost construită abia la 1869, între Giurgiu și București, prin implicarea de capital britanic. Deceniile următoare au fost fructificate prin construcția a peste 1000 de kilometri de linii de căi ferate, accelerând schimburile comerciale și conectând comunitățile locale cu marile centre urbane ale României.

Trebuie menționat faptul că înainte de introducerea rețelei feroviare pe teritoriul actual al României, circulația bunurilor și a persoanelor se desfășura în principal prin rețeaua de poștă cu cai și căruțe. În orașul Târgu Jiu, până la apariția transportului feroviar în județ în cursul anului 1888, principala legătură poștală era realizată prin astfel de transporturi cu cai și căruțe, care pătrundeau prin oraș pe actuala stradă Tudor Vladimirescu, numită în epoca sugestiv Drumul Poștei.¹ Ulterior, în anul 1860, orașul Târgu Jiu a fost legat telegrafic de restul țării prin înființarea oficiului telegrafic al Orașului.² În timpul celei de-a doua vizite în orașul de pe malul Jiului din anul 1872, Principele Carol I a României a făgăduit administrației locale dorința sa ca orașul să beneficieze de o legătură feroviară cu restul țării.³ Promisiunea s-a concretizat abia zece ani mai târziu, când autoritățile centrale au publicat un proiect de lege care prevedea construirea a douăsprezece căi ferate în Regatul României, astfel că Târgu Jiul urma să fie legat de Filiași și de restul țării. După importanță și necesitate, acestea au fost încadrate în categorii, iar în acest context, din nefericire, linia ferată Filiași-Târgu Jiu a fost arondată ultimei categorii, celei de-a III-a.⁴

IV. CONSTRUCȚIA ȘI PUNEREA ÎN FUNCȚIUNE A LINIEI FERATE FILIAȘI-CĂRBUNEȘTI-TÂRGU JIU

Astfel, s-a luat hotărârea ca în anul 1886 să fie începută construcția liniei ferate Târgu Jiu-Filiași. În luna iulie 1886, Consiliul general al județului Dolj a fost autorizat ca, într-o sesiune extraordinară, să avizeze mijloacele necesare pentru plata terenurilor expropriate pe viitoarea linie ferată.⁵

În anul 1887, „Direcția Generală a Căilor Ferate” a organizat mai multe proceduri de ofertare pentru diferite lucrări legate de această linie. Astfel, s-a anunțat darea în întreprindere a executării clădirilor de pe secțiunile I și II ale liniei Filiași-Târgu Jiu, ofertele urmând să fie primite la „Direcția Generală a Căilor Ferate”, secția „P”, până la 9 (21) februarie 1887, la ora patru după-amiaza, moment în care urmau să fie examinate.⁶ Ulterior, au fost scoase la licitație și lucrările privind așezarea căii metalice și balastarea liniei ferate Filiași-Târgu Jiu, ofertele fiind primite la aceeași direcție până la 16 (28) iunie 1887, ora 4 după-amiaza, când urmau să fie, de asemenea, analizate.⁷ În același context, presa menționa că „Direcția Generală a Căilor Ferate” a primit până la data de 16 iunie ofertele pentru întreprinderea construcției liniei Filiași-Târgu Jiu.⁸ În cursul lucrărilor au fost

¹ Alexandru Ștefulescu, *Istoria Târgu Jiului*, Târgu Jiu, Tipografia Nicu D. Miloșescu, Furnizorul Curții Regale, 1906, p. 86; Emil Ijeac, *Municipiul Târgu-Jiu pe scara istoriei*, Târgu Jiu, Editura Măiastra, 2006, p. 95.

² *Ibidem*, p. 56.

³ *Ibidem*.

⁴ „Curierul Foaea Intereselor Generale”, Iași, anul IX, nr. 62, Iași, vineri 4 iunie 1882, p. 1.

⁵ „Voința Națională”, București, anul III, nr. 571, sâmbătă, 3 iulie 1886, p. 3.

⁶ „Voința Națională”, București, anul IV, nr. 726, joi, 15 ianuarie 1887, p. 1.

⁷ „Voința Națională”, București, anul IV, nr. 835, miercuri, 3 iunie 1887, p. 1.

⁸ „L'indépendance Roumaine”, București, anul XI, seria a III-a, nr. 2917, joi, 16 iunie 1887, p. 3.



organizate și licitații pentru lucrări de protecție și consolidare a unor poduri de pe traseu. Astfel, la 13 noiembrie (stil vechi) urma să aibă loc, la „Direcția Generală a Căilor Ferate Române” din Gara de Nord, licitația pentru lucrările de apărare a trei poduri peste râul Gilort și a unui pod peste râul Blahnița, pe linia Filiași–Târgu Jiu.⁹ Presa menționează și informații privind materiale și unelte utilizate pentru realizarea lucrărilor. Din Austro-Ungaria au fost importate, de exemplu, în cantități mai mici, fontă brută provenită din uzinele Societății miniere și metalurgice din Brașov, precum și lopeți, sape și cărucioare de fier destinate lucrărilor de construcție ale liniei ferate din valea Jiului Filiași–Târgu Jiu.¹⁰ În ceea ce privește evoluția lucrărilor, publicațiile consemnau în luna august că linia ferată Filiași–Târgu Jiu, aflată în construcție, urma să fie terminată cel mult peste patru luni.¹¹ Alte relatări subliniau ritmul intens al lucrărilor, menționând că acestea se desfășurau într-un ritm susținut și că autoritățile doreau ca linia să fie complet terminată până la sfârșitul anului, întrucât în noiembrie 1887 ajunseseră în localitatea Cărbunești primele locomotive¹². În luna decembrie, presa indica și data estimată a deschiderii pentru circulația publică, menționând că linia Filiași–Târgu Jiu urma să fie inaugurată la 1 mai anul următor.¹³

La începutul anului 1888, presa relatează despre deschiderea circulației pe un tronson al liniei. Astfel, se anunța că, începând cu 23 decembrie, urma să fie deschisă circulația pe calea ferată între stațiile Cărbunești și Filiași.¹⁴ În aceeași perioadă au fost semnalate și unele dificultăți în exploatarea liniei, determinate de condițiile meteorologice. Presa relatează că deschiderea liniei Filiași–Cărbunești, care ar fi trebuit să aibă loc la finalul lunii decembrie, a fost amânată din cauza troienelor mari de zăpadă.¹⁵ În continuarea acestor informații, se preciza că, de la 4 ianuarie 1888, circulația trenurilor între stațiile Cărbunești și Filiași fusese totuși deschisă, fiind stabilit și orarul curselor: trenurile plecau din Filiași la 11:50 dimineața și 5:15 după-amiaza, iar din Cărbunești la 7:18 dimineața și 1:19 după-amiaza. În același timp, se arăta că diligența¹⁶ continua să circule de la Târgu Jiu până la Filiași, din cauza unei neînțelegeri cu întreprinzătorul, însă se spera că, cel târziu până la jumătatea lunii februarie, circulația trenurilor va fi deschisă și între Filiași și Târgu Jiu.¹⁷ Tot în luna ianuarie, mai multe publicații menționau că linia ferată Filiași–Târgu Jiu nu urma să fie dată în circulație decât spre sfârșitul lunii martie.¹⁸

Pe măsură ce lucrările avansau, „Direcția Generală a Căilor Ferate” a început organizarea serviciilor administrative și de comunicație în stațiile de pe traseu. Astfel, s-a adus la cunoștința publicului că stațiile Gilortu, Bibescu, Bărbătești și Cărbunești, de pe linia Filiași–Târgu Jiu, urmau să asigure serviciu telegrafic privat și de stat, precum și serviciu de poștă restantă, asemenea celorlalte gări ale rețelei feroviare.¹⁹

În lunile următoare, presa consemna apropierea finalizării tronsonului dintre Cărbunești și Târgu Jiu. Se menționa că această porțiune a liniei era deja terminată și urma să fie predată Direcției

⁹ „L'indépendance Roumaine”, București, anul XI, seria a III-a, nr. 3040, joi, 29 octombrie 1887, p. 3.

¹⁰ „Volkswirtschaftliche Wochenschrift”, Viena, anul VIII, 22 septembrie 1887, p. 227.

¹¹ „Lupta”, București, anul IV, nr. 333, miercuri, 26 august 1887, p. 3; „Românul”, București, anul XXXI, miercuri, 7 septembrie 1887, p. 791.

¹² „Românul”, București, anul XXXI, sâmbătă, 12 noiembrie 1887, p. 1025.

¹³ „Vocea Covurluiului”, Galați, anul XV, nr. 3512, miercuri, 2 decembrie 1887, p. 2.

¹⁴ „Românul”, București, anul XXXII, marți, 3 ianuarie 1888, p. 9.

¹⁵ „Românul”, București, anul XXXII, joi, 19 ianuarie 1888, p. 1.

¹⁶ Trăsură mare, acoperită, cu care se făcea în trecut transportul regulat de poștă și de călători pe distanțe mai lungi.

¹⁷ „Voința Națională”, București, anul V, nr. 1010, duminică, 10 ianuarie 1888, p. 2.

¹⁸ „Tribuna”, Sibiu, anul 5, nr. 10, vineri, 15 ianuarie 1888, p. 38; „Românul”, București, anul XXXII, sâmbătă, 21 ianuarie 1888, p. 1.

¹⁹ „Voința Națională”, București, anul V, nr. 1031, sâmbătă, 6 februarie 1888, p. 2; „Românul”, București, anul XXXII, duminică, 12 februarie 1888, p. 146.



Căilor Ferate ale Statului, estimându-se că linia va fi dată în circulație în jurul datei de 20 iunie.²⁰ Totodată, se arăta că, recepția lucrărilor începuse deja, iar punerea în circulație a liniei era preconizată cu o posibilă întârziere.²¹ În cele din urmă, „Direcția Generală a Căilor Ferate” a anunțat că, începând cu 19 iunie, cu o zi mai devreme decât estimarea anterioară, linia ferată Cărbunești–Târgu Jiu a fost deschisă pentru traficul de călători, bagaje și mărfuri, atât de mare cât și de mică.²²

În ultimul deceniu de secol XIX, evoluția infrastructurii feroviare în județul Gorj, precum și în alte regiuni ale României, a dus la o preocupare simultană pentru dezvoltarea turismului balnear și pentru îmbunătățirea transportului de mărfuri și pasageri. Direcțiunea Căilor Ferate Române a luat astfel măsuri concrete pentru integrarea stațiilor balneare locale în circuitul turistic național, oferind reduceri de tarife la biletele de călătorie pentru stațiile Slănic (Prahova) și Săcelu (gara Cărbunești, Gorj).²³ În același context, preocupările pentru optimizarea transportului de pasageri pe liniile regionale sunt evidente. Deputatul D. Pleșoianu a adresat interpelări către Ministerul Lucrărilor Publice, solicitând justificări pentru lipsa legăturilor între trenurile de pe linia Filiași–Târgu-Jiu și trenurile accelerate, cerând totodată stabilirea unui tren accelerat pe aceeași rută.²⁴ Pe planul infrastructurii, între anii 1896–1897 se remarcă dezvoltarea logistică și de aprovizionare a acestei linii ferate, astfel că, la 23 februarie 1896, Direcțiunea Generală a C.F.R. a scos la antrepriză furnizarea a 4.000 metri cubi de pietriș ciuruit pentru liniile Strehaia–Filiași–Târgu-Jiu și Filiași–Isalnița.²⁵ Totodată, la 1 februarie 1897, Regia Monopolurilor Statului a inițiat construcția unei magazii la gara Târgu-Jiu, destinată depozitului de sare pentru modernizarea facilităților de transport și depozitare a mărfurilor.²⁶

Necesitatea infrastructurii feroviare se reflectă și în solicitările comunității locale, precum cele ale domnilor Stileru și Pantelimon Voiculescu, care au cerut instalarea unor încărcătoare de vite la gările Târgu-Jiu și Cărbunești.²⁷ Activitatea zilnică în gările din Gorj era însă și periculoasă, mărturie stând accidente frecvente. În 1891, locuitorul Constantin Mogoșeanu a fost strivit între două vagoane la gara Cărbunești în timp ce aranja încărcături pentru transportul către Craiova, decedând imediat.²⁸ Similar, în decembrie 1892, două incidente separate în stația Cărbunești pe linia Filiași–Târgu-Jiu au provocat decese prin strivire între vagoane.²⁹

În paralel, unele practici administrative din gări generau nemulțumiri în rândul populației, care au fost semnalate în presa vremii, precum mărturia unui abonat al ziarelor care semnală distribuirea neregulată a fierului de către șeful stațiunii Cărbunești, care utiliza vătășii comunei pentru diverse servicii în gară.³⁰

²⁰ „Universul”, București, anul V, nr. 141, miercuri, 1 iunie 1888, p. 3.

²¹ „Lupta”, București, anul V, nr. 569, vineri, 10 iunie 1888, p. 3.

²² „Voința Națională”, București, anul V, nr. 1135, joi, 16 iunie 1888, p. 2.

²³ „Adevărul”, București, anul I, nr. 283, 27 iulie 1889, p. 3; „Românul”, București, anul XXXIII, 13 august 1889, p. 811.

²⁴ „Adevărul”, București, anul I, nr. 173, 22 martie 1889, p. 3; „Lupta”, București, anul VI, seria a III-a, nr. 791, 22 martie 1889, p. 3.

²⁵ „Universul”, București, anul XIV, nr. 33, 9 februarie 1896, p. 3.

²⁶ „Universul”, București, anul XV, nr. 19, 4 februarie 1897, p. 3.

²⁷ „Voința Națională”, București, anul VI, nr. 1346, 9 martie 1889, p. 2.

²⁸ „Lupta”, București, București, anul VIII, seria a II-a, nr. 1523, 27 septembrie 1891, p. 2.

²⁹ „Universul”, București, anul X, nr. 296, 17 decembrie 1892, p. 3; „Românul”, București, anul XXXVI, 29 decembrie 1892, p. 1199.

³⁰ „Românul”, București, anul XXXV, 4 februarie 1891, p. 121.



V. CONSTRUCȚIA, INAUGURAREA ȘI EXPLOATAREA CĂII FERATE TÂRGU JIU–BUMBEȘTI JIU (1915–1919)

Ideea construirii căii ferate Târgu Jiu-Bumbești Jiu a fost posibilă odată cu semnarea Convenției Economice cu Austro-Ungaria de la 22 iunie 1875, care prevedea 32 de articole cu privire la schimburile economice dintre cele două state. Astfel, statul român își asuma construcția de căi ferate care urmau să traverseze Munții Carpați, unde aveau să se întâlnească cu cele austriece. Din păcate, alte variante de trecere au fost prioritizate pentru construcție, astfel că linia Târgu Jiu-Bumbești Jiu a fost construită abia în cursul anilor 1915-1916. În principal, scopul declarat al construirii acestei linii ferate a fost facilitarea transportului de cereale și legarea nordului județului Gorj cu restul țării.³¹ Construcția propriu-zisă a fost anunțată de „Direcția generală a căilor ferate” în cursul lunii iulie, urmând a fi construiți 20 de kilometri de cale ferată în direcția Lainici.³² Pentru realizarea liniei ferate s-au utilizat șine franceze de tip „Decauville”, iar aceasta urma să se finalizeze în punctul de frontieră de la Lainici.³³ La construcția căii ferate s-a implicat și Primăria orașului Târgu Jiu, care a cedat o parte din terenurile aflate pe moșia „Obreja”.³⁴ Din nefericire, construcția nu a fost lipsită de incidente, iar în decembrie 1915, lucrătorul Nicolae Dobre, originar din județul Dolj, deși era angajat de doar trei zile la momentul decesului, a încetat din viață. Directorul lucrărilor, inginerul Popescu, a donat suma de 300 de lei pentru înmormântarea defunctului.³⁵ De asemenea, la finalul lunii decembrie, periodicele vremii consemnau faptul că finalizarea liniei se apropia, urmând deschiderea iminentă a acesteia.³⁶

Cu puțin timp înaintea inaugurării, ultimele lucrări au fost asistate de Ministrul lucrărilor publice, dr. Constantin Angelescu, care se afla în zona Gorjului cu ocazia unui eveniment familial.³⁷ Mai mult, cu ocazia acestei vizite, ministrul a călătorit de la Târgu Jiu, până în capătul liniei, exprimându-și mulțumirea față de calitatea lucrării. Cu această ocazie, s-a consemnat și faptul că pe întreaga lungime a căii ferate, au fost construite trei stații de gară: Preajba, Parângul și Bumbești.³⁸

Deschiderea liniei pentru călători și bagaje între cele trei stații a fost fixată la data de 2 (15) aprilie 1916, fiind destinate acestei deschideri patru trenuri.³⁹ De asemenea, presa oferea informații și cu privire la tariful dintre cele trei stații și orașul Târgu Jiu, sau dintre aceleași stații și altele din restul țării, care se făcea în funcție de distanța dintre acestea.⁴⁰ Cu o zi înaintea deschiderii, linia a mai fost inspectată de către directorul general al Căilor Ferate Române, Alex Cottescu.⁴¹ Astfel, sâmbătă, pe 2 (15) aprilie, în prezența unui delegat al Ministerului de lucrări publice, al prefectului județului, al primarului orașului Târgu Jiu și a altor oficialități, a avut loc evenimentul de deschidere al lucrării ferate.⁴² De asemenea, era anunțată pentru data de 2 (15) mai și a traficului local de

³¹ „Viitorul”, București, anul X, nr. 2924, vineri, 1 aprilie 1916, p. 3.

³² „Dimineața”, București, anul XII, nr. 4097, joi, 30 iulie 1915, p. 4; „Viitorul”, București, anul VIII, nr. 2681, joi, 30 iulie 1915, p. 3.

³³ „Minerva”, București, anul VII, nr. 2376, vineri, 31 iulie 1915, p. 5.

³⁴ „Universul”, București, anul XXXIII, nr. 332, marți, 1 (14) decembrie 1915, p. 2.

³⁵ „Universul”, București, anul XXXIII, nr. 342, vineri, 11 (24) decembrie 1915, p. 2.

³⁶ „Minerva”, București, anul VII, nr. 2524, marți, 24 decembrie 1915, p. 2.

³⁷ „Universul”, București, anul XXXIV, nr. 45, luni, 15 (28) februarie 1916, p. 3; „Minerva”, București, anul VIII, nr. 2572, miercuri, 17 februarie 1916, p. 2.

³⁸ „Universul”, București, anul XXXIV, nr. 55, joi, 25 februarie (9 martie) 1916, p. 2.

³⁹ „Dimineața”, București, anul XIII, nr. 4336, luni, 28 martie 1916, p. 3; „Minerva”, București, anul VIII, nr. 2612, luni, 28 martie 1916, p. 2.

⁴⁰ „Dimineața”, București, anul XIV, nr. 4340, vineri, 1 aprilie 1916, p. 2.

⁴¹ „Dimineața”, București, anul XIV, nr. 4340, vineri, 1 aprilie 1916, p. 5.

⁴² „Universul”, București, anul XXXIV, nr. 92, sâmbătă, 2 (15) aprilie 1916, p. 4.



mărfuri în vagoane compacte între cele trei stații și restul țării.⁴³ Deschiderea liniei a dus și la modificări de personal din administrația căilor ferate, astfel că, în luna mai a anului 1916, Ioan D. Șerbănescu, picher principal clasa a III-a de pe secția de întreținere Cărbunești a fost mutat pe cea de la Bumbești.⁴⁴ Ulterior, începând cu luna iulie, au avut loc modificări cu privire la orele curselor trenurilor care legau Târgu Jiul de Bumbești.⁴⁵

Deschiderea acestei căi ferate a dus la mărirea circumscripției II medicale, cu sediul la Târgu Jiu, care, de acum, pe lângă Filiași, cuprindea și localitatea Bumbești.⁴⁶

Odată cu deschiderea acestei căi ferate au avut loc și incidente grave. La 27 iulie 1916, în jurul prânzului, un tren ce avea direcția orașului Târgu Jiu a lovit un car plin de orz în care se afla Dănilă Moianu, domiciliat în comuna Preajba. Accidentul s-a produs lângă gara din Preajba, având consecințe grave. Carul a fost sfărâmat, doar boii reușind să scape, în timp ce stăpânul lor a fost puternic lovit la cap, fapt ce l-a indus în stare inconștientă. Imediat după incident, trenul a oprit, iar șeful de tren i-a acordat primul ajutor, transportându-l până la spitalul din Târgu Jiu.⁴⁷

Participarea României la Primul Război Mondial a dus la schimbări în privința curselor, atât în timpul conflictului, cât și după acesta. Astfel, odată cu încheierea conflictului, în februarie 1919 s-a instituit o cursă specială de persoane, de la Iași la Bumbești⁴⁸, dar și o altă cursă către Filiași și înapoi⁴⁹, modificată din nou în luna aprilie.⁵⁰

Tot în cursul anului 1919, în luna mai, podul de peste râul Gilort a fost afectat, însă remedierea imediată a acestuia a dus la redeschiderea traseului ferat Filiași-Bumbești.⁵¹

La finalul anului, începând cu 1 octombrie, pe lângă cele patru trenuri care circulau pe această cale ferată, au mai fost introduse alte două noi, cu nr. 387 și 388, care urmau să lege localitatea Bumbești de orașul Filiași.⁵²

VI. CONCLUZII

Construcția și inaugurarea liniilor ferate Filiași-Târgu Jiu și Târgu Jiu-Bumbești Jiu reflectă, în ansamblu, eforturile statului român de a integra mai eficient regiunile din sud-vest în circuitul economic și administrativ al țării. Aceste proiecte au avut inițial o dimensiune strategică mai largă, legată de conexiunile transcarpatice, însă aplicarea lor concretă a răspuns unor nevoi imediate, mai ales în ceea ce privește transportul de mărfuri și mobilitatea populației. Construcția acestora a avut un ritm relativ rapid al lucrărilor, în special în anii 1915-1916, dar care nu a exclus dificultățile specifice unei infrastructuri aflate în formare. Totuși, deschiderea acestor linii a produs efecte vizibile la nivel local, contribuind la o mai bună articulare a spațiului gorjean cu restul țării.

Dincolo de stabilirea cronologiei, cercetarea demonstrează că presa poate constitui o sursă relevantă pentru studierea istoriei infrastructurii locale, cu condiția verificării și confruntării

⁴³ „Dimineața”, București, anul XIV, nr. 4368, duminică, 1 mai 1916, p. 2; „Minerva”, București, anul VIII, nr. 2643, duminică, 1 mai 1916, p. 5; „Universul”, București, anul XXXIV, nr. 119, duminică, 1 mai 1916, p. 4.

⁴⁴ „Dimineața”, București, anul XIV, nr. 4383, luni, 16 mai 1916, p. 7.

⁴⁵ „Minerva”, București, anul VIII, nr. 2700, luni, 27 iunie 1916, p. 2; „Adevărul”, București, anul XXIX, nr. 10530, luni, 4 iulie 1916, p. 4; „Dimineața”, București, anul XIV, nr. 4432, luni, 4 iulie 1916, p. 3.

⁴⁶ „Universul”, București, anul XXXIV, nr. 116, joi, 28 aprilie (11 mai) 1916, p. 4; „Dimineața”, București, anul XIV, nr. 4377, marți, 10 mai 1916, p. 6.

⁴⁷ „Minerva”, București, anul VIII, nr. 2733, sâmbătă, 30 iulie 1916, p. 4.

⁴⁸ „Dimineața”, București, anul XVI, nr. 4608, vineri, 8 februarie 1919, p. 1.

⁴⁹ „Dimineața”, București, anul XVI, nr. 4616, sâmbătă, 16 februarie 1919, p. 2.

⁵⁰ „Dimineața”, București, anul XVI, nr. 4646, luni, 18 (31) martie 1919, p. 2; „Universul”, București, anul XXXVII, nr. 138, vineri, 22 martie (4 aprilie) 1919, p. 2.

⁵¹ „Universul”, anul XXXVII, nr. 170, joi, 15 mai 1919, p. 2.

⁵² „Universul”, anul XXXVII, nr. 309, joi, 2 octombrie 1919, p. 2.



sistematice a informațiilor. Periodicele permit reconstituirea nu doar a deciziilor administrative, ci și a experienței cotidiene a exploatării feroviare. În această categorie se înscriu accidente de muncă produse în gările Cărbunești și Preajba, nemulțumirile călătorilor față de personalul stațiilor și modificările succesive ale orarelor. Aceste informații surprind aspecte pe care documentele oficiale le consemnează rareori. Prin urmare, studiul contribuie la completarea imaginii privind modernizarea județului Gorj și propune o metodă de cercetare care poate fi aplicată și altor județe periferice ale Regatului.

BIBLIOGRAFIE

A. Lucrări generale și speciale

Ijeac, Emil, *Municipiul Târgu-Jiu pe scara istoriei*, Târgu Jiu, Editura Măiastra, 2006.
Ștefulescu, Alexandru, *Istoria Târgu Jiului*, Târgu Jiu, Tipografia Nicu D. Miloșescu, 1906.

B. Presă

„Adevărul”, București, 1889, 1916.
„Curierul. Focea Intereselor Generale”, Iași, 1882.
„Dimineața”, București, 1915–1919.
„L'Indépendance Roumaine”, București, 1887.
„Lupta”, București, 1887–1891.
„Minerva”, București, 1915–1916.
„Românul”, București, 1887–1892.
„Tribuna”, Sibiu, 1888.
„Universul”, București, 1888–1919.
„Viitorul”, București, 1915–1916.
„Vocea Covurluiului”, Galați, 1887.
„Voința Națională”, București, 1886–1889.
„Volkswirtschaftliche Wochenschrift”, Viena, 1887.

FIGURI



FIG. 1: Fragment preluat din ziarul „Universul” cu privire la un accident de muncă petrecut în gara din „Cărbunesci” (Sursa: „Universul”, anul X, nr. 296, 17 decembrie 1892, p. 3)

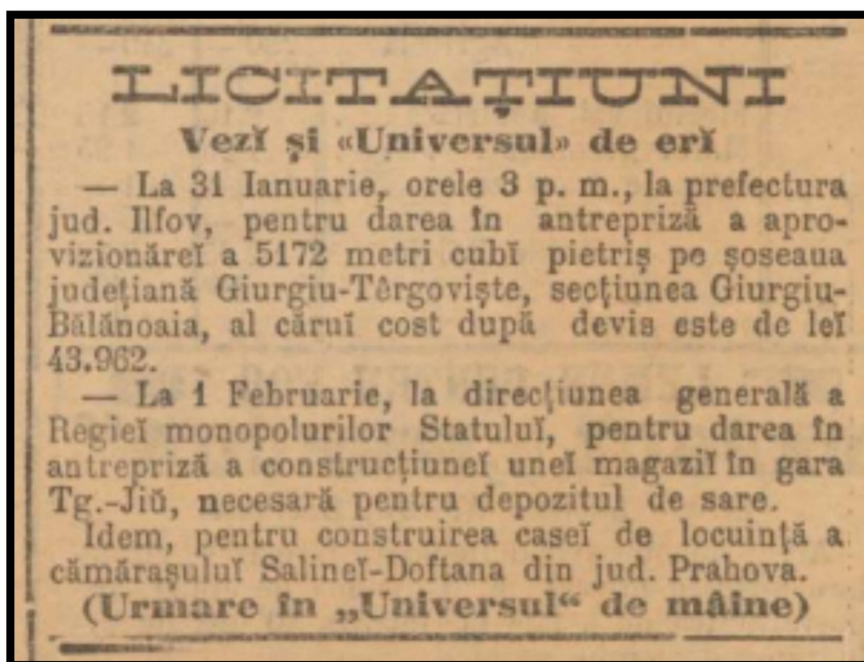


FIG. 2: Fragment preluat din ziarul „Universul” cu privire la construcția unei magazii de sare în gara din Târgu Jiu („Universul”, anul XV, nr. 19, 4 februarie 1897, p. 3)